

TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework

**COMPARATIVE
CONVENTIONS**
VOL 4/4

CONTENTS

Vol 1/4

1. International Convention for Safe Containers (CSC) signed at Geneva on 2nd December 1972
2. Customs Convention on Containers signed at Geneva on 6th December 1972
3. Customs Convention on Temporary Import of Commercial Road Vehicles
4. TIR Convention signed at Geneva on 14th November 1975
RUSSIAN VERSION IN VOL 4/4, NO.15
5. International Convention on the Harmonisation of Frontier Controls of Goods
6. Barcelona Transit Convention 1921
7. New York Transit Convention 1965
8. Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage signed at Geneva on 1st September 1970 as amended (ATP)
RECOMMENDATION IN VOL 4/4, NO. 14

Vol 2/4

9. Convention on Road Signs and Signals 1968 TIRP

Vol 3/4

10. Convention on Road Traffic concluded at Vienna 1968 (Vienna Convention)
11. European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR)
12. Convention on the Liability of Operators Terminals 1991 UNIDROIT
13. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by road (ADR) RUSSIAN VERSION IN VOL 4/4, NO. 16

Vol 4/4

14. RECOMMENDATION TO NO.8 OF VOL 1/4
Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage signed at Geneva on 1st September 1970 as amended (ATP) - Russian only
15. RUSSIAN VERSION OF NO.4 OF VOL 1/4
TIR Convention signed at Geneva on 14th November 1975
16. RUSSIAN VERSION OF NO. 13 VOL 3/4
Agreement on Carriage of Dangerous Goods by road (ADR)
17. Convention on the International sale of Goods 1980 (Vienna) - Russian only
18. International Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Geneva Convention 1956) - CMR Treaty
19. International Convention on International Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) - Russian only

Рекомендуемые условия для перевозки скоропортящихся продуктов питания по
суше
(издание 3)

1- Основная цель

Основной целью этих рекомендаций является обеспечение едиными руководящими правилами по выбору транспортного средства а также условиями применения при перевозке скоропортящихся продуктов питания.

2- Определения различных категорий продуктов питания.

2.1- Скоропортящиеся продукты питания

Скоропортящимися продуктами являются продукты, с которыми вследствие их природных свойств и состояния необходимо обращаться аккуратно, и во время транспортировки и распределения они должны храниться при температуре, отличающейся от температуры окружающей среды с тем, чтобы ограничить изменения, к которым они восприимчивы.

2.2- Свежие продукты питания

Свежими продуктами питания являются продукты, которые не обрабатывались в той степени, что могло бы изменить их начальное состояние, в частности, если они не заморожены. Принимая во внимание то, что качество продуктов как и их начальное состояние остается практически без изменения, не имеет большого значения тот факт, обрабатывались ли они предварительно перед перевозкой или не обрабатывались. Точнее говоря, термин "свежий" в соответствии с этим определением не должен относиться к обработанной продукции (например, масло, сыр, солёные или копчёные продукты, такие как, бекон, изделия из свинины или полуконсервированные изделия), обычно эти продукты необходимо относить к "свежим продуктам", и условия их перевозки включены в таблицу 2.

2.3- Замороженные и свежемороженые продукты питания.

Согласно современной коммерческой практике замораживания и хранения эти продукты питания делятся на 2 категории, а именно, на "замороженные" и "свежемороженые".

Замороженные продукты питания: В соответствии с необходимой коммерческой практикой эти продукты подвергаются процессу замораживания путем понижения средней температуры до -10°C или ниже и хранятся при температуре ниже -10°C или температуре равной -10°C . (см таблицу 3).

Свежемороженые продукты питания: Это - продукты, предназначенные для продажи клиенту в замороженном состоянии, при котором, согласно необходимой коммерческой практике, происходит быстрый процесс замораживания посредством понижения средней температуры до -18°C или ниже, и в дальнейшем они хранятся, перевозятся и распределяются при температуре не превышающей -18°C (см. Таблицу 3).

3. Транспортные средства

3.1 Основная цель транспортной операции

Основной целью транспортной операции является поставка получателю товаров, находящихся в том состоянии, которое согласовано отправителем, перевозчиком и получателем, при том условии, что продукция передана под наблюдение

перевозчика в определенной начальной степени качества (см.5.2); далее, транспортные условия должны соответствовать национальным, а в некоторых случаях, международным правилам, в одинаковой мере, они должны соответствовать профессиональному кодексу практики транспортировки скоропортящихся продуктов питания. Обычно температура продуктов является критерием, определяющим их качество. В качестве справочников могут быть использованы таблицы рекомендуемых температур 1, 2 и 3. Измерение пространственной температуры внутри груза во время перевозки является одним, но не единственным способом из числа решающих условий перевозки. Они не могут обеспечить единственным критерием гарантии состояния груза. Для сохранения свойств товаров при транзите необходимо выполнить следующие меры предосторожности, в частности, обеспечить оборудованием для охлаждения (или нагревания) достаточной электроэнергией, учесть экстремальные климатические условия и допустить некоторый предел безопасности.

3.2 Классификация транспортных средств

Некоторые страны приняли по наземному транспорту “соглашение по международной перевозке скоропортящихся продуктов питания и по специальному оборудованию, используемому в таких перевозках” (А.Т.П.), которое создано Европейской Экономической Комиссией (Женева). Определенные в данном соглашении транспортные средства для скоропортящихся продуктов питания описываются в приложении №1. В данное время ISO находится на стадии разработки рекомендаций по термическим контейнерам при континентальной и межконтинентальной транспортировке скоропортящихся продуктов питания по суше, морю и воздуху. В некотором отношении данные спецификации правил подобны тем, которые находятся в соглашении А.Т.П. Краткое изложение этих спецификаций дано в приложении 2.

Странам не имеющим национальных правил, или странам не ратифицировавшим соглашение А.Т.П. рекомендуется, чтобы, в соответствии с типом применяемого транспортного средства, перевозчики пользовались таким оборудованием, характеристики которого соответствуют характеристикам оборудования, представленного в приложении 1 и 2,.

3.3- Характеристики конструкции

3.31- Изоляция и газонепроницаемость контейнера

Можно легко добиться эффективной тепловой защиты от внешних условий путем использования современной технологии по изоляции и в то же время сохранить максимальный полезный объем для товаров. По современной технологии в конструкции формы “сендвича” в отличие от имеющихся методов конструкции придается структура лучшей степени газонепроницаемости. Из-за отличной газонепроницаемости изолированных контейнеров перевозящих свежую продукцию может ухудшиться обновление воздуха и это может привести к определенным изменениям в содержании атмосферы, в особенности, при сравнительно высоких температурах.

3.32- Размеры

Внутренние размеры контейнера сильно ограничены размерами элементов груза (поддоны, ящики). Необходимо учесть совместимость элементов груза с дополнительным оборудованием транспортного средства.

3.33- Значение устройств, предназначенных для термического контроля

Во многих случаях при ограниченном времени на перевозку, может быть достаточным полагаться, согласно необходимой температуры, на предварительно замороженные изолированные транспортные средства или отправлять продукцию в упаковках, содержащих водяной лед, твердый угольный ангидрид или эвтектический лед. Необходимо при более трудных условиях перевозки применять транспортные средства с установленным на них оборудованием, контролирующим температуру, подачу соответствующей электроэнергии, а при необходимости, возможностью обеспечения запасом охладителя или топлива, соответствующего применяемой системе.

Можно придерживаться следующих общих директив:

* Хладопроизводительность или нагревательная способность

Полезная мощность должна быть достаточной с тем, чтобы на практике создать условия требуемые для перевозки с достаточным фактором безопасности. К тому же, термические устройства должны обладать достаточным запасом энергии, который позволит продолжать работу при случайной потере производительности во время определенного периода пользования.

* Циркуляция воздуха

Для поддержания необходимой температуры воздух должен циркулировать в достаточном количестве, и циркуляция должна проводиться так, чтобы конструкция создавала почти однообразные и стабильные условия по всему объему, занятому товарами.

3.34 Обновление воздуха

Необходимо, чтобы термические устройства также были в состоянии удовлетворять требованиям по охлаждению или нагреванию свежего воздуха поступающего для поддержания правильных условий поглощения и выделения воздуха продукцией из свежих овощей. Этот воздух должен быть кондиционирован путем прохождения через нагревающее или охлаждающее устройство перед тем как дойти до места, занятого грузом. Желательно, чтобы степень обновления воздуха регулировалась, это позволит избежать избыточных тепловых нагрузок. Для всех типов транспортных средств не имеет большого значения какого типа груз, необходимо исключить обновление воздуха, вызванного недостаточной газонепроницаемостью контейнера. При изоляции креплений дверей, люков и окошек, и при необходимости ремонта во избежание случайного повреждения стенок контейнера нужно принимать меры предосторожности.

4.- Операции при погрузке и разгрузке

4.1- Перед погрузкой

Во всех рекомендациях по температуре перевозки (таблицы 1, 2 и 3) отмечается, что температура товаров сначала должна соответствовать необходимой температуре транспортировки.

4.2- Погрузка и разгрузка

Эти операции должны осуществляться быстро; в частности, рекомендуется перевозить грузы в больших емкостях (на поддонах или подобных приспособлениях). Чем больше риск повреждения продукции или упаковки из-за влияния внешних условий (температуры, влажности, дождя, солнцепека и т.д.), тем быстрее должна осуществляться погрузка или разгрузка. Должны быть рекомендованы все возможные средства защиты грузов, и на площадках погрузки или разгрузки может потребоваться обеспечение соответствующих условий: погрузочных площадок, туннелей, крытых платформ, специального оборудования для погрузки в транспортное средство и т.д.

4.3 Складывание

Способ складывания упаковок в контейнер имеет очень важное значение, здесь главная роль придается передаче тепла от воздуха к грузу. Особенно важно, чтобы упаковки как можно меньше соприкасались со стенами и крышей. Необходимо выбрать компактное складывание или складывание, являющееся менее плотным.

