



Конвенция о международных смешанных перевозках грузов

Convention on International Multimodal Transport of Goods

(на русском и английском языках)

[UNCTAD]

miripravo.ru/ltr03



Резюме, Lex Mercatoria, Международные перевозки, Международные контракты a-Z

Часть I Общие положения

Статья 1 Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. "Международная смешанная перевозка" означает перевозку грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

2. "Оператор смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

3. "Договор смешанной перевозки" означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

4. "Документ смешанной перевозки" означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

5. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени либо от лица

Part I - General Provisions

Article 1 - Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.

2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.

5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a

которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени либо от лица которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки.

6. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза.

7. "Груз" включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

8. "Международная конвенция" означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое нормами международного права.

9. "Императивная норма национального права" означает любую норму закона, относящуюся к перевозке грузов, от положения которой нельзя отступить посредством принятия договорного условия в ущерб грузоотправителю.

10. "Письменная форма" означает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2 Сфера применения

Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

a) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или

b) Указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки

multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.

6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.

8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

9. "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor.

10. "Writing" means, inter alia, telegram or telex.

Article 2 - Scope of application

The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or

b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

находится в одном из Договаривающихся государств.

Статья 3 Обязательное применение

1. Если заключен договор смешанной перевозки, который в соответствии со статьей 2 подпадает под действие настоящей Конвенции, положения настоящей Конвенции имеют обязательную силу для такого договора.
2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта.

Статья 4 Регулирование и контролирование смешанных перевозок

1. Настоящая Конвенция не затрагивает и не противоречит применению любой международной конвенции или национального закона, относящегося к регулированию и контролированию транспортных операций.
2. Настоящая Конвенция не затрагивает право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе право принимать меры, касающиеся проведения консультаций, особенно перед внедрением новых видов технологии и услуг, между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи оператором смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах.
3. Оператор смешанной перевозки обязан соблюдать подлежащее применению право

Article 3 - Mandatory application

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.
2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

Article 4 - Regulation and control of multimodal transport

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.
2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.
3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country

страны, в которой он действует, а также положения настоящей Конвенции.

in which he operates and with the provisions of this Convention.

Часть II Документация

Part II - Documentation

Статья 5 Выдача документа смешанной перевозки

Article 5 - Issue of multimodal transport document

1. Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным.

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом.

2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. Подпись на документе смешанной перевозки может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, проставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.

3. The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if no inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

4. С согласия грузоотправителя необоротный документ смешанной перевозки может быть выдан путем использования любых механических или других средств, сохраняющих запись о данных, которые должны содержаться в документе смешанной перевозки согласно статье 8. В этом случае оператор смешанной перевозки после принятия груза в свое ведение выдает грузоотправителю надлежаще составленный документ, содержащий все зафиксированные таким образом данные, и этот документ в целях положений настоящей Конвенции рассматривается в качестве документа смешанной перевозки.

4. If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

Статья 6 Оборотный документ смешанной перевозки

Article 6 - Negotiable multimodal transport document

1. Если документ смешанной перевозки выдается как оборотный:

- a) он должен быть составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя;
- b) если он составлен в виде ордерного документа, то он передается посредством передаточной надписи;
- c) если он составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной надписи;
- d) если он выдан в нескольких оригинальных экземплярах, то на нем проставляется число оригиналов;
- e) если выдается несколько копий, то на каждой копии делается надпись "необоротная копия".

2. Выдачи груза можно требовать от оператора смешанной перевозки или лица, действующего от его имени, только против представления оборотного документа смешанной перевозки с надлежащей передаточной надписью, если это необходимо.

3. Оператор смешанной перевозки освобождается от обязанности выдать груз, если оборотный документ смешанной перевозки составлен в нескольких оригинальных экземплярах и он или лицо, действующее от его имени, добросовестно выдали груз против представления одного из таких оригиналов.

Статья 7 Необоротный документ смешанной перевозки

1. Если документ смешанной перевозки выдается как необоротный, в нем должен быть указан грузополучатель.

2. Оператор смешанной перевозки освобождается от обязанности выдать груз, если он выдает его грузополучателю,

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:

- a) It shall be made out to order or to bearer;
- b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;
- c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;
- d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
- e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy"

2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

3. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multimodal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Article 7- Non-negotiable multimodal transport

1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.

