

دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی*

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا** (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)

چکیده: کشورهای صاحب کالا که عمدتاً کشورهای عقب‌نگاه‌داشته شده می‌باشند، اولین قربانیان کمبود قواعد و ناعادلانه بودن نظام تجاری بین‌المللی هستند. به ابتکار همین کشورها که در کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد دارای اکثریت هستند، جهت رفع این نارسایی‌ها یک سری قواعد، از جمله معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مورد حمل و نقل مرکب (ترابری چند نوعی) به تصویب رسیده است. حمل و نقل مرکب عبارت است از جابجایی کالا از محلی واقع در یک کشور به محل دیگر واقع در کشوری دیگر توسط حداقل دو وسیله نقلیه متفاوت با نظامهای حقوقی گوناگون تحت مسؤلیت شخص واحد و طبق بارنامه واحد. این نوع حمل و نقل که امروزه رایج‌ترین نوع حمل و نقل در جرگه بین‌المللی است در غیاب یک قانون بین‌المللی لازم‌الاجرا صورت می‌گیرد در نتیجه موجود بیشترین مرافعات در زمینه حمل و نقل است. معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو پاسخ‌رسانی است بر این خلأ حقوقی که مدت‌ها فقدان آن در دنیای حمل و نقل احساس می‌شد. این معاهده در بردارنده شش بخش: تعاریف، اسناد حمل و نقل، مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب، مسؤلیت فرستنده کالا، حقوق، دعاوی، و مقررات تکمیلی است که به ترتیب از نظر خوانندگان محترم می‌گذرد.

دولتهای شرکت‌کننده در این کنوانسیون اذعان دارند:

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

** حمل و نقل مرکب بین‌المللی یا ترابری چند نوعی بین‌المللی

الف. حمل و نقل مرکب بین‌المللی یکی از طرق تسهیل شکوفایی منظم تجارت جهانی است؛

ب. لازم است توسعه خدمات حمل و نقل مرکب بطور هماهنگ، اقتصادی و مؤثر منطبق با نیازهای ترافیک مورد نظر هدایت شوند؛

ج. پسندیده است اهتمام در توسعه منظم حمل و نقل مرکب بین‌المللی در جهت منافع کلیه کشورها صورت گیرد، و ضروری است که مسائل خاص کشورهای محل عبور کالا مدنظر قرار گیرند؛

د. پسندیده است پاره‌ای قواعد برای انجام حمل و نقل کالا تحت قرارداد حمل و نقل مرکب بین‌المللی تنظیم شود، به علاوه مقرراتی منصفانه راجع به مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب تعیین گردد؛

ذ. مواد این کنوانسیون نباید به اجرای مقررات و تصمیمات هیچ یک از کنوانسیونهای بین‌المللی و همین‌طور قوانین ملی راجع به تنظیم و کنترل عملیات حمل و نقل لطمه‌ای وارد سازد؛
ر. هر دولت باید حق وضع قواعد و کنترل عاملین و عملیات حمل و نقل مرکب را در سطح ملی دارا باشد؛

ز. لازم است منافع و مسائل خاص کشورهای در حال توسعه، به‌عنوان مثال آنچه که مربوط می‌شود به ورود فن‌آوری جدید، مشارکت حمل و نقل‌کنندگان و عاملین حمل و نقل ملی در خدمات حمل و نقل مرکب، نسبت بین هزینه و تأثیر این خدمات، و استفاده حداکثر از نیروی کار و بیمه‌های محلی، مدنظر قرار گیرند؛

س. لازم است تعادلی بین منافع مقاطعه‌کاران و استفاده‌کنندگان از خدمات حمل و نقل مرکب به‌وجود آید.

ش. لازم است، در زمینه تشریفات گمرکی با در نظر گرفتن مسائل کشورهای محل عبور کالا تسهیلاتی به‌وجود آید؛

کشورهای مزبور اصول اساسی ذیل را مورد تصویب قرار می‌دهند:

الف. مناسب است که بین منافع کشورهای توسعه‌یافته و منافع کشورهای توسعه‌نیافته تعادلی درست برقرار شود، و فعالیتهای مختلف در زمینه حمل و نقل مرکب بین‌المللی، بطور منصفانه بین این دو گروه از کشورها تقسیم گردد؛

ب. مناسب است که درخصوص نحوه و شرایط بهره‌برداری، چه قبل و چه بعد از ورود هر نوع فن‌آوری جدید در حمل و نقل مرکب کالا، از عاملین حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا، سازمانهای صاحبان کالا و مقامات ملی ذیربط نظرخواهی شود؛

ج. مناسب است که به صاحبان کالا حق انتخاب بین خدمات حمل و نقل مرکب و خدمات حمل و نقل تکنوعی داده شود؛

د. مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب مطابق این کنوانسیون مبتنی است بر اصل تقصیر یا خطای فرض شده.

شرکت‌کنندگان تصمیم به انعقاد کنوانسیونی گرفتند و بدین منظور به شرح ذیل موافقت به عمل آمد:

بخش اول. مقررات عمومی

ماده ۱. تعاریف

۱. «حمل و نقل مرکب بین‌المللی» عبارت است از حمل کالا توسط حداقل دو نوع وسیله حمل و نقل متفاوت، از محلی واقع در یک کشور که حمل کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب به عهده گرفته می‌شود تا محل تعیین شده برای تحویل واقع در یک کشور متفاوت، که تحت یک قرارداد حمل و نقل مرکب صورت می‌گیرد. عملیات جمع‌آوری و تحویل کالا که در اجرای یک قرارداد تکنوعی صورت می‌گیرد به‌عنوان یک حمل و نقل مرکب تلقی نمی‌شود.

۲. «عامل حمل و نقل مرکب» عبارت است از هر شخصی که به حساب خود یا به توسط شخص ثالث یک قرارداد حمل و نقل مرکب منعقد می‌کند و مسؤولیت اجرای آن را به عهده می‌گیرد و به‌عنوان مأمور یا نماینده فرستنده یا حمل و نقل‌کننده‌های شرکت‌کننده در عملیات حمل و نقل مرکب عمل نمی‌کند.

۳. «قرارداد حمل و نقل مرکب» عبارت است از قراردادی که به‌موجب آن یک عامل حمل و نقل مرکب در ازای پرداخت کرایه، اجرای یک حمل و نقل مرکب بین‌المللی، مباشرتاً یا توسط شخصی که مأمور از طرف اوست، را به عهده می‌گیرد.

۴. «سند حمل و نقل مرکب» عبارت است از سند قرارداد حمل و نقل مرکب که

- به موجب آن، عامل حمل و نقل مرکب متعهد به تحویل گرفتن کالا و تحویل دادن آن مطابق مفاد قرارداد شده باشد.
۵. «فرستنده کالا» عبارت است از هر شخصی که به نام او یا به حساب او یک قرارداد حمل و نقل مرکب با عامل حمل و نقل مرکب منعقد شده، یا هر شخصی که توسط او یا به نام او یا به حساب او، کالای موضوع قرارداد حمل و نقل مرکب، عملاً تحویل عامل حمل و نقل مرکب شده است.
۶. «گیرنده»، عبارت است از شخصی که مجاز به تحویل گرفتن کالا باشد.
۷. «کالا» عبارت است از کانتینر، پالت، و نیز هر وسیله بسته بندی مشابه، در صورتی که توسط فرستنده تهیه شده باشد.
۸. «کنوانسیون بین‌المللی» عبارت است از یک توافق بین‌المللی که بین دولتها به صورت نوشته منعقد شده و تابع حقوق بین‌الملل است.
۹. «قانون ملی آمره» عبارت است از هر متنی از قانون مربوط به حمل و نقل کالا، که تحت هیچ شرطی، امکان نقض مفاد آن متن به ضرر فرستنده نیست.
۱۰. اصطلاح «نوشته» مکاتبات به وسیله تلگراف و بویژه دورنگار را نیز در برمی‌گیرد.