- Компактное складывание: преимуществом этого способа является то, что полезная площадь контейнера используется почти полностью: если при теплой погоде товары перед перевозкой, соответствующим образом, предварительно заморожены, то температура товаров при таком складывании не увеличивается быстро. Компактное складывание рекомендуется как для замороженных и свежемороженых товаров, так и для свежих продуктов на короткий промежуток времени.
- Менее плотное складывание: при длительной перевозке свежей продукции, вырабатывающей тепло, а также для продуктов с незавершенным замораживанием (или нагреванием), складывание должно быть менее плотным. Необходимо оставлять свободные места, которые будут служить для доступа воздуха. Такие места, обычно, находятся в общем направлении циркуляции воздуха на транспорте. Если во время поездки и во время разгрузки не используются закрепляющие средства, такие как, ремни или деревянные дощечки и т.д., то прочность сложенных таким образом упаковок представляет определенные трудности, однако, такие средства не должны препятствовать движению воздуха. Важное значение при выборе способа складывания играют размеры коробок; по возможности, желательно использовать коробки стандартных размеров. Свежие туши мяса при транспортировке должны висеть на крючках или на перекладинах. Необходимо соблюдать меры предосторожности для того, чтобы туши не повредились от ударов во время поездки (они могут быть прикреплены при помощи нейлоновых шнурков и т. д.), и чтобы при соприкосновении со стенами они не пачкались и не портились; в связи с этим, необходимо избегать покрытий из алюминиевого или оцинкованного железа.

5- Перевозка

5. 1-Общие замечания

При этом, температура должна рассматриваться как самый важный фактор при потере свойств продуктов питания, нельзя составить объективное суждение о

состоянии груза путем измерения температуры в определенной части свободного пространства контейнера в определенный момент времени.

Только непрерывные записи величин температуры против времени позволят составить действительное суждение о температуре в заданный момент, даже если в это время там нет товаров; такое измерение явно не зависит от распределения температуры в товарах.

С целью составления объективной оценки температуры грузов, необходимо измерить температуру в нескольких удобных выбранных местах, или в упаковках, расположенных в определенных местах в грузе. Схема, показывающая удобные места, дана в приложении 3.

5.2- Состояние товаров при погрузке

Значения температур, данные на таблицах 1, 2 и 3 основаны на том предположении, что товары во время погрузки находятся в соответствующем начальном состоянии, и при необходимости, упакованы должным образом и предварительно охлаждены в достаточной степени с тем, чтобы после перевозки товары были в пригодном для продажи состоянии. Термин “в хорошем начальном состоянии” одновременно означает, что продукты питания являются чистыми, без гнили и грязи, без механических повреждений и в соответствующем биохимическом и физиологическом состоянии. Другими словами, товары при доставке перевозчику должны быть в таком состоянии, чтобы при рекомендуемой температуре, они могли выдержать перевозку без повреждения или значительного изменения своего начального состояния. Задача перевозчика заключается в хранении продуктов питания в определенных пределах температуры, а не в их охлаждении. Температура замороженной (охлажденной) продукции при погрузке не должна быть ниже минимальных значений температуры данных на таблицах 1 и 2. С другой стороны рекомендуется, чтобы температура замороженной продукции при погрузке должна быть ниже чем температура, данная на таблице 3; таким образом, если температура этих продуктов ниже указанной температуры, то все еще можно достигнуть средней величины необходимой температуры, даже если во время поездки происходит ограниченное увеличение температуры.

5.3- Рекомендуемые значения температуры

Рекомендуемые значения температуры при перевозке свежей, замороженной и свежемороженой продукции даны на таблицах 1, 2 и 3. Не следует думать, что эти значения являются оптимальными для продуктов питания. Оптимальные значения температуры даны в документах “Рекомендуемые условия для замороженного хранения скоропортящихся продуктов питания” и “Рекомендации по обработке и доставке замороженных продуктов питания”, которые составлены Международным институтом по замораживанию. Рекомендуемые значения температуры для перевозки продуктов питания даны в тех пределах, при которых нет риска порчи, при том условии, что в момент погрузки они находятся в хорошем состоянии. (см. параграф 5.2). Однако, если решено не соблюдать рекомендации на таблицах, то необходимо допустить некоторый риск порчи продукции во время перевозки и уменьшение времени хранения и рыночного времени после перевозки. Если учесть то обстоятельство, что товары при погрузке находятся в хорошем состоянии и отклонение от указанных пределов тоже небольшое, то риск порчи

незначителен. Для свежих продуктов питания даны два промежутка времени перевозки, а именно, от одного до трех дней, и от четырех до шести дней. Эти промежутки времени обозначают, соответственно, поездку средней продолжительности и сравнительно длительную поездку, связанную с международной торговлей скоропортящихся продуктов питания. Здесь не сочли необходимым указать продолжительность перевозки для замороженных и свежемороженых продуктов питания. В зависимости от сорта продуктов, следует применять даже более строгие условия, если необходимо перевозить более долгое время, или время выделенное для распределения и продажи- чрезмерно долгое.

5.4- Максимальное увеличение температуры во время перевозки

Если окружающий воздух- теплый, то температура продукции может увеличиться во время перевозки, или во время упаковки единиц груза. Степень увеличения температуры будет зависеть от окружающей температуры, продолжительности выставления товаров, размера и формы упаковок, а иногда и от тепла, вырабатываемого самими продуктами питания. Для свежей продукции увеличение температуры никогда не должно достигать той величины, которая выше наибольшего значения предела, данного на таблицах 1 и 2. Замороженные и свежемороженые продукты питания в отличие от свежей продукции замораживаются и в дальнейшем хранятся при определенной температуре в холодильнике; по этой причине не сочли обязательным указать температуру погрузки. Другими словами, считается заслуживающим внимания, в дополнение к рекомендуемым температурам перевозки обозначить "максимально допустимое значение увеличения температуры", которое должно учитываться при решении вопроса о технических характеристиках используемого транспортного средства. Максимальное допустимое значение увеличения температуры охватывает период от начала погрузки до конца поездки; это 3° С- для свежемороженых продуктов, перевозимых при -18° С, и 2° С- для мороженого, перевозимого при -20° С. Можно порекомендовать проверить продукцию при погрузке и разгрузке; если сорт продуктов достаточно знаком, то проверку можно ограничить чтением журнала о значениях температуры. Если во время перевозки было записано только ограниченное количество значений температур, то может создаться ошибочная картина о среднем состоянии товаров. Чтобы быть уверенным в том, что увеличение температуры не превысит допустимые пределы, необходимо проявить осторожность при распознавании "горячих точек" в грузе, вызванных тепловыми мостами в изоляции или поступлением теплого воздуха снаружи (неисправность газонепроницаемости контейнера), или вследствие самонагрева самих продуктов питания (тепло от поглощения и выделения).

5.5- Продолжительность перевозки

Обычно продолжительность перевозки- это время, прошедшее между завершением погрузки и началом разгрузки. Время необходимое для распределения не учитывается; эта оговорка означает принятие ещё более строгих условий во время транспортировки.

Таблица 1

Рекомендуемые значения температур для перевозки свежих продуктов и овощей
Применяемые транспортные средства (после А.Т.Р.)

Охлаждаемый А - если внешняя температура выше температуры товаров

Механически охлаждаемый А, В, С, и D- если внешняя температура выше температуры товаров.

Нагреваемый А, В- если внешняя температура ниже температуры товаров

Могут быть использованы транспортные средства с обычной или усиленной изоляцией при перевозке на короткий промежуток времени или, при температуре окружающего воздуха близкой к рекомендуемой температуре.

Наименование продукции	Перевозка от 1 до 3 дней	Перевозка от 4 до 6 дней
	Температура *С	Температура *С
Яблоки	от 3 до 10	от 3 до 10
Абрикосы	от 0 до 3	от 0 до 2
Артишоки	от 0 до 10	от 0 до 6
Спаржа	от 0 до 5	от 0 до 2
Авокадо	от 5 до 10	от 5 до 10
Бананы Грос Мишель	от 12 до 14	-----
Брюссельская капуста	от 0 до 8	от 0 до 4
Капуста	от 0 до 10	от 0 до 6
Стручковый перец и перец	от 7 до 10	от 7 до 8
Морковь в пучках	от 0 до 8	от 0 до 5
-основной урожай	от 0 до 20	-----
Цветная капуста	от 0 до 8	от 0 до 4
Вишня	от 0 до 4	не рекомендуется
Каштан	от 0 до 20	-----
Цикорий и цикорий эндивий	от 0 до 6	-----
Цитрусовые фрукты- апельсины	от 4 до 10	от 2 до 10
мандарины	от 4 до 8	-----
лимоны	от 8 до 15	-----
грейпфрукты	от 8 до 15	-----
Огурец	от 10 до 15	от 10 до 13
Фенхель (сладкий укроп)	от 0 до 10	от 0 до 6
Фасоль	от 5 до 8	не рекомендуется
Корнишон	от 12 до 15	от 10 до 13
Виноград	от 0 до 8	от 0 до 6
Кольраби	от 0 до 20	-----
Салат-латук	от 0 до 6	от 0 до -2
Арбузы	от 4 до 10	-----
Грибы	транспортировка на срок более 24 часов не рекомендуется	
Орехи	от 0 до 10	от 0 до 8
Лук	от -1 до 20	от -1 до 13
Персики	от 0 до 7	от 0 до 3
Груши	от 0 до 5	от 0 до 3
Горох в шелухе	от 0 до 5	не рекомендуется

Ананас	от 10 до 12	от 8 до 10
Сливы	от 0 до 7	от 0 до 5
Картофель	от 5 до 20	от 5 до 20
Тыквы	от 0 до 5	не рекомендуется
Малины	от 1 до 2	не рекомендуется
Фасоль огненная	от 5 до 8	от 5 до 7
Шпинат	от 0 до 5	не рекомендуется
Клубника	от 1 до 2	не рекомендуется
Помидоры не зрелые	от 10 до 15	от 10 до 13
зрелые	от 4 до 8	не рекомендуется

Таблица 2

Рекомендуемые значения температур для перевозки свежей продукции животного происхождения

Применяемые транспортные средства (после А.Т.Р.)