2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the

указанному в таком необоротном документе смешанной перевозки, или иному лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме.

consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

Статья 8 Содержание документа смешанной перевозки

Article 8 - Contents of the multimodal transport document

1. Документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

1. The multimodal transport document shall contain the following particulars:

a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;

b) внешнее состояние груза;

b) The apparent condition of the goods;

c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора смешанной перевозки;

c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;

d) наименование грузоотправителя;

d) The name of the consignor;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

e) The consignee, if named by the consignor;

f) место и дата принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение;

f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;

g) место доставки груза;

g) The place of delivery of the goods;

h) дата или срок доставки груза в место назначения, если они прямо согласованы сторонами;

h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;

i) указание о том, является ли документ смешанной перевозки оборотным или необоротным;

i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;

j) место и дата выдачи документа смешанной перевозки;

j) The place and date of issue of the multimodal transport document;

к) подпись оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица;	к) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;
л) провозные платежи по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или провозные платежи, включая наименование валюты, подлежащие уплате грузополучателем, или иное указание на то, что провозные платежи уплачиваются им;	л) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
м) предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза, если они известны в момент выдачи документа смешанной перевозки;	м) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;
н) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 28;	н) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;
о) Любые другие данные, которые стороны могут договориться включить в документ смешанной перевозки, если они не противоречат законам страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.	о) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.
2. Отсутствие в документе смешанной перевозки каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки, при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 4 статьи 1.	2. The absence from the multimodal transport document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.
Статья 9 Оговорки в документе смешанной перевозки	Article 9 - Reservations in the multimodal transport document
1. Если в документе смешанной перевозки содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества грузов, в отношении которых оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому грузу, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, оператор смешанной перевозки или лицо,	1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a

действующее от его имени, должны внести в документ смешанной перевозки оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, не указывает в документе смешанной перевозки внешнее состояние груза, считается, что он указал в документе смешанной перевозки, что внешнее состояние груза хорошее.

Статья 10 Доказательственная сила документа смешанной перевозки

За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно статье 9:

a) документ смешанной перевозки является доказательством *prima facie* принятия оператором смешанной перевозки в свое ведение груза, как он описан в документе; и

b) Доказывание оператором смешанной перевозки противного не допускается, если выданный документ смешанной перевозки является оборотным и передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза.

Статья 11 Ответственность за преднамеренное внесение неправильных данных и за невнесение данных

Если оператор смешанной перевозки в целях обмана вносит в документ смешанной перевозки ложные данные о грузе или опускает любые данные, подлежащие включению в соответствии с пунктом 1 а или b статьи 8 или статьей 9, он несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности,

reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

Article 10 - Evidentiary effect of the multimodal transport document

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered:

a) The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and

b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

Article 11 - Liability for intentional misstatements or omissions

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the

предусмотренным в настоящей Конвенции, за любые потери, убытки и расходы, понесенные третьей стороной, включая грузополучателя, которая действовала, полагаясь на описание груза выданном документе смешанной перевозки.

benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

Статья 12 Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал оператору смешанной перевозки в момент принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение точность представленных им для включения в документ смешанной перевозки данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества и в соответствующих случаях - данных об опасном характере груза.

2. Грузоотправитель возмещает оператору смешанной перевозки ущерб, являющийся результатом неточности или недостаточности данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи. Грузоотправитель остается ответственным, даже если документ смешанной перевозки был им передан. Право оператора смешанной перевозки на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору смешанной перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

Article 12 - Guarantee by the consignor

1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred to him. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

Статья 13 Другие документы

Выдача документа смешанной перевозки не исключает, в случае необходимости, выдачи других документов, относящихся к перевозке или иным услугам, связанным с международной смешанной перевозкой, в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным правом. Однако выдача таких других документов не влияет на юридический характер документа смешанной перевозки.

Article 13 - Other documents

The issue of the multimodal transport document does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport document.

Часть III Ответственность оператора смешанной перевозки

Статья 14 Период ответственности

1. Ответственность оператора смешанной перевозки за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза.

2. Для целей настоящей статьи считается, что груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

a) с момента, когда он принял груз от:

i) грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

b) до момента, когда он выдал груз:

i) путем вручения груза грузополучателю, или

ii) в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки, - путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в месте выдачи груза, или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым и силу закона или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз.