ماده ۲. قلمرو اجرا

- مقررات این کنوانسیون بر تمامی قراردادهای حمل و نقل مرکب بین محللهایی واقع در دو کشور حاکم است، در صورتی که:
- الف. محل تحویل گرفتن کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب، آن‌گونه که در قرارداد حمل و نقل مرکب پیش‌بینی شده، در یک کشور متعاقد واقع باشد؛ یا
- ب. محل تحویل دادن کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب، آن‌گونه که در قرارداد حمل و نقل مرکب پیش‌بینی شده، در یک کشور متعاقد واقع باشد.

ماده ۳. اجرای اجباری

۱. وقتی که یک قرارداد حمل و نقل مرکب مطابق ماده ۲، تابع این کنوانسیون است،

مقررات کنوانسیون بطور اجباری حاکم بر قرارداد مزبور خواهد بود.
۲. هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون به حقوق فرستنده در انتخاب بین حمل و نقل تکنوعی و مرکب لطمه‌ای وارد نمی‌کند.

ماده ۴. وضع قواعد و کنترل حمل و نقل مرکب

۱. این کنوانسیون به اجرای هیچ‌یک از کنوانسیونهای بین‌المللی و مقررات ملی راجع به وضع قواعد و کنترل عملیات حمل و نقل لطمه‌ای وارد نمی‌کند، و این مقررات تعارضی با اجرای این کنوانسیون ندارد.
۲. این کنوانسیون به حقوق کشورها در وضع قواعد و کنترل عملیات و عاملین حمل و نقل مرکب در سطح ملی و نیز حق در نظر گرفتن موازین راجع به نظرخواهی، بویژه قبل از ورود فن‌آوری و خدمات جدید، از عاملین حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا، سازمانهای صاحبان کالا و مقامات ذیربط ملی در مورد شرایط و نحوه بهره‌برداری، اعطای پروانه برای عاملین حمل و نقل مرکب، مشارکت در حمل، و هر اقدام دیگری در جهت نفع اقتصادی و تجاری ملی، خدشه‌ای وارد نمی‌کند.
۳. عامل حمل و نقل مرکب خود را با قوانین جاری کشور محل عملیات و مقررات این کنوانسیون وفق می‌دهد.

بخش دوم. اسناد حمل و نقل

ماده ۵. صدور سند حمل و نقل مرکب

۱. زمانی که عامل حمل و نقل مرکب کالا را تحویل می‌گیرد، اقدام به صدور سند حمل و نقل مرکب می‌کند که، به انتخاب فرستنده، سند قابل معامله یا غیرقابل معامله می‌باشد.
۲. سند حمل و نقل مرکب باید توسط عامل حمل و نقل مرکب یا شخص نماینده او امضاء شود.
۳. امضای سند حمل و نقل مرکب می‌تواند به صورت دست‌نویس، چاپ فاکسی مایل، انگ یا به وسیله مهر، به شکل سمبل (نشانه) یا به هر وسیله مکانیکی یا

الکترونیکی دیگری صورت گیرد، مشروط بر اینکه روش مزبور با قانون محل صدور بارنامه در تعارض نباشد.

۴. چنانچه فرستنده به این صورت توافق کرد، یک سند حمل و نقل مرکب غیرقابل معامله به کمک هر وسیله مکانیکی یا وسیله دیگری مبین نکات مذکور در ماده ۸ که سند حمل و نقل مرکب باید حاوی آن باشد، می‌توان صادر کرد. در آن صورت، عامل حمل و نقل مرکب، پس از تحویل گرفتن کالا یک سند خوانا حاوی چنین نکات ثبت‌شده‌ای به فرستنده تحویل می‌دهد، و از نظر مقررات این کنوانسیون این سند، مدرک حمل و نقل مرکب تلقی می‌شود.

ماده ۶. سند حمل و نقل مرکب قابل معامله

۱. وقتی که سند حمل و نقل مرکب به صورت قابل معامله صادر می‌شود:

الف. این سند به حواله‌کرد یا در وجه حامل است؛

ب. چنانچه به حواله‌کرد باشد، با پشت‌نویسی قابل واگذاری است؛

ج. چنانچه در وجه حامل باشد، بدون پشت‌نویسی قابل واگذاری هست؛

د. چنانچه سند اصلی دارای چندین نسخه است، باید تعداد نسخ قید شود؛

ه. چنانچه تصاویری هم صادر شوند، هر یک از تصاویر باید دارای قید «تصویر

غیرقابل معامله» باشد.

۲. درخواست تحویل کالا از عامل حمل و نقل مرکب یا شخصی که به نام او عمل می‌کند فقط در ازای ارایه سند حمل و نقل مرکب قابل معامله، و یا عنداللزوم صحیحاً پشت‌نویسی شده، مقدور است.

۳. در صورت صدور چندین نسخه اصلی از سند حمل و نقل مرکب قابل معامله، تحویل با حسن‌نیت کالا در ازای یکی از نسخ اصلی توسط خود عامل یا شخصی که به نام او عمل می‌کند موجب مبری شدن او از تعهد در تحویل کالا می‌شود.

ماده ۷. سند حمل و نقل مرکب به صورت غیرقابل معامله

۱. وقتی که سند حمل و نقل مرکب به صورت غیرقابل معامله صادر می‌شود، نام

گیرنده معین در سند قید می‌شود.

۲. عامل حمل و نقل مرکب با تحویل کالا به گیرنده معین در سند حمل و نقل مرکب غیرقابل معامله یا به هر شخص دیگر مطابق دستوراتی که معمولاً به صورت نوشته دریافت کرده، مبری از تعهد به تحویل می‌شود.

ماده ۸. مندرجات سند حمل و نقل مرکب

۱. سند حمل و نقل مرکب حاوی نکات ذیل است:

الف. کیفیت عمومی کالا، علائم اساسی لازم جهت شناسایی کالا، در صورت اقتضاء اعلام صریح کیفیت خطرناک کالا، تعداد بسته‌ها یا قطعات و نیز وزن ناخالص کالا یا مقدار آن به نحو دیگری اظهار گردیده است. اطلاعات مزبور طبق اظهارات فرستنده درج شده است؛

ب. وضعیت ظاهری کالا؛

پ. نام و مؤسسه اصلی عامل حمل و نقل مرکب؛

ت. نام فرستنده کالا؛

ث. نام گیرنده کالا در صورتی که توسط فرستنده تعیین شده باشد؛

ج. محل و تاریخ تحویل گرفتن کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب؛

چ. محل تحویل دادن کالا؛

ح. تاریخ یا مهلت تحویل دادن کالا در محل تحویل، چنانچه تاریخ یا مهلت مزبور،

موضوع توافق صریح طرفین واقع شده باشد؛

خ. قید عبارتی مبنی بر قابل معامله بودن یا نبودن سند حمل و نقل مرکب؛

د. محل و تاریخ صدور سند حمل و نقل مرکب؛

ذ. امضای عامل حمل و نقل مرکب یا شخص نماینده او؛

ر. کرایه برای هر نوع حمل و نقل، چنانچه طرفین صراحتاً بر آن توافق کرده باشند، یا

کرایه و همین‌طور پول قابل پرداخت در صورتی که پرداخت به عهده گیرنده کالا باشد یا

هر قید دیگری مبنی بر اینکه پرداخت کرایه به عهده گیرنده است؛

ز. مسیر در نظر گرفته شده برای مسافت، وسایط حمل و نقل مورد استفاده و نقاط

پیش‌بینی شده جابجایی کالا از وسیله‌ای به وسیله دیگر، چنانچه در زمان صدور سند حمل و نقل مرکب مشخص باشند؛

س. عبارت مذکور در بند ۳ ماده ۲۸؛

ش. هر قید دیگری که با قوانین کشور محل صدور سند حمل و نقل مرکب معارض نباشد و طرفین بر ذکر آن در سند حمل و نقل مرکب توافق کنند.