Охлаждаемый А - если внешняя температура выше температуры товаров

Механически охлаждаемый А,В,С,Д- если внешняя температура выше температуры товаров

Обогреваемый А, В- если внешняя температура ниже температуры товаров

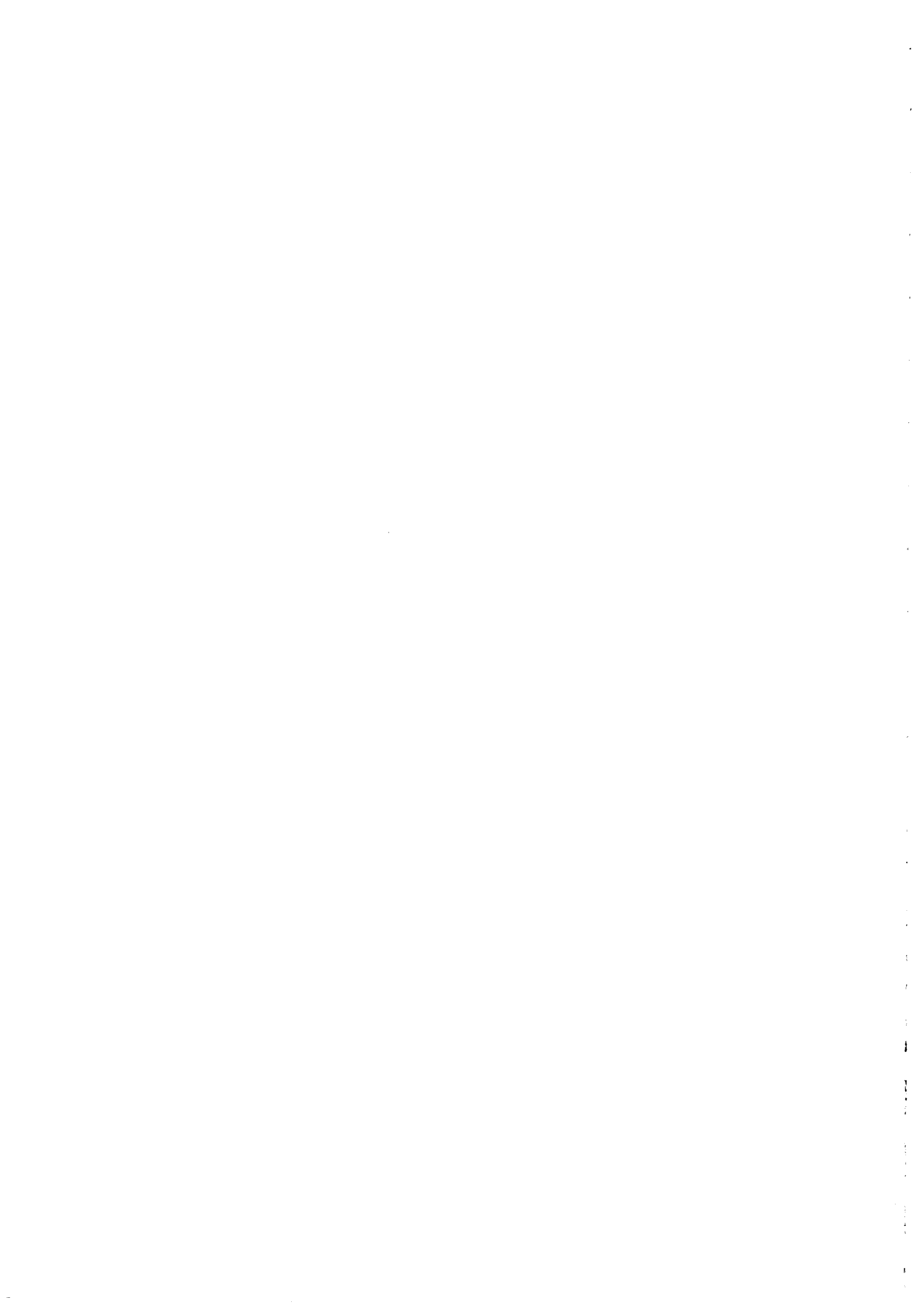
Могут быть использованы транспортные средства с обычной или с усиленной изоляцией при перевозке на короткий промежуток времени или при температуре окружающего воздуха близкой к рекомендуемой температуре.

Наименование продукции	Перевозка от 1 до 3 дней	Перевозка от 4 до 6 дней
	Температура * С	Температура * С
Мясо и бекон	от -1 до 7	-----
Мясопродукты	от -1 до 8	не рекомендуется
Требуха	от -1 до 3	не рекомендуется
Свиное сало	12	10
Домашняя птица, кролики		
дичь	от -1 до 4	-----
Яйца	от 0 до 15	-----
Замороженная рыба	от 0 до 2	-----
Копченая рыба	10	6
Пильчатая креветка	от 2 до 4	перевозка на срок более 24 часов не рекомендуется
Молоко сырое или пастеризованное	от 0 до 4	не рекомендуется
Молоко промышленное	от 0 до 6	не рекомендуется
Сливки, свежий сыр, простокваша	от 0 до 4	не рекомендуется
Сливочное масло и маргарин	6	6
Твердый сыр	от 0 до 15	-----
Обработанный сыр	от 0 до 15	-----
Плавленный сыр не выдержанный	от 8 до 12	-----
Плавленный сыр выдержанный	от 4 до 7	не рекомендуется
Лазурный сыр очищенный	от 0 до 10	от 0 до 6

Моревая Анна (Анна)
7-01-93-08-02

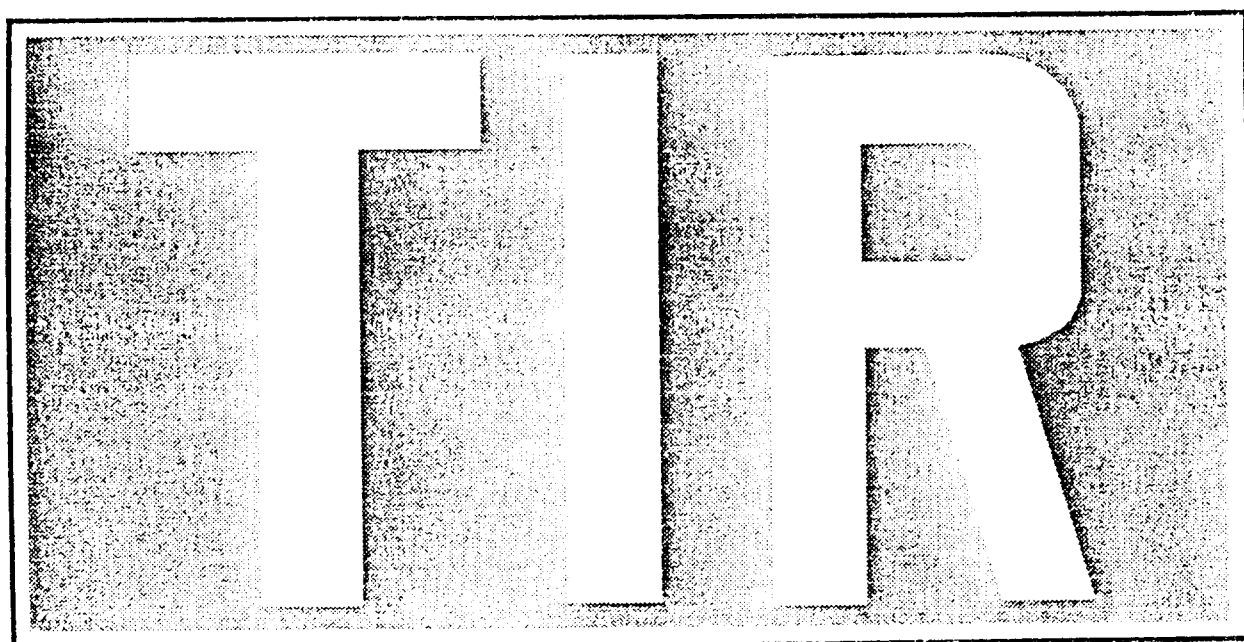
Document

15



ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
(ЕЭК-ООН)

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ TIR



включая

ТАМОЖЕННУЮ КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ
ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КАРНЕТОВ TIR
(КОНВЕНЦИЯ TIR 1975)



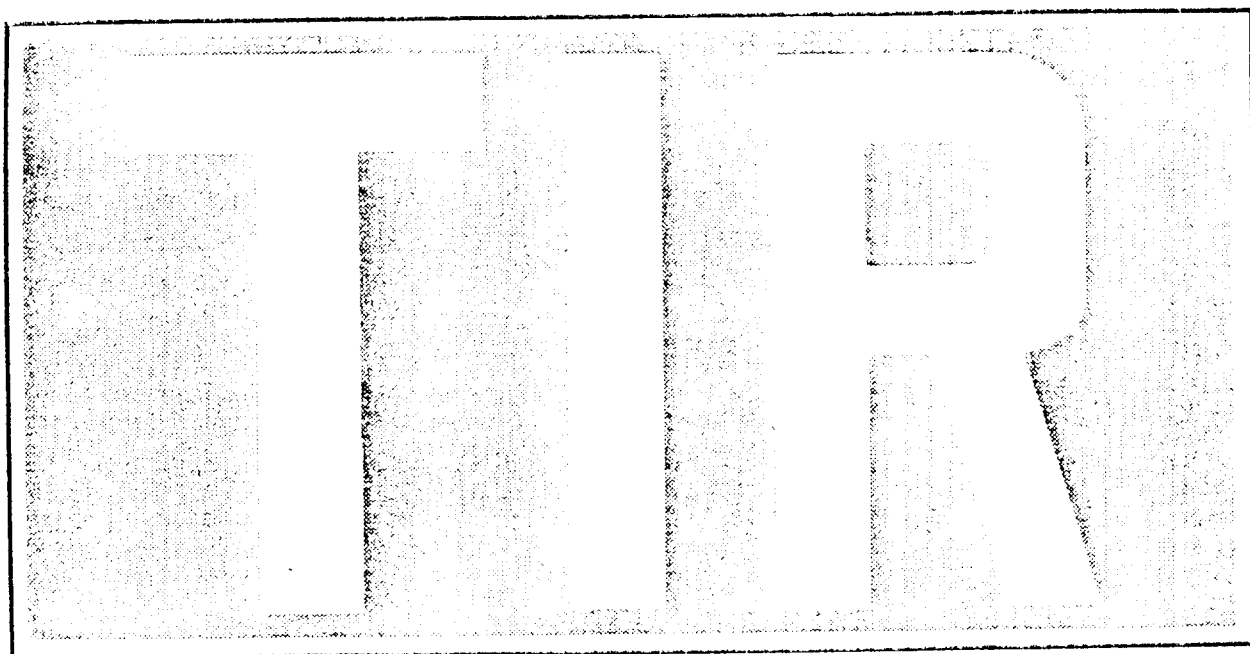
Организация Объединенных Наций

С. В. Власов
15.10.95

ECE/TRANS/T.R.4

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
(ООН/ЕЭК)
Женева

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ TIR



включая

ТАМОЖЕННУЮ КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ
ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КАРНЕТОВ TIR
(КОНВЕНЦИЯ TIR 1975)



Организация Объединенных Наций
Нью-Йорк и Женева, 1995

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

ECE/TRANS/TIR/4

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ TIR*

Настоящее издание было подготовлено Секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН) по просьбе Административного комитета Конвенции МДП 1975 года, высказанной на его шестой сессии в октябре 1983 года. По мнению Комитета, такое издание должно было содержать текст Конвенции МДП 1975 года, комментарии, поясняющие содержание отдельных положений, и другую информацию, необходимую как для таможенных органов, так и для транспортных операторов.