Part III - Liability of the Multimodal Transport Operator

Article 14- Period of responsibility

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

a) From the time he has taken over the goods from:

i) The consignor or a person acting on his behalf; or

ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

b) Until the time he has delivered the goods:

i) By handing over the goods to the consignee; or

ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на оператора смешанной перевозки включает его служащих или агентов или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, а ссылки на грузоотправителя или грузополучателя включают их служащих или агентов.

Статья 15 Ответственность оператора смешанной перевозки за действия его служащих, агентов и других лиц

С соблюдением положений статьи 21 оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, если такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такое лицо действует при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим.

Статья 16 Основания ответственности

1. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 14, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в статье 15, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

Article 15 - The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons

Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

Article 16- Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent

смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств.

3. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, определенного в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать груз утраченным.

Статья 17 Сопутствующие причины

В тех случаях, когда вина оператора смешанной перевозки, его служащих или агентов или любого другого лица, упомянутого в статье 15, сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор смешанной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что оператор смешанной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 18 Пределы ответственности

1. В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза согласно положениям статьи 16, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

2. Для исчисления, какая из сумм, установленных пунктом 1 настоящей статьи, больше, применяются следующие правила:

а) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для

multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

Article 17- Concurrent causes

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 18- Limitation of liability

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package of other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:

a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the

транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи, если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

4. Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке согласно положениям статьи 16, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающей общей суммы провозных платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки.

5. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки в соответствии с пунктами 1 и 4 или пунктами 3 и 4 настоящей статьи не должна превышать пределов ответственности за полную утрату груза, установленных в пункте 1 или 3 настоящей статьи.

packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. По соглашению между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем в документе смешанной перевозки могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 3 и 4 настоящей статьи.

7. "Расчетная единица" означает расчетную единицу, указанную в статье 31.

Статья 19 Ущерб, причиненный на определенном этапе перевозки

В тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, вытекающим из применения пунктов 1 - 3 статьи 18, предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального права.

Статья 20 Внедоговорная ответственность

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору смешанной перевозки по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза, а также в результате задержки в его доставке, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.

2. Если иск по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза или задержки в доставке, предъявлен к служащему или агенту оператора смешанной перевозки и если такой служащий или агент докажет, что он действовал в пределах своих служебных

6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. "Unit of account" means the unit of account mentioned in article 31.

Article 19- Localized damage

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

Article 20 - Non-contractual liability

1. The defenses and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or

обязанностей, или к любому другому лицу, услугами которого он пользуется в целях исполнения договора смешанной перевозки, если такое другое лицо докажет, что оно действовало при исполнении этого договора, служащий или агент или такое другое лицо имеет право воспользоваться возражениями и пределами ответственности, на которые вправе ссылаться согласно настоящей Конвенции оператор смешанной перевозки.

3. За исключением, предусмотренным в статье 21, суммы, которые могут быть взысканы с оператора смешанной перевозки, а также со служащего или агента или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, не будут превышать в совокупности пределов ответственности, предусмотренных в настоящей Конвенции.

Статья 21 Утрата права на ограничение ответственности

1. Оператор смешанной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора смешанной перевозки, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 20, служащий или агент оператора смешанной перевозки или другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий

against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent of such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 21 - Loss of the right to limit liability

1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such

или упущений такого служащего, агента или другого лица, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке.

servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Часть IV Ответственность грузоотправителя

Part IV - Liability of the Consignor

Статья 22 Общее правило

Article 22 - General rule

Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный оператором смешанной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов, когда такие служащие или агенты действовали в пределах их служебных обязанностей. Служащий или агент грузоотправителя несет ответственность за такой ущерб, если этот ущерб был причинен по его вине или небрежности.

The consignor shall be liable for loss sustained by the multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

Статья 23 Специальные правила об опасных грузах

Article 23 - Special rules on dangerous goods

1. Грузоотправитель маркирует или обозначает подходящим способом опасный груз как опасный.

1. The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз оператору смешанной перевозки или любому лицу, действующему от его имени, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а оператор смешанной перевозки иным образом не осведомлен об опасном характере груза:

2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

а) грузоотправитель несет ответственность перед оператором смешанной перевозки за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all loss resulting from the shipment of such goods; and

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время смешанной перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если в случаях, когда положения пункта 2 b настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме случаев наличия обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 16.

b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2 (b) of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

Часть V Требования и иски

Статья 24 Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю, такая выдача является доказательством *prima facie* сдачи оператором смешанной перевозки груза в соответствии с описанием в документе смешанной перевозки.