۲. فقدان یک یا چند مورد از موارد مذکور در بند ۱ این ماده به اعتبار حقوقی سند به‌عنوان مدرک حمل و نقل مرکب خللی وارد نمی‌کند، مشروط بر اینکه در هر حال شرایط مذکور در بند ۴ ماده ۱ رعایت شده باشد.

ماده ۹. قید شروط در سند حمل و نقل مرکب

۱. چنانچه سند حمل و نقل مرکب حاوی نکات ویژه‌ای راجع به مشخصات عمومی، علائم اصلی، تعداد بسته‌ها یا قطعات یا وزن یا مقدار کالا باشد و عامل حمل و نقل مرکب یا شخصی که به نام او عمل می‌کند، علم یا ظن معقول در عدم مطابقت دقیق آن مشخصات با محموله تحویل گرفته شده توسط او یا شخص مزبور داشته باشد یا اگر هر کدام از آنها وسیله مناسب برای تطبیق نکات ویژه مذکور با مشخصات محموله را نداشته باشد، عامل حمل و نقل مرکب یا شخصی که به نام او عمل می‌کند باید ملاحظات خود را مبنی بر عدم صحت اظهارات، دلایل ظن یا عدم وجود وسیله تطبیق مناسب در سند حمل و نقل مرکب قید کند.

۲. در صورت عدم قید وضعیت ظاهری کالا در سند حمل و نقل مرکب، از طرف عامل حمل و نقل مرکب یا شخصی که به نام او عمل می‌کند، فرض بر این است که در سند قید شده که کالا در وضعیت ظاهری خوبی بوده است.

ماده ۱۰. ارزش اثباتی سند حمل و نقل مرکب

به استثنای نکاتی که در خصوص آنها قید ملاحظاتی به موجب ماده ۹ تجویز شده است و در محدوده این ملاحظات:

الف. سند حمل و نقل مرکب مثبت دریافت کالا، توسط عامل حمل و نقل مرکب به

شرح سند است؛

ب. در صورت واگذاری سند حمل و نقل مرکب قابل انتقال به شخص ثالث از جمله گیرنده (کالا) با حسن نیت که با اعتماد به مندرجات سند مزبور عمل نموده است، دلیل مخالف آن از طرف عامل حمل و نقل مرکب پذیرفته نیست.

ماده ۱۱. مسؤلیت در صورت اعلام متقلبانه یا غفلت عمدی

اگر عامل حمل و نقل مرکب در ایراد ضرر عمدی به ثالث، اطلاعات نادرست راجع به کالا در سند حمل و نقل مرکب درج نماید یا در قید اطلاعات تحصیل شده مطابق قسمت الف و ب بند ۱ ماده ۸ یا حسب ماده ۹ غفلت کند، بدون اینکه حق استفاده از محدودیت مسؤلیت مقرر در این کنوانسیون را داشته باشد، مسؤل کلیه تلفات، خسارات و هزینه‌های وارد بر شخص ثالث از جمله گیرنده‌ای که بر اساس شرح کالا در سند حمل و نقل مرکب صادره اقدام کرده است، خواهد بود.

ماده ۱۲. تضمینات فرستنده

۱. وقتی که عامل حمل و نقل مرکب کالا را تحویل می‌گیرد، فرستنده ضامن صحت اظهارات خود در مورد مشخصات عمومی، علائم، تعداد، وزن و مقدار، در صورت اقتضاء کیفیت خطرناک کالا، که برای درج در سند حمل و نقل مرکب ارائه داده است، تلقی می‌گردد.

۲. جبران زیان وارد بر عامل حمل و نقل مرکب که ناشی از عدم صحت یا فقدان نکات مذکور در بند ۱ این ماده است، به عهده فرستنده خواهد بود. مسؤلیت فرستنده حتی در صورت انتقال سند حمل و نقل مرکب به شخص ثالث باقی می‌ماند. حق اخذ غرامت برای عامل حمل و نقل مرکب به هیچ وجه مسؤلیت او را بر اساس قرارداد حمل و نقل مرکب در مقابل سایر اشخاص به جز فرستنده محدود نمی‌کند.

ماده ۱۳. سایر اسناد

صدور سند حمل و نقل مرکب مانع صدور سایر اسناد که در صورت نیاز در ارتباط با حمل و نقل یا خدماتی که در حمل و نقل مرکب مطابق کنوانسیونهای بین‌المللی یا قوانین

ملی جاری ارائه می‌شوند، نیست، با وجود این، صدور سایر اسناد به اعتبار حقوقی سند حمل و نقل مرکب لطمه‌ای وارد نمی‌کند.

بخش سوم. مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب

ماده ۱۴. مدت مسؤولیت

۱. بر اساس این کنوانسیون مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد کالا از لحظه تحویل گرفتن کالا تا لحظه تحویل دادن آن خواهد بود.

۲. از نظر این ماده، مدت زمانی که کالا تحت حفاظت عامل حمل و نقل مرکب محسوب می‌شود به قرار زیر است:

الف. از لحظه‌ای که عامل حمل و نقل مرکب کالا را از اشخاص ذیل تحویل می‌گیرد: یک. فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می‌نماید؛ یا دو. یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم محل تحویل گرفتن کالا، می‌بایست کالا جهت حمل به او سپرده شود.

ب. تا لحظه‌ای که عامل کالا را به یکی از اشکال زیر تحویل می‌دهد: یک. سپردن کالا به گیرنده؛ یا

دو. در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌کند، قرارداد کالا در اختیار وی مطابق قرارداد حمل و نقل مرکب، قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل؛ یا سه. تحویل به یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل، باید کالا به او سپرده شود.

۳. قید عامل حمل و نقل مرکب در بند ۱ و ۲ این ماده شامل مأمورین و نمایندگان یا هر شخص دیگری که عامل برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب از خدمات آنها استفاده می‌کند نیز می‌شود و قید فرستنده یا گیرنده شامل مأمورین و نمایندگان آنها نیز هست.

ماده ۱۵. مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد اشخاص ثالث، مأمورین و

نمایندگان او

با رعایت ماده ۲۱، مسؤولیت ناشی از غفلت یا اعمال مأمورین یا نمایندگان که در

اجرای وظایفشان عمل می‌کنند و همین‌طور هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می‌کند، تا وقتی که او در اجرای قرارداد عمل می‌کند، همچون مسؤلیت ناشی از غفلت یا اعمال شخصی عامل تلقی شده به عهده خود اوست.

ماده ۱۶. مبنای مسؤلیت

۱. عامل حمل و نقل مرکب در صورتی مسؤل زیان ناشی از تلف، خسارت وارد به کالا و همچنین تأخیر در تحویل آن است، که واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۱۴ کالا تحت حفاظت او بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه عامل حمل و نقل مرکب ثابت نماید که خود او، مأمورین یا نمایندگانش یا هر شخص دیگر مذکور در ماده ۱۵ کلیه اقداماتی که بطور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند.

۲. تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در تاریخ مورد توافق و یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای حمل کالا توسط یک عامل حمل و نقل مرکب جدی بطور معقول با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود، در نظر گرفته می‌شود، کالا تحویل داده نشده باشد.