Настоящая редакция Справочника по Конвенции МДП, 1975, которая заменяет собой первое издание 1988 года, состоит из трех основных разделов.

Первый раздел содержит детальное описание Транзитной системы МДП, область ее применения, принцип действия и перспективы этой Системы.

Второй раздел содержит полный текст Конвенции МДП 1975 по состоянию на 1 августа 1995 года. Структура этого раздела в основном соответствует структуре Конвенции МДП 1975, однако пояснительные записки, содержащиеся в Приложениях 6 и 7 к части III Конвенции, помещены вместе с положениями Конвенции, к которым они относятся. По такому же принципу размещены и комментарии к положениям Конвенции. Комментарии к Конвенции МДП 1975 не обязательны для выполнения всеми Договаривающимися Сторонами, однако они очень важны для единообразного понимания и применения Конвенции, так как отражают мнение Административного комитета Конвенции МДП 1975 и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (Европейская экономическая комиссия, ООН).

Третий раздел содержит рекомендации по использованию Конвенции МДП 1975, а также, в качестве образца, полностью оформленную книжку МДП (карнет TIR).

* TIR означает " Transports Internationaux Routiers "
В дальнейшем в русском переводе используется сокращение "МДП".
"МДП" означает " Международные дорожные перевозки "

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ МДП

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНЗИТНАЯ СИСТЕМА МДП	4
Приложение 1: Перечень государств, на территории которых могут быть осуществлены перевозки с использованием Транзитной системы МДП	20
Приложение 2: Количество выданных книжек МДП	22
Приложение 3: Принцип действия международной гарантийной системы, основанной Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ)	23
Приложение 4: Смешанная книжка МДП	28
Приложение 5: Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"	29
Приложение 6: Применение Конвенции МДП 1975	30
КОНВЕНЦИЯ МДП 1975	32
I. Текст Конвенции МДП 1975 (включая пояснительные записки и комментарии к ним)	33
II. Приложения к Конвенции МДП 1975 (включая пояснительные записки и комментарии к ним)	71
Приложение 1: Модель книжки МДП	72
Приложение 2: Технические требования, предъявляемые дорожным транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки под таможенными печатями и пломбами	88
Приложение 3: Процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим требованиям, приведенным в приложении 2	119
Приложение 4: Образец свидетельства о допущении транспортного средства	130
Приложение 5: Таблички TIR	135
Приложение 6: Пояснительные записки и рисунки	140
Приложение 7: Приложение, касающееся допущения контейнеров	141
Часть I и рисунки	149
Часть II и дополнения	169
Часть III: Пояснительные записки и рисунки	180
Приложение 8: Состав и порядок деятельности Административного комитета	182
III. Договаривающиеся Стороны Конвенции МДП 1975	184

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

I.	Общие положения, содержащиеся как в Конвенции МДП 1975, так и в Таможенной конвенции по контейнерным перевозкам 1972	186
II.	Образец полностью оформленной книжки МДП (карнета TIR)	188
III.	Резолюции, касающиеся Конвенции МДП 1975	
	Резолюция № 231	199
	Резолюция № 46	201
	Резолюция № 49	203

ТРАНЗИТНАЯ СИСТЕМА МДП

I. ВВЕДЕНИЕ

В ноябре 1975 года на состоявшейся итоговой конференции под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН) была представлена Конвенция МДП 1975, которая вступила в силу в 1978 году. С тех пор она остается одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной универсальной системой транзита. Основные идеи и принципы Конвенции МДП 1975 были положены в основу многих других транзитных систем и, таким образом, прямо или косвенно, Конвенция МДП 1975 способствовала упрощению международных транспортных перевозок вообще, и автомобильных перевозок в частности, не только в Европе и на Среднем Востоке, но также в таких регионах, как Африка и Латинская Америка.

Каждый, кто путешествовал по дорогам Европы, знаком с табличкой TIR, прикрепленной к тысячам грузовиков и прицепов. Голубая табличка с белой надписью "TIR" является своеобразным пропуском, упрощающим и ускоряющим международную перевозку грузов.

В 1995 году Конвенция МДП 1975 отпраздновала свою 20-летнюю годовщину. Это событие позволило лишним раз отметить те преимущества, которые предоставляет Система МДП своим участникам, и сделать некоторые прогнозы на будущее.

II. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Работа над созданием Таможенной транзитной системы МДП началась под эгидой Европейской экономической комиссии вскоре после окончания Второй мировой войны. Первое Соглашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 году. Успех этого Соглашения предопределил принятие Конвенции МДП Транспортным комитетом Европейской экономической комиссии в 1959 году. Уже в 1960 году Конвенция вступила в силу. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 году с учетом накопленного в процессе использования Системы опыта, технических нововведений, изменений таможенных и транспортных правил.

Таким образом, опыт, приобретенный за первые 10-15 лет существования Системы, был использован для того, чтобы сделать ее еще более эффективной, менее сложной и обеспечить в то же время надежный таможенный контроль за перевозимыми в рамках Конвенции МДП 1975 грузами. Другой причиной модификации Конвенции послужили появившиеся в начале 60-х годов новые виды транспортного оборудования: контейнеры для морских перевозок, чуть позднее - контейнеры, предназначенные для обменных перевозок автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

Все эти нововведения значительно повысили эффективность международных перевозок. Появление же смешанных или мультимодальных перевозок сделало применение контейнеров просто необходимым. В настоящее время в рамках Конвенции МДП 1975 года грузы могут перевозиться не только автомобильным, но также железнодорожным, речным и даже морским видами транспорта при условии, что часть перевозки осуществляется автомобильным видом транспорта

Таким образом, Конвенция МДП 1975 уже содержит положения, касающиеся смешанных перевозок и учитывающие современные требования и технологию перевозок.

После вступления в силу Конвенция МДП 1975 года заменила собой в отношениях между Договаривающимися Сторонами Конвенцию МДП 1959 года. Тем не менее бывшая Конвенция все еще остается в силе, поскольку некоторые из Договаривающихся Сторон Конвенции МДП 1959 года до сих пор не присоединились к Конвенции МДП 1975 года.

III. ЗОНА ДЕЙСТВИЯ

Принятая почти 20 лет назад, Конвенция МДП 1975 года доказала, что она является одним из наиболее совершенных документов, принятых под эгидой Европейской экономической комиссии. В настоящее время Конвенция МДП 1975 насчитывает почти 56 Договаривающихся Сторон, включая Европейское экономическое сообщество. Ее зона действия охватывает всю Европу, часть Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока. За океаном Договаривающимися Сторонами Конвенции МДП являются Соединенные Штаты Америки, Канада, а также Чили и Уругвай (см. приложение 1).

Об успехе Системы МДП можно судить и по количеству книжек МДП, выдаваемых ежегодно. Так, если в 1952 году было выдано чуть больше 3 000 книжек, то в 1960 их число увеличилось до 100 000. В течении 70-х и 80-х годов запрос на книжки МДП колебался между 500 000 и 900 000 в год. В связи с расширением экономических связей между Восточной и Западной Европой, особенно после 1989 года, и последовавшим увеличением объема международных автомобильных перевозок, число транспортных операций с использованием книжек МДП превысило 1 миллион в 1992 году и достигло 2,1 миллиона в 1994 году.*

В действительности, этот успех объясняется тем, что система МДП упрощает работу таможенных органов и перевозчиков.

* Более полная информация о книжках МДП, выдаваемых в различных странах, содержится в приложении 2.

IV. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

Системы таможенного транзита предназначаются для максимально возможного упрощения перевозки грузов под таможенным контролем в международном торговом обороте и обеспечения необходимых гарантий государствам транзита. Необходимым условием для успешного функционирования любой транзитной системы является простота ее использования всеми участниками международных транзитных перевозок. Таким образом, необходимо поддерживать разумный баланс между требованиями таможенных органов с одной стороны и транспортных операторов – с другой.

Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы государств транзита предъявляют к перевозимым грузам требования в соответствии с порядком, установленным законодательством таких государств. Эти требования могут отличаться друг от друга, однако зачастую предполагают досмотр грузов и транспортных средств при пересечении ими границы и помещение грузов под таможенный режим транзита, обеспечивающий уплату таможенных платежей в случае нарушения правил перевозки транзитных грузов (гарантия, таможенные складные, депозиты и т. п.). Подобные меры, применяемые в каждом государстве транзита, ведут к значительным расходам, задержкам и простоям транспортных средств.

Система МДП была разработана с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, защитив при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов.

V. ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ МДП

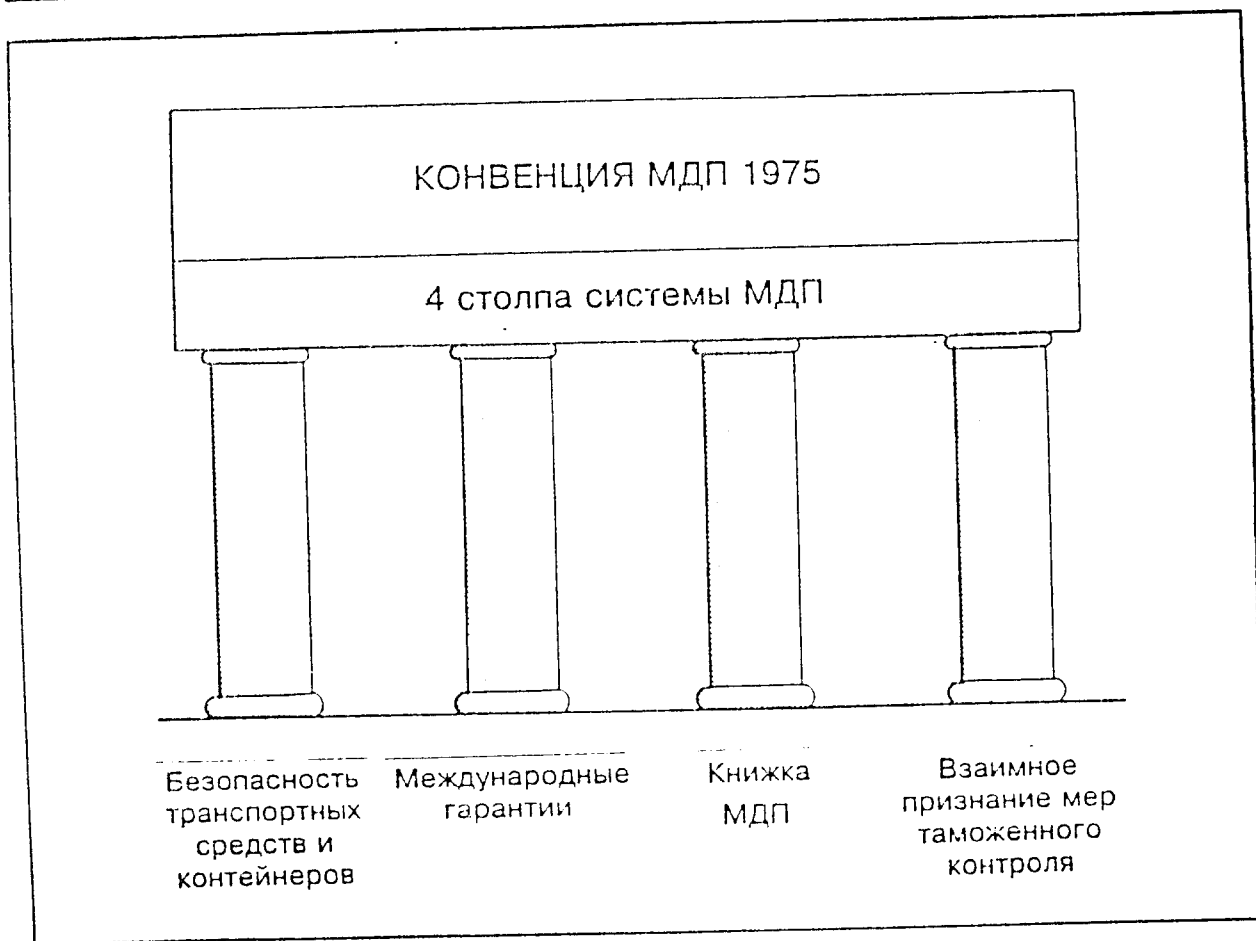
Ниже приведено краткое описание элементов Транзитной системы МДП, введенной в действие Конвенцией МДП 1975. Из него видно насколько привлекательной является эта Система для транспортных операторов и таможенных органов ввиду своей простоты и эффективности.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную безопасность с точки зрения таможенных органов государств транзита, Система МДП содержит четыре основных элемента – четыре столпа, на которых стоит вся Система (см.рис.1):

- a) грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах;
- b) уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;

- с) грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами – участниками Конвенции документом, используемым в государстве отправления и служащим в качестве контрольного документа в государствах отправления, транзита и назначения;
- д) меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться достаточными в государствах транзита и назначения.

Рис. 1: Элементы системы МДП.



а) Допущение к перевозке транспортных средств и контейнеров.

В целях обеспечения безопасности перевозок Конвенция МДП предполагает, что грузы будут перевозиться в контейнерах или грузовых отделениях транспортных средств, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части транспортного средства или контейнера без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения транспортного средства, контейнера или повреждения таможенных печатей и пломб.

В целях соблюдения этого требования, Конвенция устанавливает стандарты конструкций и процедуры допущения. Грузы могут быть допущены к перевозке с использованием процедуры МДП, если транспортное средство или контейнер отвечают всем установленным требованиям.

Перевозка тяжеловесных или громоздких грузов, которые невозможно транспортировать обычным способом, регулируется специальными положениями.

Если контейнер или грузовое отделение транспортного средства отвечают всем требованиям Конвенции, соответствующее национальное ведомство выдает так называемое свидетельство о допущении или табличку о допущении для контейнера.

Ежегодно собирается постоянная Рабочая группа Европейской экономической комиссии, которая обсуждает новые конструкции транспортных средств, предлагаемые промышленностью. По каждой обсуждаемой на Рабочей группе конструкции выносится специальное решение, которое разрешает или запрещает использование той или иной конструкции транспортного средства. Если конструкция идеально подходит для перевозок в рамках Конвенции МДП 1975, Договаривающейся стороне, представившей ее, рекомендуется предложить зафиксировать этот факт в Конвенции в качестве поправки.

Более подробно информация об управлении Конвенцией МДП 1975 представлена ниже.

в) Международная система гарантий

Вторым элементом Транзитной системы МДП является международная система гарантий. Эта система гарантирует уплату национальным гарантийным объединением всех таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты самим перевозчиком.

Принцип действия международной системы гарантий чрезвычайно прост. Каждое гарантийное объединение, представляющее перевозчика в государстве-участнике Конвенции МДП 1975 и признанное таможенными органами этого государства, гарантирует уплату всех таможенных пошлин и налогов, которые могут подлежать уплате в случае обнаружения какого-либо нарушения, допущенного при проведении операции МДП на территории такого государства. Национальное объединение гарантирует уплату всех пошлин и налогов как национальными, так и иностранными перевозчиками, осуществляющими транспортные операции с применением книжек МДП, выданных им самим или подобным объединением другого государства. Следовательно, каждое государство обеспечено гарантией, при проведении на его территории транспортных операций МДП. Существует так сказать национальный партнер, к которому могут апеллировать таможенные органы в случае обнаружения каких-либо нарушений. Система может быть представлена как цепь национальных транзитных перевозок, регулируемых, впрочем, скорее международными, чем национальными правилами, так как перевозка осуществляется под международную гарантию.

Все международные гарантийные объединения составляют своеобразную гарантийную цепочку, опоясывающую все государства-участники Конвенции МДП. Национальные гарантийные объединения образуют единственную в своем роде систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляются Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ) в Женеве (Швейцария).

В случае какого-либо нарушения таможенные органы прежде чем обратиться к гарантийному объединению, должны по мере возможности потребовать уплаты у лица, несущего прямую ответственность за обнаруженное нарушение. Если возникнет необходимость в применении гарантии (например, вследствие неплатежеспособности лица, несущего прямую ответственность), таможенные органы предъявляют иск гарантийному объединению государства, на территории которого произошло нарушение, с тем, чтобы урегулировать вопрос в рамках этого государства. Впоследствии национальное гарантийное объединение может через посредство МСАТ потребовать возмещение расходов из международного страхового фонда.

Поскольку гарантия должна иметь пределы, размер гарантии определяется для каждого государства в отдельности. Максимальная страховая сумма, гарантированная МСАТ, не может превышать 50.000 долл. США на каждую книжку МДП. Книжка с повышенным пределом гарантии – 200 000 тысяч долларов США – применяется для перевозок таких грузов, как алкогольные напитки и табачные изделия.

В Конвенции МДП 1975 года установлен также срок предъявления иска таможенными органами гарантийному объединению. В частности, предусмотрено, что если таможенные органы оформили книжку МДП без оговорок, то они имеют право предъявить иск гарантийному объединению только в том случае, если будет доказано, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным путем. В случае неоформления книжки МДП или оформления ее с оговорками, компетентные органы соответствующего государства должны в годичный срок, считая с даты принятия книжки для оформления, письменно уведомить об этом гарантийное объединение. Требование об уплате пошлин и налогов может быть предъявлено не ранее, чем через три месяца после получения гарантийным объединением такого уведомления. Этот промежуток времени дает возможность провести детальное расследование и представить необходимые объяснения таможенным органам, которые во многих случаях могут пересмотреть принятое ранее решение.

Создание международной гарантийной системы, удовлетворяющей всех участников международных перевозок, весьма трудоемкий процесс, требующий кропотливой работы. В приложении 3 описана международная гарантийная система, созданная МСАТ в рамках Конвенции МДП 1975 года.

с) Книжка МДП

Третьим и наиболее осязаемым элементом Системы МДП, если не считать таблички TIR непосредственно на транспортном средстве, является книжка МДП – краеугольный камень всей Транзитной системы.

Книжки МДП выдаются МСАТ национальным гарантийным объединениям в соответствии с условиями, определенными в договорных обязательствах между ними и МСАТ. Каждое национальное гарантийное объединение выдает книжки МДП перевозчикам своего государства на условиях, определенных в декларации – обязательстве перевозчика.

Первая страница обложки, а также отрывные листы и корешки, расположенные по два, являются наиболее важной частью книжки МДП для таможенного контроля и действия гарантийной системы. Комплект из двух отрывных листов и двух корешков используется в каждом государстве, на территории которого осуществляется операция МДП. Применяемая в настоящее время книжка МДП содержит 14 или 20 отрывных листов и корешков. Следовательно, одна книжка может быть использована не более, чем в 7 или 10 государствах.

Предъявление должным образом заполненной перевозчиком книжки МДП, содержащей подписи и печати МСАТ и выдавшего ее гарантийного объединения, уже само по себе является доказательством существования и действительности гарантий. Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможне назначения при условии, что операция начата в таможне отправления в сроки, установленные гарантийным объединением.

i) Смешанная книжка МДП

Паряду с уже существующими с 1 сентября 1987 года применяются новые формы книжек МДП, предназначенные для континентальных и межконтинентальных смешанных перевозок.

Книжки МДП, предназначенные для осуществления смешанных перевозок, также выдаются МСАТ и содержат дополнительный лист, который отличается от обычных листов книжки и предназначен для удостоверения личности перевозчиков, составляющих транспортную цепочку (см. приложение 4).

Владелец смешанной книжки МДП при передаче грузов, перевозимых по данной книжке в процессе смешанной перевозки, вносит в дополнительный лист имя и адрес следующего перевозчика, который в свою очередь проверяет наличие и состояние таможенных пломб и опознавательных знаков, а также количество транспортных документов, приложенных к книжке МДП, если таковые имеются.

Эта процедура повторяется каждый раз, когда товары, перевозимые по смешанной книжке МДП переходят к очередному перевозчику, при этом одна копия декларации дополнительного листа остается у перевозчика, а другая следует вместе с книжкой.