2. Когда утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю.

Part V - Claims and Actions

Article 24 - Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. Если состояние груза при его выдаче грузополучателю было предметом совместного осмотра или проверки сторонами или их уполномоченными представителями в месте выдачи, уведомление в письменной форме в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки, не требуется.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения оператор смешанной перевозки и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки состояния и количества груза.

5. Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня, когда груз был выдан путем передачи грузополучателю или после того, как грузополучатель был уведомлен о том, что груз выдан в соответствии с пунктом 2 b ii или iii статьи 14.

6. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения или после выдачи груза в соответствии с пунктом 2 b статьи 14, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством *Prima facie* того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

7. Если любой из сроков уведомления, предусмотренных в пунктах 2, 5 и 6 настоящей статьи, заканчивается в день, который не является рабочим днем в месте

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties or their authorized representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.

6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the

выдачи груза, такой срок продлевается до следующего рабочего дня.

place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано лицу, действующему от имени оператора смешанной перевозки, включая любое лицо, услугами которого он пользуется в месте выдачи груза, или лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным оператору смешанной перевозки или грузоотправителю соответственно.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively.

Статья 25 Исковая давность

Article 25 - Limitation of actions

1. Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.

1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, - в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

3. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений.

3. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

4. При условии, что другая применимая международная конвенция не содержит иных положений, регрессный иск о

4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to

возмещении ущерба может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным на основании настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство; однако этот предоставленный срок должен составлять не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее такой иск о возмещении ущерба, удовлетворило претензию или получило уведомление о возбуждении процесса против него самого.

Статья 26 Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- b) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство, которого был заключен договор; или
- c) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или
- d) Любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

2. Никакое судебное разбирательство, связанное с международной смешанной

the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted; however, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 26 - Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- a) The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- b) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- c) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or
- d) Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 настоящей статьи. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

3. Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования и в котором определяется место, где истец может предъявить иск.

4. а) В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.

б) Для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения и перенос иска в другой суд в пределах той же страны не считаются предъявлением нового иска.

Статья 27 Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

2. No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. а) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgment in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgment in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

б) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgment nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action

Article 27- Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или

б) Любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

3. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять положения настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является недействительным.

5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой.

Часть VI Дополнительные положения

Статья 28 Договорные условия

1. Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

a) A place in a State within whose territory is situated:

i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

ii) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or (iii) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

b) Any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

Part VI - Supplementary Provisions

Article 28 - Contractual stipulations

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it

затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу оператора смешанной перевозки прав страхования груза или любая аналогичная оговорка является недействительной.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. Документ смешанной перевозки должен включать указание о том, что международная смешанная перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи недействительным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, оператор смешанной перевозки должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Оператор смешанной перевозки должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Статья 29 Общая авария

derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favor of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating there from to the detriment of the consignor or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The multimodal transport operator must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора смешанной перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии, если они применимы, и в той степени, в какой они применимы.

2. За исключением статьи 26, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности оператора смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от оплаты взноса по общей аварии, и обязанность оператора смешанной перевозки компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасению.

Статья 30 Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей, предусмотренных Брюссельской международной конвенцией об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов от 25 августа 1924 года, Брюссельской международной конвенцией относительно ограничения ответственности владельцев морских судов от 10 октября 1957 года, Лондонской конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям от 19 ноября 1976 года и Женевской конвенцией об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 1 марта 1973 года, включая дополнения к этим конвенциям, а также предусмотренных в национальном законодательстве об ограничении ответственности собственников морских судов и судов внутреннего плавания.

2. Положения статей 26 и 27 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой международной конвенции, относящейся к вопросам, регулируемым в указанных статьях, при условии, что спор

Article 29 - General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.

2. With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 30 - Other Conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these Conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.

возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах, являющихся сторонами такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применения пункта 3 статьи 27 настоящей Конвенции.

3. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб или поправками к ней; или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская конвенции.