۳. اگر کالا آنگونه که در بند ۲ این ماده مقرر شده است، ظرف مدت ۹۰ روز متوالی پس از تاریخ تحویل مقرر، تحویل داده نشده باشد شخص ذیحق می‌تواند کالا را مفقود شده تلقی نماید.

ماده ۱۷. اجتماع علت

هرگاه تقصیر یا غفلت عامل حمل و نقل مرکب، نمایندگان یا مأمورین او یا هر شخص دیگر مقرر در ماده ۱۵ به همراه علت دیگری موجب تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل گردد، عامل مسؤل نیست مگر تا حدی که تلف، خسارت یا تأخیر قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد، مشروط بر اینکه عامل حمل و نقل مرکب میزان تلف، صدمه یا تأخیر در تحویل را که قابل انتساب به او نیست، ثابت کند.

ماده ۱۸. حدود مسؤولیت

۱. مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا، مطابق ماده ۱۶ به مبلغ ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می‌شود، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

۲. از نظر بند ۱ این ماده، بالاترین سقف مطابق قواعد ذیل محاسبه می‌شود:
الف. هرگاه یک کانتینر، پالت یا هر وسیله مشابه دیگری برای بارگیری استفاده شده باشد، هر بسته یا واحد باری که در سند حمل و نقل مرکب ذکر شده است، به همان نحوی که در وسیله حمل بارگیری شده است، به عنوان یک بسته یا واحد بار تلقی می‌شود، در غیر این صورت، کلیه کالاهای داخل وسیله به عنوان یک واحد بار تلقی می‌شود.

ب. در صورتی که خود وسیله حمل مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور تعلق به عامل حمل و نقل مرکب نداشته یا اینکه به نحو دیگری آن را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد بار مجزا تلقی می‌شود.

۳. با وجود مقررات بند ۱ و ۲ این ماده، اگر حمل و نقل مرکب بین‌المللی، مطابق قرارداد حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق آبهای داخلی را شامل نشود، مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب حداکثر به مبلغ ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای مفقود شده یا خسارت دیده محدود می‌شود.

۴. مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تأخیر در تحویل، حسب مقررات ماده ۱۶ به مبلغ معادل ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده‌اند محدود می‌باشد؛ مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل مرکب نباشد.

۵. مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل مرکب حسب بندهای ۱ و ۴ یا بندهای ۳ و ۴ این ماده نمی‌تواند از سقف تعیین شده طبق بند ۱ یا ۳ این ماده در صورت تلف کل کالا، تجاوز کند.

۶. با توافق عامل حمل و نقل مرکب و فرستنده، سقفهای مسؤولیت به میزانی بالاتر از

آنچه در بندهای ۱، ۳ و ۴ این ماده مقرر شده، قابل تعیین در سند حمل و نقل مرکب خواهد بود.

۷. «واحد محاسبه» عبارت است از واحد محاسبه مذکور در ماده ۳۱.

ماده ۱۹. تعیین موضع خسارت

وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره‌ای سقف مسؤولیت بالاتری، نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸، تعیین شده باشد، میزان مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا آن قانون ملی آمره تعیین می‌شود.

ماده ۲۰. مسؤولیت غیر قراردادی

۱. معافیتها و محدودیتهای مسؤولیت مقرر در این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا در مورد تأخیر در تحویل آن اقامه می‌گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسؤولیت قراردادی، قهری یا مبنای دیگری باشد، مجری می‌باشد.

۲. در موردی که دعوی زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا تأخیر در تحویل علیه مأمور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند، اقامه شود، چنانچه مأمور یا نماینده موصوف ثابت کند که در محدوده وظایف خود عمل کرده است یا شخص دیگر مذکور ثابت کند که در اجرای قرارداد عمل نموده است، مأمور یا نماینده یا شخص مذکور از معافیتها و محدودیتهای مسؤولیت که عامل حمل و نقل مرکب به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است، بهره‌مند خواهد شد.

۳. با رعایت مقررات ماده ۲۱، کل مبلغی که عامل حمل و نقل مرکب و مأمور یا نماینده یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند، به‌عنوان جبران خسارت ملزم به پرداخت آن می‌باشند، نمی‌تواند از حدود مسؤولیت

پیش‌بینی شده در این کنوانسیون تجاوز کند.

ماده ۲۱. سقوط حق تحدید مسؤولیت

۱. در صورتی که ثابت شود تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از تعدی یا تفریط عامل حمل و نقل مرکب بوده است، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت و یا تأخیر در تحویل و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف و خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، عامل حمل و نقل مرکب نمی‌تواند از محدودیت مسؤولیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون بهره‌مند شود.

۲. علی‌رغم مفاد بند ۲ ماده ۲۰، چنانچه ثابت شود که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از تعدی یا تفریط مأمور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات آن برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می‌کند، بوده است، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تأخیر و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف، خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، آنها نمی‌توانند از محدودیت مسؤولیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون بهره‌مند گردند.

بخش چهارم. مسؤولیت فرستنده

ماده ۲۲. قاعده عمومی

فرستنده هنگامی مسؤول زیان وارد به عامل حمل و نقل مرکب است که ثابت شود زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مأمورین یا نمایندگان او که در اجرای وظایفشان عمل می‌کنند، باشد. چنانچه ثابت شود که زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت مأمورین یا نمایندگان فرستنده است، آنها مسؤول زیان وارده هستند.

ماده ۲۳. قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک

۱. فرستنده کالای خطرناک به طریق مقتضی خطرناک بودن آن را با علامت‌گذاری و یا نصب نشانه مشخص می‌کند.
۲. فرستنده، هنگامی که کالای خطرناک را در اختیار عامل حمل و نقل مرکب قرار

می‌دهد، باید عامل حمل و نقل مرکب را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد. چنانچه فرستنده تعهد مزبور را انجام ندهد و عامل حمل و نقل مرکب نیز به نحو دیگری به کیفیت خطرناک کالا آگاهی نیابد: الف. فرستنده در مقابل عامل حمل و نقل مرکب مسؤول زیان ناشی از ارسال چنین کالاهایی است؛

ب. کالاهای مزبور در هر لحظه، حسب مقتضیات، قابل تخلیه، انهدام یا بی‌خطر شدن می‌باشند، بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود.

۳. شخصی که در جریان حمل و نقل مرکب با علم به کیفیت خطرناک کالا، حمل آن را به عهده می‌گیرد، نمی‌تواند به مقررات بند ۲ این ماده استناد کند.

۴. در مواردی که مقررات قسمت ب بند ۲ این ماده قابل اجرا نباشد یا نتواند مورد استفاده قرار گیرد، چنانچه کالای خطرناک، اشخاص یا اموال را در معرض خطر واقعی قرار دهد، حسب مقتضیات می‌توان کالاهای مزبور را تخلیه، منهدم یا بی‌خطر نمود، بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود، به استثنای مواقعی که تعهد به مشارکت در خسارت مشترک وجود داشته باشد یا اینکه عامل حمل و نقل مرکب حسب مقررات ماده ۱۶ مسؤول باشد.

بخش پنجم. حقوق و دعاوی

ماده ۲۴. اعلام تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل

۱. تحویل کالا در صورت عدم وجود دلیل خلاف، اماره‌ای است بر تحویل کالا به شرح مندرج در مدرک حمل و نقل مرکب، مگر اینکه گیرنده کتباً تلف یا خسارت را با مشخص کردن وضعیت عمومی آن، حداکثر در اولین روز غیر تعطیل پس از تحویل، به عامل حمل و نقل مرکب اعلام کند.

۲. در مورد تلف یا خسارت غیر قابل رویت از خارج، مقررات بند ۱ این ماده در صورتی مجری خواهد بود که اخطار کتبی ظرف ۶ روز پس از تحویل به گیرنده، به عمل نیامده باشد.