Дополнительный лист, который не является таможенным документом и носит неофициальный характер, позволяет установить перевозчика, ответственного за нарушение требований Системы МДП, и способствует урегулированию спорных вопросов, которые могут возникнуть при осуществлении смешанной перевозки.

С 1 сентября 1989 года существует международная система гарантий для этого вида книжек.

ii) Книжка МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

Книжка МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки" вступила в действие 1 октября 1994 года. Рабочая группа по таможенным проблемам уже рекомендовала использование книжки такого типа в Резолюции 47, начиная с 1 сентября 1994 года.

Конвенция МДП не лишает таможенные службы права востребовать с национального гарантийного объединения сумму превышающую рекомендуемые 50 000 долларов США на книжку МДП (это положение может быть предусмотрено в договоре подписанном согласно национальному законодательству между таможенными службами государства и соответствующим национальным гарантийным объединением). Тем не менее, Рабочая группа пришла к заключению о необходимости рекомендовать, на международном уровне, максимальную сумму гарантии, в целях гармонизации применения и толкования Конвенции.

В 1993 было решено увеличить для некоторых товаров максимальную рекомендованную сумму, поскольку, с одной стороны, предел, зафиксированный на 50 000 долларов США в 1975 году, значительно уменьшился в действительности в связи с инфляцией, а с другой стороны, постоянно увеличивалось число контрабандных перевозок. Так как контрабандными товарами чаще всего являлись табачные изделия и алкогольные напитки, поскольку пошлины и налоги на них особенно высоки в большинстве государств ЕЭС, то договаривающиеся стороны решили потребовать специальную книжку МДП для перевозок этих товаров и увеличить залог до 200 000 долларов США.

Естественно, что решение увеличить залог до 200 000 долларов США на книжку МДП само по себе недостаточно чтобы покрыть все пошлины и налоги подлежащие истребованию, особенно когда речь идет о полных загрузках табачных изделий, но использование этой довольно дорогостоящей книжки МДП приглашает гарантийные объединения и выдающие организации осмотрительно выбирать перевозчиков, имеющих право пользоваться такой книжкой.

Все перевозчики работающие с табачными изделиями и алкогольными напитками согласно системе МДП должны применять новую книжку МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки", каким бы ни было количество перевозимого товара. Точное наименование этих товаров содержится в приложении 6 Конвенции, пояснительная записка 0.8.3. и, кроме того, воспроизводится на дополнительном листке вложенном в книжку МДП (см. приложение 5).

(d) Международное признание мер таможенного контроля

Четвертым и последним элементом Системы МДП является условие признания государством транзита и государством назначения мер таможенного контроля, принятых в государстве отправления.

При соблюдении этого условия, грузы, перевозимые в опломбированных грузовых отделениях транспортных средств или контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в пути следования – и это является самым главным преимуществом для перевозчиков, использующих Систему МДП.

Конечно, сказанное выше не исключает возможность выборочного досмотра грузовых мест, если у таможенных органов есть основания предполагать, что в них содержатся предметы, запрещенные к транзиту или ввозу в государство, однако, такие случаи досмотра грузов в пути следования характеризуются как исключительные.

Описанная Система, весьма привлекательная для перевозчика, предполагает, что таможенные органы государства транзита и государства назначения доверяют качеству таможенного контроля государства отправления. Следовательно, для успешного функционирования всей Системы МДП качество таможенного контроля в государстве отправления имеет решающее значение.

Поскольку само существование Системы МДП зависит от качества таможенного контроля в государстве отправления, очень важно, чтобы он был полным и осуществлялся с соблюдением всех необходимых формальностей. В частности, должны быть предупреждены следующие нарушения:

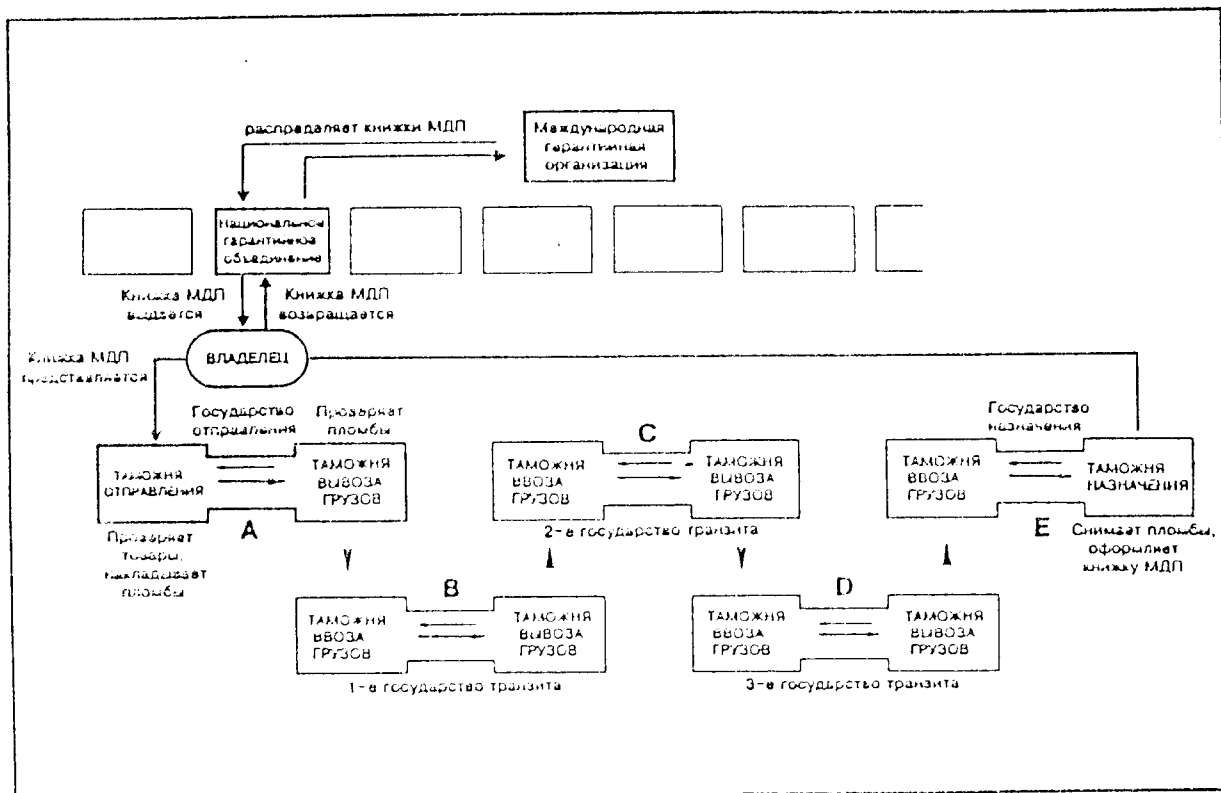
- заявление в грузовом манифесте грузов, которые предполагается загрузить в пути следования (т. е. загружены сигареты, а заявлены обон; сигареты выгружаются в пути следования, а загружаются обон).
- перевозка грузов, которые не внесены в грузовой манифест книжки МДП (например, сигареты, алкоголь, наркотики или оружие).

Таможня отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а при использовании крытых транспортных средств или контейнеров, проверить состояние покрытия и запорных устройств, так как сведения об этом не вносятся в свидетельство о допуске.

VI. ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ

Процедуры, описанные ниже, дают представление, хотя и в несколько схематичном виде, об операциях, в том числе и таможенных, которые практически осуществляются при перевозке грузов с использованием Системы МДП. (Смотри рис. 2).

Рисунок 2: Принцип действия Системы МДП



Таможня отправления является, как правило, таможней где выполняются все необходимые таможенные формальности, связанные с вывозом грузов. Таможня отправления досматривает и оформляет грузы на основании сведений, заявленных перевозчиком в книжке МДП, накладывает таможенные пломбы и делает об этом отметку в книжке. После этого отделяется один отрывной лист и заполняется соответствующий корешок. Книжка МДП возвращается перевозчику, который начинает транспортную операцию. Пограничная таможня проверяет сохранность таможенных пломб, отделяет второй лист книжки МДП и заполняет соответствующий корешок. После этого грузы могут быть выпущены за границу, а оба заполненные корешка удостоверяют, что перевозка по территории государства отправления полностью завершена.

После окончания перевозки таможенные органы государства отправления проверяют правильность ее осуществления в соответствии со следующим порядком: пограничная таможня отправляет свой отрывной лист книжки МДП в таможню отправления, которая сверяет его со своим отрывным листом. Если они совпадают (т.е. пограничная таможня не обнаружила никаких нарушений) книжка считается оформленной без оговорок.

Если отрывной лист, направленный пограничной таможенной, содержит информацию о каких-либо нарушениях, или если он не получен таможенной отправлением, последняя делает запрос в национальное гарантийное объединение, информируя его, что книжка МДП оформлена с оговорками или не оформлена совсем. Если таможенные органы не получают удовлетворительное объяснение, то они в соответствии с положениями Конвенции МДП и национальным законодательством определяют размеры таможенных пошлин и налогов, подлежащих уплате. В том случае, если не представляется возможным взыскать такие пошлины и налоги непосредственно с ответственного за нарушение лица, таможенные органы получают требуемую сумму от национального гарантийного объединения. В каждом последующем государстве транзита происходит такая же процедура, как и в государстве отправления.

Таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства транзита, проверяет сохранность таможенных пломб и отделяет один отрывной лист. Подобным образом поступает таможня, через которую грузы вывозятся с территории государства транзита. Оба листа сверяются, и транспортная операция завершается или, если обнаружены какие-либо нарушения, применяется процедура, описанная выше. Таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства назначения, в том случае, если она является одновременно таможенной назначения, отделяет оба отрывных листа и несет ответственность за помещение грузов под другой таможенный режим (помещает грузы на таможенный склад, выпускает в свободное обращение и т. п.). Если получатель грузов располагается внутри государства, таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства назначения, действует по схеме, описанной выше, и таможенной назначения становится внутренняя таможня.

Представленная выше схема ни в коем случае не исключает права таможенных органов любого государства на досмотр грузов. Если таможенные органы имеют основания предполагать, что грузы перевозятся обманным образом, с использованием фальшивых печатей и пломб или подложных книжек МДП, они имеют полное право на досмотр грузов.