4. Перевозки грузов в соответствии со статьей 2 Женевской конвенции от 19 мая 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов, статьей 2 Бернской конвенции от 7 февраля 1970 года о железнодорожных перевозках грузов с поправками, внесенными в нее Протоколом I от 9 ноября 1973 года, или в соответствии с аналогичными положениями других международных межправительственных конвенций, касающимися договоров о перевозке одним видом транспорта, действующих на дату принятия настоящей Конвенции, не будут рассматриваться государствами, являющимися участниками этих

2. The provisions of articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other international convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of article 27 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or amendments thereto; or

b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favorable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of

конвенций, регулирующих такие перевозки, в качестве международной смешанной перевозки в значении, определенном в пункте 1 статьи 1 настоящей Конвенции, поскольку такие государства обязаны применять положения этих конвенций к таким перевозкам грузов.

Статья 31 Расчетная или валютная единица и перевод

1. Расчетной единицей, упоминаемой в статье 18 настоящей Конвенции, является единица "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 18, переводятся в национальную валюту государства в соответствии с курсом этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом, на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее, государство, которое не является членом Международного валютного фонда, и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются в следующих размерах:

article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

Article 31 - Unit of account of monetary unit and conversion

1. The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgment or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or

для пределов, предусмотренных в пункте 1 статьи 18 - 13 750 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки либо 41,25 валютной единицы за один килограмм веса груза брутто, а для пределов, предусмотренных в пункте 3 статьи 18, - 124 валютных единицы.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это, возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 18, какая выражена в этой статье в расчетных единицах.

5. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно последней фразе пункта 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 3 настоящей статьи во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо при использовании права выбора, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления или в результате такого перевода.

Часть VII Таможенные вопросы

Статья 32 Таможенный транзит

accession, or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18, to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogram of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18, to 124 monetary units.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount referred to in paragraph 2 of this article into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 18 as is expressed there in units of account.

5. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

1. Договаривающиеся государства разрешают использовать процедуру таможенного транзита при международных смешанных перевозках.

2. В соответствии с положениями национального права или правил и межправительственных соглашений таможенный транзит грузов при международных смешанных перевозках осуществляется в соответствии с правилами и принципами, содержащимися в статьях I - VI приложения к настоящей Конвенции.

3. При введении законов или правил в отношении процедур таможенного транзита, касающегося смешанной перевозки грузов, Договаривающиеся государства должны учитывать статьи I - VI приложения к настоящей Конвенции.

Часть VIII Заключительные положения

Статья 33 Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием данной Конвенции.

Статья 34 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Все государства имеют право стать Сторонами настоящей Конвенции путем:

- a) подписания без оговорок о ратификации, принятии или утверждении; или
- b) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения; или
- c) присоединения.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания с 1 сентября 1980 года по 31 августа 1981 года включительно в

Part VII - Customs Matters

Article 32 - Customs transit

1. Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.

2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the customs transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the annex to this Convention.

3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the annex to this Convention.

Part VIII - Final Clauses

Article 33 - Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 34 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:

a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or

b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or

Центральных учреждений Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

3. После 31 августа 1981 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех государств, не подписавших Конвенцию.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение депозитарию.

5. Организации региональной экономической интеграции, учрежденные суверенными государствами - членами ЮНКТАД и обладающие компетенцией вести переговоры, заключать и применять международные соглашения в специальных областях, затрагиваемых конвенцией, будут также уполномочены стать стороной настоящей Конвенции в соответствии с положениями пунктов 1 - 4 настоящей статьи, принимая тем самым в отношении других сторон настоящей Конвенции права и обязанности по настоящей Конвенции в названных специальных областях.

Статья 35 Оговорки

К настоящей Конвенции не могут быть сделаны никакие оговорки.

Статья 36 Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по прошествии двенадцати месяцев после того, как правительства 30 государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после выполнения требований относительно вступления в силу, установленных в пункте 1 настоящей статьи, Конвенция вступает в силу по

c) Accession.

2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.

3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.

5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention, shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35 - Reservations

No reservation may be made to this Convention.

Article 36 - Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after

истечения двенадцати месяцев с дня сдачи на хранение таким государством соответствующего документа.

Статья 37 Дата начала применения

Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам смешанной перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей конвенции в отношении этого государства.

Статья 38 Права и обязательства в соответствии с существующими конвенциями

Если в соответствии со статьями 26 или 27 в Договаривающемся государстве возбуждается судебное или арбитражное производство по делу, связанному с выполнением в соответствии с настоящей Конвенцией международной смешанной перевозки, которая имеет место между двумя государствами, из которых только одно является Договаривающимся государством, в случае, если оба эти государства в момент вступления в силу настоящей Конвенции в равной мере связаны другой международной конвенцией, суд или арбитраж, в соответствии с обязательствами, вытекающими из такой конвенции, могут применить положения этой конвенции.