۳. چنانچه وضعیت کالا در هنگام تحویل به گیرنده حضوراً توسط طرفین یا

نمایندگان مجاز از طرف آنها در محل تحویل مورد بازرسی قرار گیرد، اخطار کتبی تلف یا خسارت مشاهده شده در این بازرسی ضروری نخواهد بود.

۴. در صورت تلف یا خسارت قطعی یا فرضی، عامل حمل و نقل مرکب و گیرنده باید کلیه تسهیلات مناسب را جهت بازرسی کالا و بررسی تعداد بسته‌ها در اختیار یکدیگر قرار دهند.

۵. هیچ‌گونه گرامتی بابت تأخیر در تحویل پرداخت نخواهد شد، مگر اینکه اخطار کتبی به عامل حمل و نقل مرکب ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ تحویل کالا به گیرنده یا از تاریخی که گیرنده مطلع شده که کالا مطابق بخش دوم یا سوم قسمت ب بند ۲ ماده ۱۴ تحویل شده است، ارسال شده باشد.

۶. عدم ارسال اخطار کتبی تلف یا خسارت به فرستنده، در صورت عدم وجود دلیل خلاف، اماره‌ای است بر اینکه عامل حمل و نقل مرکب تلف یا خسارتی که ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مأمورین یا نمایندگان او باشد، متحمل نشده است، مگر اینکه عامل حمل و نقل مرکب اخطار کتبی تلف یا خسارت با ذکر وضعیت عمومی آنها را ظرف ۹۰ روز پس از تلف یا خسارت، یا در صورت رخ دادن خسارت پس از تحویل که مطابق قسمت ب بند ۲ ماده ۱۴ صورت می‌گیرد، به فرستنده اعلام کند.

۷. اگر روز پایانی یکی از مهلت‌های اخطار مقرر در بندهای ۲، ۵ و ۶ این ماده در محل تحویل یک روز تعطیل باشد این مهلت تا روز غیر تعطیل بعد تمدید می‌شود.

۸. از نظر این ماده، اخطار به شخصی که به حساب عامل حمل و نقل مرکب عمل می‌کند، و نیز به هر شخصی که عامل در محل تحویل از خدماتش استفاده می‌کند، یا به شخصی که به حساب فرستنده عمل می‌کند، به ترتیب به منزله اخطار به عامل حمل و نقل مرکب یا به فرستنده می‌باشد.

ماده ۲۵. مرور زمان

۱. مهلت طرح دعوی مربوط به حمل و نقل مرکب بین‌المللی تحت مقررات این کنوانسیون جهت هر اقدام قضایی یا داوری دو سال است. با وجود این، چنانچه یک اخطار کتبی مشتمل بر ماهیت ادعا و موارد اصلی آن در یک مهلت ۶ ماهه از تاریخی که

کالا تحویل شده است یا، اگر کالا تحویل نشده از تاریخی که می‌بایست تحویل شده باشد، اعلام نشده باشد، با انقضای این مهلت دعوی مشمول مرور زمان می‌شود.

۲. آغاز مهلت مزبور در صورت تحویل تمام یا قسمتی از کالا، از فردای روز تحویل توسط عامل حمل و نقل مرکب، و در غیر این صورت از فردای آخرین روزی است که می‌بایست تحویل صورت گیرد.

۳. تجدید مهلت، با اعلام کتبی شخص خواننده به خواهان صورت می‌گیرد. با یک یا چند اعلام کتبی مجدداً می‌توان مهلت مزبور را تمدید کرد.

۴. به استثنای مقررات مخالف از یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اجرا، حتی پس از انقضای مهلت مذکور در بند قبلی، در محدوده مهلت مقرر در قانون کشوری که دعوی در آن جریان دارد، دعوی تبعی از طرف شخصی که مطابق این کنوانسیون مسئول شناخته می‌شود، قابل طرح می‌باشد، با وجود این، مهلت مزبور نمی‌تواند کمتر از ۹۰ روز از شروع تاریخی باشد که شخص اقامه‌کننده دعوی تبعی خواسته متقاضی را اجابت کرده یا اخطاریه شرکت در دادرسی را دریافت داشته است.

ماده ۲۶. صلاحیت

۱. خواهان می‌تواند به انتخاب خود، دعوای مربوط به حمل و نقل مرکب بر طبق این کنوانسیون را در دادگاه صالح براساس قانون کشور مقر دادگاه که در قلمرو آن یکی از اماکن ذیل واقع می‌باشند، طرح کند:

الف. مؤسسه اصلی (مرکز مهم امور) خواننده یا در غیر این صورت محل سکونت دائم او؛

ب. محل انعقاد قرارداد حمل و نقل مرکب، مشروط بر اینکه خواننده در آن محل مؤسسه، شعبه یا یک نمایندگی که به وساطت آن قرارداد منعقد شده است، داشته باشد؛

ج. محل به عهده گرفتن کالا جهت حمل و نقل مرکب، یا محل تحویل؛

د. هر محل دیگری که بدین منظور در قرارداد حمل و نقل مرکب تعیین شده و در مدرک حمل و نقل مرکب تصریح شده است.

۲. هیچ دعوی حقوقی در ارتباط با حمل و نقل مرکب بین‌المللی تحت مقررات این کنوانسیون در محلی جز آنچه در بند ۱ این ماده مشخص شده است، قابل طرح نیست. مقررات این ماده مانع صلاحیت محاکم کشورهای متعاقد در اتخاذ تدابیر احتیاطی یا موقتی نخواهد بود.

۳. علی‌رغم مقررات بندهای قبلی این ماده، توافق طرفین در دادگاه صالح پس از بروز اختلاف معتبر و کاملاً قابل اجرا است.

۴. الف. طرح دعوی مطابق مقررات این ماده یا صدور رأی به‌دنبال چنین دعوی، طرح مجدد دعوی را بین همان اصحاب دعوی و بر اساس همان موجبات منتفی می‌سازد، مگر اینکه حکم صادره از دعوی اولیه در کشوری که دادرسی جدید در آن مطرح می‌شود، قابل اجرا نباشد.

ب. از نظر این ماده، اقداماتی که به منظور تأمین اجرای رأی صورت می‌گیرد، و احاله یک دعوی به دادگاه دیگر همان کشور، هیچ‌کدام طرح دعوی جدید تلقی نمی‌شوند.

ماده ۲۷. داوری

۱. با رعایت مقررات این ماده، می‌توان با توافق کتبی طرفین قرارداد، حل هرگونه اختلافات مربوط به حمل و نقل مرکب را تحت مقررات این کنوانسیون به داوری ارجاع نمود.

۲. آیین داوری، به انتخاب خواهان، در یکی از محل‌های ذیل انجام می‌گیرد:

الف. در محلی واقع در قلمرو کشوری که یکی از مراکز ذیل در آن قرار دارد:
یک. مؤسسه اصلی خواننده (مرکز مهم امور) یا در غیر این صورت محل سکونت دائم او؛ یا

دو. محل انعقاد قرارداد به شرط اینکه خواننده در آن محل دارای مؤسسه، شعبه یا یک نمایندگی باشد که با وساطت آن قرارداد منعقد شده است؛ یا

سه. محل به‌عهد گرفته کالا جهت حمل و نقل مرکب، یا محل تحویل.

ب. هر محل دیگری که بدین منظور در شرط یا قرارداد داوری تعیین شده است.

۳. داور یا مرجع داوری قواعد این کنوانسیون را اعمال خواهد کرد.