Для обеспечения более надежного контроля таможенные органы могут установить маршрут следования грузов. Перевозка должна быть осуществлена в разумные сроки. Перевозчик, который не уложился в установленные для перевозки сроки или нарушил предписанный для него маршрут следования в силу каких-либо причин (наводнение, снегопад, авария и т. п.), должен представить таможенным органам удовлетворительные объяснения. В случае нарушения таможенных пломб, вынужденной перегрузки грузов, полного или частичного уничтожения грузов, перевозчик должен получить официальное подтверждение об этом у любого официального учреждения, расположенного в непосредственной близости от места нарушения. На основании имеющихся в их распоряжении сведений таможенные органы выясняют обстоятельства дела с целью подтверждения достоверности сообщенных фактов.

VII. ПРЕИМУЩЕСТВА

(а) Преимущества для таможенных органов

Описанная Система, несомненно, имеет преимущества для таможенных органов, поскольку она дает возможность сократить число необходимых требований, предъявляемых национальным законодательством к перевозимым

грузам. Вместе с этим она позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего с точки зрения оборудования физического досмотра в государствах транзита и свести такой контроль к проверке печатей, пломб и внешнего состояния транспортного средства или контейнера. Кроме этого, отпадает необходимость в создании национальной гарантийной цепи и ведении особой национальной документации.

Необходимо заметить и то, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу-книжке МДП, что значительно снижает риск представления таможенным органам недостоверной информации.

(b) Преимущества для торговых и транспортных фирм

Преимущества для торговых и транспортных фирм не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальными задержками со стороны таможенных органов. Уменьшая традиционные препятствия на пути движения грузов, Система МДП способствует развитию международной торговли. Она позволяет значительно сократить транспортные издержки за счет сокращения задержек в пути. Кроме этого, доработанные положения Конвенции МДП 1975 года позволяют широко использовать для перевозок контейнеры. И наконец, устраняя препятствия, связанные с таможенным контролем, она предоставляет экспортерам свободу в плане выбора вида транспорта, наиболее подходящего для удовлетворения их потребностей.

Для облегчения смешанных перевозок в рамках Конвенции МДП в 1987 году была рекомендована к использованию смешанная книжка МДП, при помощи которой можно установить лицо, ответственное за нарушение положений Конвенции, и тем самым облегчить решение спорных вопросов между транспортными операторами.

VIII. АДМИНИСТРАЦИЯ КОНВЕНЦИИ МДП

Конвенция МДП 1975 – одна из самых современных таможенных конвенций, отвечающих требованиям настоящего времени. За время существования этой системы практически не было судебных процессов, которые неминуемо возникают, если положения той или иной конвенции написаны недостаточно четко и допускают различное толкование.

Существует несколько причин, в силу которых Конвенция успешно действует до настоящего времени. Одна из них – заинтересованность и перевозчиков, и таможенных органов в соблюдении положений Конвенции, так как это означает экономию времени и средств для всех лиц, использующих Конвенцию.

Другая причина кроется в том, что авторы Конвенции МДП 1975 года уже подготовили новую редакцию официального текста Конвенции, введя пояснительные записки в саму Конвенцию. Пояснительные записки, которые являются неотъемлемой частью Конвенции, содержат толкование отдельных положений Конвенции, ее приложений и рекомендуемые способы использования Системы МДП. Пояснительные записки не изменяют смысл положений Конвенции, а только помогают более точно понять его.

Совершенствование технологии идет очень быстрыми темпами, и то, что при создании Конвенции в 1975 году считалось последним достижением, практически не применяется в настоящее время. Это относится не только к технологии таможенного контроля, конструкциям транспортных средств и контейнеров, но также и к технике контрабандистов.

В связи с тем, что цены на контрабандные грузы, в частности наркотики, неуклонно растут, а вместе с ними растут и доходы контрабандистов, технология транспортировки контрабандных грузов становится все более изощренной. В этих условиях Система МДП и Конвенция МДП как ее правовая основа должна идти в ногу со временем, и об этом постоянно заботится Административный комитет Конвенции МДП 1975 года.

В состав Административного комитета Конвенции входят представители всех ее участников. Ежегодно они встречаются под эгидой ЕЭК/ООН в Женеве, чтобы принять поправки к Конвенции и обменяться мнениями по поводу использования самой Системы. На сегодняшний день более 17 поправок к Конвенции МДП 1975 года уже вступили в силу.

Работа Административного комитета организуется Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом. Рабочая группа обычно собирается на свои сессии три раза в год. В деятельности Рабочей группы могут принимать участие члены ООН и все заинтересованные международные организации.

Рабочая группа также принимает рекомендации по отдельным положениям Конвенции. Эти рекомендации не обязательны для выполнения всеми участниками Конвенции, как, например, статьи или пояснительные записки самой Конвенции. Однако, они очень важны для единообразного применения положений Конвенции, так как выражают общее мнение Рабочей группы, в которой представлены большинство Договаривающихся Сторон и пользователей Конвенции МДП.

Основные меры, которые должны быть приняты всеми участниками Конвенции МДП – Правительствами, гарантийными объединениями, транспортной промышленностью – чтобы должным образом применять ее положения, будут описаны ниже в приложении 6.

IX. БУДУЩЕЕ СИСТЕМЫ МДП

(а) Применение Системы МДП во всем мире

Для того, чтобы сделать Систему МДП по возможности более доступной для всех, желающих ее использовать, она постоянно рекламируется Организацией Объединенных Наций. В 1984 году Экономический совет ООН принял резолюцию (1984/79), подготовленную Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в которой всем государствам мира рекомендовано изучить вопрос о возможности присоединения к Конвенции МДП и введения ее положений в национальное законодательство. Более того, международным, межправительственным и неправительственным организациям, в частности региональным комиссиям ООН, Система МДП рекомендована в качестве универсальной транзитной системы.

В ответ на эту резолюцию Секретариат МСАТ получил немало обнадеживающих ответов из различных регионов мира (не только Европы), которые позволяют надеяться, что Система МДП будет использоваться во всем мире.

В настоящее время активно ведется работа по внедрению Системы МДП или подобной системы в Латинской Америке между Аргентиной, Бразилией, Чили и Уругваем. Некоторые страны в Западной и Центральной Африке серьезно рассматривают возможность внедрения Системы МДП, приспособленной к местным особенностям.

Если не принимать во внимание конструкцию и оборудование транспортных средств и контейнеров, основным препятствием для применения Системы МДП за пределами Европы и Северной Америки является создание нормально действующей гарантийной системы, которая может гарантировать уплату всех необходимых пошлин и налогов. Риск для гарантов и, соответственно, стоимость книжек МДП очень трудно привести в соответствие, принимая во внимание разницу в уровне развития, например, Африки и Европы. С другой стороны, выходом из создавшегося положения могло бы стать создание отдельных региональных гарантийных систем, действующих под общим руководством мировой гарантийной системы. Создание такой системы сделало бы возможными региональные, межрегиональные и даже межконтинентальные перевозки в рамках Конвенции МДП.

Конечно, такая глобальная и вместе с тем региональная система – теория и останется теорией еще многие годы. Хотя, как знать, может быть, Система МДП со своими несомненными достоинствами, такими как значительное уменьшение бумажной работы, экономия времени на границах и в портах и, как следствие, уменьшение расходов на перевозку грузов, завоеует мир уже в ближайшее время.

(b) Система МДП и электронная обработка информации

Замена бумажных носителей электронным оборудованием с каждым годом приобретает все большее значение как для таможенных органов, так и для транспортных операторов. Таможенная служба Соединенных Штатов Америки, к примеру, уже использует в своей работе Стандарты UN/EDIFACT.

UN/EDIFACT – универсальная система электронной обработки информации, применяемая в ЕЭК/ООН, очень удобна для администраций транспортных и коммерческих организаций. Сегодня, чтобы отправить только одну партию грузов, свыше 50 различных организаций в разных странах должны выписать, передать, получить, обработать, проверить, исправить и сдать в архив более 50 документов. Более того, необходимо с этих документов сделать еще около 360 копий. Вот почему в международной торговле все более широкое применение находят электронные обработка и передача информации.

Изменения в обработке информации не могут не затрагивать таможенные службы и документы, которые они используют в своей работе. В связи с этим таможенные органы попадают в очень сложную ситуацию – с одной стороны, они должны строго руководствоваться Законом, который вменяет им в обязанность пополнять казну и следить за перемещением грузов в международном торговом обороте, пресекая возможные нарушения Закона, с другой стороны, таможенные органы постоянно подвергаются критике со стороны коммерческих и транспортных организаций за нежелание идти на упрощение таможенных формальностей, что, естественно, сдерживает товарооборот.

Принимая во внимание немногочисленный личный состав таможенных органов и то, что с каждым днем совершенствуется техника перевозок контрабандных грузов, использование в работе методов электронной обработки информации представляется, пожалуй, единственным разумным выходом из создавшегося положения.

Бумажные носители, типа книжек МДП, сегодня становятся очень неудобны для получения и проверки информации. Уже в 1985 году появились идеи о замене бумажных книжек на электронные или на своего рода "платежные карточки" с ограниченной сферой применения.

Подобные проекты в силу различных причин не были до сих пор реализованы, однако, кажется, уже приходит время, когда надо серьезно подумать о применении в рамках Системы МДП методов электронной обработки информации.

Х. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Система МДП, созданная свыше 40 лет назад, и Конвенция МДП 1975 года оказались весьма эффективными и имеют важное значение для развития международной торговли и международного транспортного сообщения как внутри Европы, так и между Европой и остальными регионами мира.

В связи с ускоренным ростом объема перевозок между Западной и Восточной Европой и с приобретением статуса независимости многими государствами Центральной и Восточной Европы, Транзитная система МДП сталкивается с новыми проблемами, необычными по размаху. Вследствии политических, экономических и социальных перемен, произошедших в государствах региона, а также из-за значительного повышения пошлин и налогов, таможенные органы должны противостоять невиданному ранее увеличению контрабандных перевозок.

Кроме того, применение и контроль Транзитной системы МДП ставит все более и более проблем национальным таможенным органам, особенно тех государств которые приобрели статус независимости недавно и, следовательно, еще не располагают ни достаточным опытом, ни квалифицированными кадрами.

Некоторые государства, стараясь избежать деликатных ситуаций, могут поддаться искушению навязать односторонние меры, например потребовать дополнительные гарантии для транзитных операций МДП, что не соответствует ни статьям, ни духу Конвенции.