Статья 39 Пересмотр и поправки

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств, являющихся Сторонами настоящей Конвенции, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций после вступления Конвенции в силу созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра или внесения в нее поправок. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет всем Договаривающимся государствам тексты любых предложений о внесении поправок, по меньшей мере, за

the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 37 - Date of application

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 38 - Rights and obligations under existing conventions

If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

Article 39 - Revision and amendments

1. At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three

три месяца до даты начала такой конференции.

2. Любое решение конференции по пересмотру, включая поправки, принимается большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании государств. Поправки, принятые конференцией, направляются депозитарием всем Договаривающимся государствам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для их сведения.

3. С учетом положений нижеследующего пункта 4 любая поправка, принятая конференцией, вступает в силу только для тех Договаривающихся государств, которые приняли ее, в первый день месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Для любого государства, принявшего поправку после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств, поправка вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после принятия ее данным государством.

4. Любая принятая конференцией поправка, изменяющая суммы, указанные в статье 18 и пункте 2 статьи 31, или заменяющая любую или обе единицы, определенные в пунктах 1 и 3 статьи 31, другими единицами, вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств.

Договаривающиеся государства, которые приняли измененные суммы или заменяющие единицы, применяют их в своих отношениях со всеми Договаривающимися государствами.

5. Принятие поправок осуществляется посредством сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа.

6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу любой поправки,

months before the opening date of the conference.

2. Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

3. Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendment shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.

4. Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in article 18 and paragraph 2 of article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 31 by other units shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.

5. Acceptance of amendments shall be affected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

принятой конференцией, считается относящимся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 40 Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию в любое время по истечении двухлетнего срока с даты вступления Конвенции в силу путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Такая денонсация приобретает силу в первый день месяца по истечении одного года после получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого более длительного срока после получения уведомления депозитарием.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные, поставили ниже свои подписи в указанные даты.

Совершено в Женеве двадцать четвертого мая одна тысяча девятьсот восьмидесятого года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

/подписи/

Приложение к Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.)

Положения по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 40 - Denunciation

1. Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

Done at Geneva, this twenty-fourth day of May, one thousand nine hundred and eighty, in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Статья I

Annex - Provisions on customs matters relating to international multimodal transport of goods

Для целей настоящей Конвенции:

"Процедура таможенного транзита" означает таможенную процедуру, в соответствии с которой грузы транспортируются под таможенным контролем из одной таможни в другую.

Article I

For the purpose of this Convention:

"Таможня места назначения" означает любую таможню, где заканчивается таможенная транзитная операция.

"Customs transit procedure" means the customs procedure under which goods are transported under customs control from one customs office to another.

"Ввозные/вывозные пошлины и сборы" означают таможенные пошлины и все другие пошлины, сборы, платежи и прочие суммы, взимаемые при ввозе/вывозе товаров или в связи с их ввозом и вывозом, но не включают платежи и суммы, соответствующие примерной стоимости оказанных услуг.

"Customs office of destination" means any customs office at which a customs transit operation is terminated.

"Таможенный транзитный документ" означает документ, содержащий запись сведений и информацию, необходимые для таможенной транзитной операции.

"Import/export duties and taxes" means customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connection with the import/export of goods, but not including fees and charge which are limited in amount to the approximate cost of services rendered.

Статья II

"Customs transit document" means a form containing the record of data entries and information required for the customs transit operation.

1. В соответствии с положениями законов, предписаний и международных конвенций, действующих на их территории, Договаривающиеся государства предоставляют свободу транзита грузов при международных смешанных перевозках.

Article II

2. Если условия, установленные таможенной транзитной процедурой, используемой при транзитной операции, выполняются в соответствии с требованиями таможенных властей, грузы при международной смешанной перевозке:

1 . Subject to the provisions of the law, regulations and international conventions in force in their territories, Contracting States shall grant freedom of transit to goods in international multimodal transport.