۴. قبول مقررات بندهای ۲ و ۳ این ماده در هر شرط یا قرارداد داوری مفروض بوده، هر شرط یا قراردادی که خلاف آن را مقرر دارد، باطل است.
۵. هیچ یک از مقررات این ماده به اعتبار توافقی که بین طرفین در ارتباط با داوری که بعد از اختلاف ناشی از قرارداد حمل و نقل مرکب منعقد می‌شود، خللی وارد نمی‌کند.

بخش ششم. مقررات تکمیلی

ماده ۲۸. شروط قراردادی

۱. ذکر هر شرط در قرارداد حمل و نقل مرکب یا در هر سند حمل و نقل مرکب، در محدوده‌ای که بطور مستقیم یا غیرمستقیم ناقض مقررات این کنوانسیون باشد، باطل و بی‌اثر است. بطلان چنین شرطی، به اعتبار سایر مقررات قرارداد یا سند خللی وارد نمی‌کند. شرطی که به موجب آن حق استفاده از بیمه کالا به عامل حمل و نقل مرکب واگذار می‌شود یا هر شرط مشابه دیگری، باطل است.
۲. علی‌رغم مقررات بند ۱ این ماده، عامل حمل و نقل مرکب می‌تواند، با توافق فرستنده، مسؤولیت و تعهداتی سنگین‌تر از آنچه توسط این کنوانسیون مقرر شده است، به عهده گیرد.
۳. سند حمل و نقل مرکب باید حاوی عبارتی باشد مبنی بر اینکه حمل و نقل مرکب، تابع مقررات این کنوانسیون است و قید هر شرط ناقض آن به ضرر فرستنده یا گیرنده، باطل است.
۴. هرگاه ذیحق در محموله متحمل زبانی شود که ناشی از شرط باطل به موجب این ماده یا ناشی از عدم قید عبارت مندرج در بند ۳ این ماده باشد، عامل حمل و نقل مرکب طبق این کنوانسیون ملزم به پرداخت مبلغ تکمیلی لازم به منظور جبران زیان ناشی از تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا به ذیحق می‌باشد. به علاوه عامل حمل و نقل مرکب ملزم به پرداخت هزینه‌های دادرسی متحمل به شخص ذیحق می‌باشد، مشروط به اینکه هزینه‌های دادرسی که در جریان آن مقررات مذکور مورد استناد می‌باشد، بر اساس قانون کشور محل دادرسی تعیین شده باشد.

ماده ۲۹. خسارات مشترک

۱. هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون مانع اعمال مقررات قرارداد حمل و نقل مرکب یا قانون ملی ناظر بر تعیین خسارت مشترک، در مورد و تاحدی که قابل اعمال هستند، نخواهد بود.

۲. به استثنای ماده ۲۵، مقررات این کنوانسیون که ناظر بر مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب در صورت تلف یا خسارات وارد بر کالا است، تعیین‌کننده عدم شرکت‌گیرنده در خسارت مشترک و همین‌طور الزام عامل حمل و نقل مرکب به پرداخت غرامت‌گیرنده در ارتباط با مشارکت احتمالی او در خسارت مشترک یا در هزینه نجات نیز می‌باشد.

ماده ۳۰. سایر کنوانسیونها

۱. این کنوانسیون به هیچ وجه حقوق و تعهدات مقرر در کنوانسیون بین‌المللی ۲۵ اوت ۱۹۲۴ بروکسل (لاسه) راجع به یکنواخت کردن بعضی قواعد محدودکننده مسؤلیت مالکان کشتیهای دریایما، کنوانسیون بین‌المللی ۱۰ اکتبر ۱۹۵۷ بروکسل محدودکننده مسؤلیت مالکان کشتیهای دریایما، کنوانسیون ۱۹ نوامبر ۱۹۷۶ لندن محدودکننده مسؤلیت در زمینه مطالبات دریایی، و کنوانسیون اول مارس ۱۹۷۳ ژنو محدودکننده مسؤلیت مالکان کشتیهای دریانوردی داخلی (CLN)، و نیز الحاقات این کنوانسیونها، یا مقررات حقوق داخلی محدودکننده مسؤلیت مالکان کشتیهای دریایما و کشتیهای دریانوردی داخلی، را تغییر نمی‌دهد.

۲. مقررات مواد ۲۶ و ۲۷ این کنوانسیون مانع اجرای مقررات اجباری هر کنوانسیون بین‌المللی دیگری که در رابطه با مسائل بررسی شده در مواد مذکور است، نیست؛ مشروط بر اینکه اختلاف منحصراً بین طرفینی باشد که مؤسسه اصلی آنها در کشورهای عضو کنوانسیون مزبور واقع باشد. مع‌هذا، این بند مانع اجرای بند ۳ ماده ۲۷ این کنوانسیون نیست.

۳. در مورد خسارت ناشی از حادثه اتمی، چنانچه بهره‌بردار تأسیسات اتمی به یکی از انحاء ذیل مسؤل خسارت باشد، مضافاً مسؤلیتی به موجب مقررات این کنوانسیون نخواهد داشت:

الف. با اجرای کنوانسیون ۲۹ ژانویه ۱۹۶۰ پاریس راجع به مسؤلیت مدنی در زمینه

انرژی اتمی، اصلاحی توسط پروتکل الحاقی ۲۸ ژانویه ۱۹۶۴، یا با اجرای کنوانسیون ۲۱ مه ۱۹۶۳ وین راجع به مسؤولیت مدنی در مورد خسارات اتمی یا الحاقات مربوط به آن؛ یا ب. به موجب مقررات حقوق ملی حاکم بر مسؤولیت اینگونه خسارات، مشروط به اینکه در هر حال مقررات مزبور از هر نظر در حد کنوانسیون پاریس یا کنوانسیون وین منافع افرادی را که در معرض خسارت از چنین ضایعاتی می‌باشند، تأمین کند.

۴. حمل و نقل کالا، به‌عنوان نمونه، حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده مطابق ماده ۲ کنوانسیون ۱۹ مه ۱۹۵۶ ژنو، یا حمل و نقل کالا از طریق راه آهن مطابق ماده ۲ کنوانسیون ۷ فوریه ۱۹۷۰ برن، برای کشورهایی که عضو کنوانسیونهای حاکم بر این انواع حمل و نقل هستند، از نظر بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون یک حمل و نقل مرکب تلقی نمی‌شود، از این جهت که کشورهای مزبور ملزم به اجرای مقررات این کنوانسیونها بر این انواع حمل و نقل هستند.

ماده ۳۱. واحد محاسبه یا واحد پولی و تبدیل

۱. واحد محاسبه مندرج در ماده ۱۸ این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه طبق تعریف صندوق بین‌المللی پول، مبالغ مندرج در ماده ۱۸ بر اساس ارزش پول ملی در تاریخ صدور تصمیم یا رأی یا یک تاریخ مورد توافق طرفین به واحد پول ملی کشور محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی است، بر حسب حق برداشت ویژه طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین‌المللی پول برای عملیات و معاملات رایج خود در تاریخ مورد بحث محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست، بر حسب حق برداشت ویژه به طریق تعیین شده توسط همان کشور محاسبه می‌شود.

۲. با وجود این، کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و مقررات آن نیز اجرای مقررات بند ۱ این ماده را تجویز نمی‌کند، می‌تواند در زمان امضا یا تصویب یا پذیرش، تأیید یا الحاق یا همین‌طور در هر زمانی بعد از آن اعلام کند که حدود مسؤولیت تعیین شده در این کنوانسیون در قلمرو سرزمین آن، در رابطه با حدود مقرر در بند ۱ ماده ۱۸، ۱۳۷۵۰ واحد پول به ازای هر بسته یا هر واحد بارگیری یا ۴۱/۲۵ واحد پول به ازای هر کیلوگرم وزن

ناخالص کالا، و در رابطه با حدود مقرر در بند ۳ ماده ۱۸، ۱۲۴ واحد پول تعیین می‌گردد.
۳. واحد پول مندرج در بند ۲ این ماده معادل شصت و پنج و نیم (۶۵/۵) میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. تبدیل مبالغ مندرج در بند ۲ این ماده به پول ملی بر طبق مقررات کشور مربوطه انجام می‌گیرد.

۴. محاسبه مذکور در آخرین جمله بند ۱ این ماده و تبدیل قید شده در بند ۳ این ماده باید به صورتی انجام گیرد که بر حسب پول ملی کشور متعاقد حتی الامکان همان ارزش واقعی را داشته باشد که مبالغ ماده ۱۸ بر حسب واحد محاسبه دارا هستند.

۵. کشورهای متعاقد باید بر حسب مورد نحوه محاسبه مذکور در آخرین جمله بند ۱ این ماده یا نتایج تبدیل مذکور در بند ۳ این ماده در زمان امضاء یا هنگام تودیع اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق یا هنگامی که از اختیار مقرر در بند ۲ این ماده استفاده می‌کنند، در هر زمان که تغییری در نحوه محاسبه و در نتیجه تبدیل صورت گیرد، را به امین کنوانسیون اعلام دارند.

بخش هفتم. مسائل گمرکی

ماده ۳۲. عبور کالا از گمرک

۱. کشورهای متعاقد جهت حمل و نقل مرکب بین‌المللی استفاده از آیین عبور کالا از گمرک را تجویز می‌کنند.

۲. به شرط رعایت مقررات قوانین یا قواعد ملی و توافقات بین‌المللی، عبور کالا از گمرک در حمل و نقل مرکب مطابق قواعد و اصول مذکور در مواد ۱ تا ۶ ضمیمه این کنوانسیون صورت می‌گیرد.

۳. کشورهای متعاقد در تهیه قوانین یا قواعد راجع به آیین عبور کالا از گمرک جهت حمل و نقل مرکب کالا، باید مواد ۱ الی ۶ ضمیمه این کنوانسیون را مدنظر قرار دهند.

بخش هشتم. مقررات نهایی

ماده ۳۳. امین

دبیر کل سازمان ملل متحد به عنوان امین این کنوانسیون تعیین می‌شود.

ماده ۳۴. امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱. کلیه کشورها مجاز به عضویت این کنوانسیون هستند، با الف. امضاء بی قید و شرط جهت تصویب، پذیرش یا تأیید، یا ب. امضاء به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید بعد از تصویب، یا تأیید، یا ج. الحاق.
۲. این کنوانسیون از اول سپتامبر ۱۹۸۰ تا آخر ۳۱ اوت ۱۹۸۱ در نیویورک مقر سازمان ملل متحد جهت امضاء آماده می‌باشد.
۳. این کنوانسیون بعد از ۳۱ اوت ۱۹۸۱ جهت الحاق کلیه کشورهای که قبلاً آن را امضاء نکرده‌اند آماده خواهد بود.
۴. اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق باید نزد امین تودیع شود.
۵. اتحادیه‌های اقتصادی منطقه‌ای که از کشورهای مستقل اعضای کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد، تشکیل شده‌اند و صلاحیت مذاکره را دارند، توافقات بین‌المللی در زمینه‌های خاص مذکور در این کنوانسیون منعقد و اجرا می‌کنند، این اتحادیه‌ها مطابق مقررات بند ۱ تا ۴ این ماده مجاز به عضویت در این کنوانسیون می‌باشند، بدین‌سان در مقابل سایر اعضای این کنوانسیون حقوق و تعهدات ناشی از این کنوانسیون در زمینه‌های خاص یاد شده در بالا را متقبل می‌شوند.

ماده ۳۵. استثنائات

درج هیچ‌گونه استثنائی در مورد این کنوانسیون مجاز نمی‌باشد.

ماده ۳۶. زمان اجرای کنوانسیون

۱. این کنوانسیون ۱۲ ماه پس از امضاء بی قید و شرط حکومت سی کشور، جهت تصویب، پذیرش یا تأیید، یا تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، نزد امین، به مورد اجرا در خواهد آمد.
۲. هر کشوری که پس از فراهم شدن شرایط اجرای مذکور در بند ۱ ماده حاضر، این کنوانسیون را مورد تصویب، پذیرش یا تأیید قرار دهد یا به آن ملحق شود، مقررات

کنوانسیون در مورد آن کشور ۱۲ ماه پس از تودیع سند مربوط توسط آن کشور به مرحله اجرا در خواهد آمد.

ماده ۳۷. تاریخ زمان اجرای کنوانسیون

هر کشور متعاقد، مقررات این کنوانسیون را در مورد قرارداد حمل و نقل مرکب که پس از تاریخ اجرای کنوانسیون نسبت به کشور مزبور منعقد شود، اعمال خواهد کرد.

ماده ۳۸. حقوق و تعهدات به موجب کنوانسیونهای موجود

چنانچه مطابق ماده ۲۶ یا ۲۷ این کنوانسیون، دادرسی قضایی یا داوری در یک کشور متعاقد در پرونده‌ای راجع به حمل و نقل مرکب بین‌المللی مطرح شود که آن حمل و نقل در حیطه این کنوانسیون بوده و فقط یکطرف قرارداد کشور متعاقد است، و اگر دو کشور در زمان به اجرا درآمدن این کنوانسیون با یک کنوانسیون بین‌المللی دیگری هم مرتبط باشند، دادگاه یا مرجع داوری می‌تواند مطابق مقررات آن کنوانسیون تعهدات ناشی از آن را معتبر بدارد.

ماده ۳۹. تجدیدنظر و اصلاح

۱. بنا به تقاضای حداقل یک سوم کشورهای متعاقد، دبیرکل سازمان ملل متحد پس از به اجرا درآمدن این کنوانسیون، کنفرانسی با شرکت کشورهای متعاقد به منظور تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون تشکیل خواهد داد. دبیرکل سازمان ملل متحد متون کلیه پیشنهادات اصلاحی را حداقل سه ماه قبل از تاریخ گشایش کنفرانس بین کلیه کشورهای متعاقد پخش خواهد کرد.

۲. تصمیمات کنفرانس تجدیدنظر، و نیز هرگونه تصمیم اصلاحی با اکثریت $\frac{2}{3}$ کشورهای حاضر و رأی‌دهنده در کنفرانس تجدیدنظر اخذ خواهد شد. امین، اصلاحیه‌های مصوب را به کلیه کشورهای متعاقد به منظور پذیرش و به کلیه کشورهای امضاءکننده کنوانسیون به منظور آگاهی از آن ارسال می‌دارد.

۳. با رعایت بند ۴ ذیل، هر اصلاحیه مصوب کنفرانس فقط برای کشورهای متعاقدی

که آن را پذیرفته باشند، در اولین روز ماه متعاقب سال بعد از پذیرش آن توسط $\frac{2}{3}$ کشورهای متعاقد، مجری خواهد گردید. اصلاحیه پذیرفته شده توسط $\frac{2}{3}$ کشورهای متعاقد، نسبت به هر کشوری که آن را بپذیرد در اولین روز ماه متعاقب سال بعد از پذیرش آن توسط کشور مزبور، مجری خواهد گردید.

۴. هر اصلاحیه مصوب کنفرانس حاوی مبالغ تجدیدنظرشده در ماده ۱۸ و بند ۲ ماده ۳۱، یا جایگزین کردن یک یا هر دو واحد تعیین شده در بندهای ۱ و ۳ ماده ۳۱ به وسیله واحدهای دیگر، در اولین روز ماه متعاقب سال بعد از پذیرش آن توسط $\frac{2}{3}$ کشورهای متعاقد مجری خواهد گردید. کشورهای متعاهدی که مبالغ تجدیدنظرشده یا واحدهای جایگزینی را پذیرفته‌اند در روابط خود با کلیه کشورهای متعاقد آنها را اعمال خواهند کرد.