а) как правило, не подлежат таможенному досмотру в пути, за исключением проведения досмотра во время перевозки в

2 . Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure used for the transit operation are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, goods in international multimodal transport:

той степени, в какой это может быть сочтено необходимым для обеспечения соблюдения правил и предписаний, за выполнение которых эта таможня несет ответственность. Исходя из этого, таможенные власти обычно ограничиваются контролем таможенных пломб и иными мерами таможенного обеспечения в пунктах ввоза и вывоза;

b) без ущерба для применения законов и предписаний, касающихся общественной или национальной безопасности, морали или охраны здоровья населения, не будут подвергаться каким-либо таможенным формальностям или требованиям дополнительно к тем, которые применяются при режиме таможенного транзита, используемом для данной транзитной операции.

Статья III

В целях облегчения транзита грузов каждое Договаривающееся государство:

- a) если оно является страной отправления, принимает, в пределах практически возможного, все меры для обеспечения полноты и точности информации, требуемой для последующих транзитных операций;
- b) если оно является страной назначения: i) принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы грузы при таможенном транзите проходили очистку, как правило, на таможне места назначения грузов; ii) прилагает усилия по осуществлению очистки грузов в месте, как можно ближе расположенном к месту конечного назначения грузов, при условии, что национальные законы и предписания не требуют иного.

Статья IV

1. Если условия, установленные таможенной транзитной процедурой,

(a) Shall not, as a general rule, be subject to customs examination during the journey except to the extent deemed necessary to ensure compliance with rules and regulations which the customs are responsible for enforcing. Flowing from this, the customs authorities shall normally restrict themselves to the control of customs seals and other security measures at points of entry and exit;

(b) Without prejudice to the application of law and regulations concerning public or national security, public morality or public health, shall not be subject to any customs formalities or requirements additional to those of the customs transit regime used for the transit operation.

Article III

In order to facilitate the transit of the goods, each Contracting State shall:

- (a) If it is the country of shipment, as far as practicable, take all measures to ensure the completeness and accuracy of the information required for the subsequent transit operations;
- (b) If it is the country of destination; (i) Take all necessary measures to ensure that goods in customs transit shall be cleared, as a rule, at the customs office of destination of the goods; (ii) Endeavour to carry out the clearance of goods at a place as near as is possible to the place of final destination of the goods, provided that national law and regulations do not require otherwise.

Article IV

выполняются в соответствии с требованиями таможенных властей, грузы при международных смешанных перевозках освобождаются от уплаты ввозных/вывозных пошлин и сборов или заменяющих их взносов в транзитных странах.

2. Положения предыдущего пункта не исключают:

а) взимания платежей и сумм в силу национальных предписаний, исходя из соображений общественной безопасности или охраны здоровья населения;

б) взимания платежей и сумм в размерах, соответствующих примерной стоимости оказанных услуг, при условии, что они взимаются на условиях равенства.

Статья V

1. В тех случаях, когда требуется финансовая гарантия, обеспечение таможенной транзитной операции гарантируется по требованию таможенных властей данной транзитной страны в соответствии с ее национальными законами, предписаниями и международными конвенциями.

2. Для облегчения таможенного транзита система таможенных гарантий должна быть простой, эффективной, недорогостоящей и должна охватывать взимаемые импортные/экспортные пошлины и сборы, а также подлежащие уплате штрафы в странах, где они обеспечиваются гарантиями.

Статья VI

1. Без ущерба для каких-либо других документов, которые могут потребоваться в соответствии с какой-либо международной конвенцией или национальными законами и

1 . Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, the goods in international multimodal transport shall not be subject to the payment of import/export duties and taxes or deposit in lieu thereof in transit countries.

2 . The provisions of the preceding paragraph shall not preclude:

(a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health;

(b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

Article V

1 . Where a financial guarantee for the customs transit operation is required, it shall be furnished to the satisfaction of the customs authorities of the transit country concerned in conformity with its national law and regulations and international conventions.

2 . With a view to facilitating customs transit, the system of customs guarantee shall be simple, efficient, moderately priced and shall cover import/export duties and taxes chargeable and, in countries where they are covered by guarantees, any penalties due.

Article VI

предписаниями, таможенные власти транзитных стран принимают документ смешанной перевозки в качестве описательной части таможенного транзитного документа.

2. Для облегчения таможенного транзита таможенные транзитные документы, по мере возможности, должны соответствовать форме, воспроизводимой ниже.

1 . Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention or national law and regulations, customs authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the customs transit document.

2 . With a view to facilitating customs transit, customs transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.