۵. پذیرش اصلاحیه با تودیع سند رسمی بدین منظور نزد امین صورت خواهد گرفت.

۶. هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که بعد از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه مصوب کنوانسیون تودیع شود نسبت به کنوانسیون اصلاح شده اعمال خواهد شد.

ماده ۴۰. کناره‌گیری

۱. هر کشور متعاقد در هر زمان بعد از انقضای مهلت دو سال از تاریخی که این کنوانسیون به اجرا درآمده است، می‌تواند با اخطار کتبی به امین از کنوانسیون کناره‌گیری کند.

۲. این کناره‌گیری در اولین روز ماه بعد از انقضای مهلت یک سال از تاریخ دریافت اخطار توسط امین، انجام خواهد شد. چنانچه مدت طولانی‌تری در اخطار تعیین شده باشد، کناره‌گیری از کنوانسیون بعد از انقضای مدت مزبور از تاریخ دریافت اخطار به وسیله امین خواهد بود.

تهیه شده در ژنو بیست و چهارم مه یکهزار و نهصد و هشتاد در یک نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی، عربی، چینی، اسپانیایی، فرانسه و روسی که کلیه متون دارای اعتبار یکسان هستند. به منظور تأیید مراتب امضاکنندگان مجاز در تاریخهای مذکور، کنوانسیون را امضا نمودند.

ضمیمه - مقررات راجع به مسائل گمرکات در ارتباط با حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا

ماده یک

از نظر این کنوانسیون:

«نظام عبور کالا از گمرک» عبارت است از نظام گمرکی ای که مطابق آن کالای حمل شده از یک اداره گمرک به اداره گمرک دیگر تحت کنترل‌های گمرکی قرار می‌گیرد. «اداره گمرک مقصد» عبارت است از اداره گمرکی که در آن عملیات عبور کالا از گمرک خاتمه می‌پذیرد.

«حقوق و عوارض واردات / صادرات» عبارت است از حقوق گمرک و سایر انواع حقوق، عوارض و بدهیها یا مالیاتهای مختلف که در واردات صادرات یا به مناسبت واردات / صادرات کالا، به استثنای بدهیها و مالیاتهایی که مبلغ آنها به ارزش تقریبی خدمات ارائه شده محدود می‌شود، اخذ می‌شوند.

«سند عبور کالا از گمرک» عبارت است از فرمی که در آن داده‌ها و اطلاعات لازم جهت عملیات عبور کالا از گمرک قید شده است.

ماده دو

۱. کشورهای متعاقد با رعایت مقررات، قوانین، قواعد و کنوانسیونهای بین‌المللی لازم‌الاجرا در سرزمین‌شان، بر آزادی عبور کالا در حمل و نقل مرکب بین‌المللی موافقت دارند.
۲. به شرط اینکه شرایط مقرر در نظام گمرکی حاکم بر عملیات عبور از نظر مقامات گمرکی فراهم باشد، در حمل و نقل‌های مرکب بین‌المللی.

الف. کالا قاعدتاً در جریان سفر مورد بازرسی گمرک قرار نمی‌گیرد، مگر در حالتی که برای تضمین قواعد و مقرراتی که گمرک ملزم به رعایت آن است ضروری تشخیص داده شود. در نتیجه مقامات گمرکی به کنترل مهر و موم‌های گمرکی و دیگر انواع تضمین در نقاط ورودی و خروجی اکتفا می‌کنند؛

ب. به استثنای اجرای قوانین و مقررات مربوط به امنیت عمومی یا ملی، اخلاق عمومی یا سلامت عمومی، کالا ملزم به هیچ‌گونه تشریفات یا الزام گمرکی غیر از همان

تشریفات نظام گمرکی حاکم بر عملیات عبوری، نخواهد بود.

ماده سه

هر کشور متعاقد، به منظور تسهیل عبور کالا باید:

الف. اگر کشور ارسال‌کننده کالا است، برای اینکه اطلاعات مقتضی جهت عملیات عبور بعدی کامل و دقیق باشد، در حد مقدور رعایت کلیه موازین لازم را بنماید؛

ب. در صورتی که کشور مقصد کالا است:

۱. برای اینکه کالای عبوری از گمرک، معمولاً گمرک مقصد کالا، ترخیص شود،

رعایت کلیه موازین لازم را بنماید؛

۲. در اقدام به ترخیص کالا در محلی در حد امکان نزدیک به محل مقصد نهایی کالا

تلاش نماید، مگر اینکه قانون و مقررات ملی ترخیص آن را به نحو دیگری مقرر دارد.

ماده چهار

۱. به شرط اینکه شرایط مقرر در نظام عبور کالا در گمرک از نظر مقامات گمرکی حاصل باشد، در حمل و نقل مرکب بین‌المللی، کالا مشمول پرداخت حقوق و عوارض واردات / صادرات یا حق انبارداری در کشورهای محل عبور، نمی‌شود.

۲. مقررات بند قبلی مانع از موارد ذیل نیست:

الف. مرور زمان بدهیها و مالیاتها حسب مقررات ملی به دلایل امنیت عمومی یا

سلامت عمومی؛

ب. مرور زمان بدهیها و مالیاتهایی که مبلغ آنها محدود به ارزش تقریبی خدمات ارائه

شده است، به شرط اینکه در شرایط مساوی مطالبه شوند.

ماده پنج

۱. وقتی که در مورد عملیات عبور کالا از گمرک تضمین مالی خواسته می‌شود، این

تضمین باید مطابق قوانین و قواعد ملی و نیز کنوانسیونهای بین‌المللی تهیه گردد به

صورتی که رضایت مقامات گمرکی کشور محل عبور مربوط را فراهم نماید.

۲. به منظور تسهیل عبور کالا از گمرک، نظام ضمانت گمرکی باید ساده، مؤثر و با قیمت مناسب باشد و مبلغ حقوق و مالیات واردات / صادرات قابل مطالبه و نیز مبلغ جرایم احتمالی در کشورهایی که با تضمین تأمین می شوند، را شامل گردد.

ماده شش

۱. به استثنای سایر مدارکی که حسب یک کنوانسیون بین‌المللی یا قوانین و قواعد ملی ممکن است مطالبه شود، مقامات گمرکی کشور محل عبور، سند حمل و نقل مرکب را به عنوان بخش توصیفی مدرک عبور کالا از گمرک می پذیرند.

۲. به منظور تسهیل عبور کالا از گمرک، مدارک عبور کالا از گمرک در حد امکان در ردیف مدرکی که ذیلاً چاپ می شود، خواهند بود.

فروستنده (نام و آدرس)		گمرک مبدأ	تاریخ شماره
گیرنده (نام و آدرس)		اظهارکننده (نام و آدرس)	
آدرس محل تحویل		کشور مقصد	کشور مبدأ
انبار، اسکله و غیره		مدارک ضمیمه	
محل بازگیری	وسیله و وسایط حمل		
از طریق	گمرک مقصد		
		مهر و موم صورت گرفته توسط گمرک... اظهارکننده	
واحد حمل (نوع، شماره) نشان و تعداد بسته‌ها یا مواد.....	تعداد و جنس بسته‌ها، مشخصات کالا.....	شماره سری.....	وزن ناخالص، کیلوگرم
	تعداد کل بسته‌ها		وزن ناخالص کل
قواعد ملی		اطلاعات مربوط به ضمانت	
		اینجانب امضاءکننده ذیل اعلام می‌دارم که	