Если подобные меры способны улучшить положение дел на короткое время, то их систематическое использование не только заставит другие государства занять такую же позицию, но так же увеличит стоимость перевозок на международном уровне и, в известном случае, может привести к полному развалу Транзитной системы МДП – в то время как никакого другого выхода еще не существует.

Конвенция МДП содержит большой выбор предохранительных мер, защищающих законные интересы таможенных органов, например, требование наличия охраны, установление транзитных маршрутов и сокращение времени транзитного переезда. Дополнительные меры могут быть приняты по желанию Договаривающихся сторон.

Решение комплексных проблем может быть найдено лишь путем совместной работы всех Договаривающихся сторон Конвенции МДП. Форумом для совместных действий и координации служат ЕЭС-ООН и Рабочая группа по проблемам таможи связанным с перевозками (WP.30). Рабочая группа WP.30 собирается три раза в год, объединяя экспертов из большинства государств применяющих Конвенцию. Опыт доказал эффективность ее деятельности в разрешении трудностей возникших при применении Конвенции МДП.

Целью ЕЭС-ООН и секретариата является продолжение работы в избранном направлении и создание надежной международной системы, которая могла бы совершенствовать координацию и кооперацию между Договаривающимися сторонами Конвенции МДП и транспортной промышленностью. Важным пунктом является необходимость в совершенствовании законодательства в котором действует Транзитная система и рационализировать ее работу, таким образом, чтобы она соответствовала требованиям транспортной промышленности и таможенных органов.

ООН, являющаяся депозитарием Конвенции МДП, осуществляет работу по управлению Конвенцией и вносит в нее необходимые изменения. Опыт показывает, что Конвенция МДП, являясь частью работы по упрощению транспортного сообщения, проводимой ЕЭК/ООН, служит интересам всех ее участников (как таможенных органов, так и перевозчиков). Все это позволяет надеяться, что Конвенция МДП будет успешно работать и в будущем.

Приложение 1

КОНВЕНЦИЯ МДП 1975

Договаривающиеся Стороны

Государства на территории
которых могут осуществляться
перевозки с использованием
процедуры МДП
(на 1 августа 1995 года)

Афганистан	–
Албания	Албания
Алжир	–
Армения	–
Австрия	Австрия
Беларусь	Беларусь
Бельгия	Бельгия
Болгария	Болгария
Босния и Герцеговина	–
Бывшая Республика Югославии Македония	Бывшая Республика Югославии
Венгрия	Венгрия
Великобритания	Великобритания
Германия	Германия
Греция	Греция
Грузия	Грузия
Дания	Дания
ЕЭС	–
Индонезия	–
Иран (исламская Республика)	Иран (исламская Республика)
Ирландия	Ирландия
Израиль	Израиль
Италия	Италия
Иордания	Иордания
Испания	Испания
Канада	Канада
Кипр	Кипр
Кувейт	Кувейт
Латвия	Латвия
Литва	Литва
Люксембург	Люксембург
Мальта	–
Марокко	Марокко
Нидерланды	Нидерланды
Норвегия	Норвегия
Польша	Польша
Португалия	Португалия
Республика Корея	–
Республика Молдова	Республика Молдова
Республика Чехия	Республика Чехия
Румыния	Румыния
Российская Федерация	Российская Федерация
Словакия	Словакия

КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 (продолжение)

Договаривающиеся Стороны

**Государства, на территории которых
могут осуществляться перевозки с
использованием процедуры МДП
(на 1 августа 1995 года)**

Словения
США
Тунис
Турция
Украина
Уругвай
Хорватия
Чили
Швеция
Швейцария
Франция
Финляндия
Эстония
Югославия

Словения
-
Тунис
Турция
Украина
-
Хорватия
Чили
Швеция
Швейцария
Франция
Финляндия
Эстония
-

Приложение 2

КОЛИЧЕСТВО КНИЖЕК МДП,
ВЫДАННЫХ РАЗЛИЧНЫМ СТРАНАМ С 1989 ПО 1994 ГОД

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Албания	4,500	3,000	2,500	3,000	6,500	10,000
Бывшая ГДР	3,000	-	-	-	-	-
Германия	42,400	51,900	68,000	83,600	89,300	109,400
Австрия	25,000	42,000	38,700	32,500	62,700	31,700
Беларусь	-	-	-	-	-	44,000
Бельгия и Люксембург	2,250	3,250	3,300	4,200	4,750	6,500
Болгария	46,000	79,050	84,000	169,500	164,200	228,950
Канада	100	150	100	0	0	0
Кипр	500	600	700	650	500	800
Хорватия	-	-	-	0	0	6,000
Дания	9,000	5,000	12,000	12,350	28,150	26,000
Испания	0	1,000	2,000	2,000	1,000	2,750
Эстония	-	-	-	-	5,500	16,500
Чешско-Хорватская Республика	24,500	36,450	50,050	144,200	196,000	-
Бывшая югославская Республ. Македония	-	-	-	-	0	35,100
Российская Федер.	10,050	8,050	21,500	101,650	125,150	121,000
Финляндия	200	50	350	1,000	2,500	4,300
Франция	5,550	6,000	8,900	9,000	17,100	20,000
Греция	85,000	80,100	91,050	79,400	53,650	35,700
Венгрия	71,000	95,000	126,10	246,300	263,100	307,600
Иран, исламская Республика	0	12,000	0	15,000	14,500	40,000
Ирландия	50	0	13,000	50	0	100
Италия	6,000	8,000	100	12,000	20,000	39,100
Иордания	250	100	8,000	200	550	1,800
Латвия	-	-	200	-	1,500	27,400
Литва	-	-	-	-	5,500	31,700
Марокко	0	0	-	50	0	0
Норвегия	550	600	0	500	0	1,200
Нидерланды	21,500	25,800	0	34,150	66,250	85,400
Польша	29,000	41,700	34,800	41,450	99,350	215,950
Португалия	0	0	4,100	50	0	500
Республика Молдова	-	-	-	-	-	8,000
Республика Чехия	-	-	-	-	n/a	138,900
Румыния	31,000	21,950	52,350	66,600	73,500	112,630
Объед. Королевство	7,600	9,800	10,000	13,000	11,650	14,250
Словакия	-	-	-	-	n/a	148,300
Словения	-	-	0	28,000	23,500	20,900
Швеция	4,050	6,000	7,200	8,000	13,000	15,000
Швейцария	1,750	3,700	3,100	5,900	6,450	5,150
Тунис	0	0	0	50	0	0
Турция	104,00	152,50	116,00	154,000	149,550	189,500
Югославия	58,000	54,850	60,000	9,050	0	0
Итого	592,80	748,60	818,10	1.277,40	1.505,400	2.102,080

Приложение 3

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ГАРАНТИЙНАЯ СИСТЕМА, ОСНОВАННАЯ
МЕЖДУНАРОДНЫМ СОЮЗОМ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ
ТРАНСПОРТУ (МСАТ) ***

(а) Взаимоотношения внутри международной гарантийной цепи

Отношения между международным объединением страховых компаний (далее - "страховщики"), МСАТ, национальными гарантийными объединениями и перевозчиками, использующими книжки МДП, регулируются договорами о страховании (между МСАТ и страховщиками), договорами об обязательствах (между МСАТ и национальными гарантийными объединениями) и декларациями-обязательствами (между национальными гарантийными объединениями и перевозчиками).

(в) Договор о страховании

Этот договор страхует МСАТ и национальные гарантийные объединения от рисков, связанных с неправильным использованием книжек МДП перевозчиками. В соответствии с этим договором страховщики обязуются выплатить таможенным органам в течение определенного времени суммы, определенные к выплате, возместить эти суммы МСАТ или гарантийным объединениям, если такие суммы были ими уплачены ранее.

По требованию таможенных органов страховщики гарантируют выплату непосредственно, через местную страховую компанию или банк всех необходимых сумм единолично или в порядке солидарной ответственности.

Размер гарантии за каждую книжку МДП определяется национальными таможенными органами и согласуется с национальным гарантийным объединением. Размер гарантии, подлежащей страхованию, не может превышать 50.000 долларов США за перевозку с обычной книжкой МДП и 200 000 долларов США за перевозку с книжкой МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки".

Права и обязанности, определенные договором о страховании, регулируются национальным законодательством.

* Нужно заметить, что положения представленные ниже всего лишь кратко передают содержание основных принципов содержащихся в контрактах заключенных между Договаривающимися сторонами. На практике, в этих контрактах содержится большое число положений, более точных, особенно в отношении книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки". Дальнейшую информацию можно получить в IRU, Departement TIR, 3, rue de Varembe, CH-1202 Geneve, fax: +41-22-918-2799.

(с) Договор об обязательствах

Договор о страховании возлагает на гарантийные объединения через МСАТ обязательства по обеспечению нормальной работы международной гарантийной системы. Выполнение таких обязательств закрепляется договором об обязательствах, заключаемым МСАТ с национальными гарантийными объединениями. В частности, каждое национальное объединение обязано:

- (i) информировать страховщиков через посредство МСАТ обо всех оговорках, сделанных таможенными органами в связи с неоформлением, неправильным или незаконным оформлением книжек МДП,
- (ii) собирать и высылать страховщикам через посредство МСАТ документы, касающиеся возникновения спорных вопросов между ними и таможенными органами (идентификация перевозчика, информация о характере нарушений, предъявляемые к выплате суммы и т. п.),
- (iii) испрашивать разрешение МСАТ на выплату требуемых таможенными органами сумм,
- (iv) принимать все зависящие от него меры, чтобы избежать выплаты, требуемых таможенными органами сумм, если такие требования безосновательны или незаконны,
- (v) выдавать книжки МДП только перевозчикам, подписавшим декларацию-обязательство, передавать через посредство МСАТ такие декларации страховщикам по их требованию,
- (vi) приостанавливать выдачу книжек перевозчикам, виновным в нарушении правил перевозки грузов или неспособным отвечать по обязательствам, оговоренным декларацией,
- (vii) передавать страховщикам все права на возмещение сумм перевозчиками, ответственными за нарушение правил перевозки, а также права на распоряжение депозитом таких перевозчиков,
- (viii) нести солидарную ответственность в размере, определенном страховщиками, если обязательства, изложенные выше, не выполнены.

Отношения между МСАТ и национальными гарантийными объединениями, определенные договором об обязательствах, регулируются законодательством Швейцарии.

(d) Декларация-обязательство перевозчика

Декларация-обязательство подписывается каждым перевозчиком, использующим книжки МДП и обязывает его:

- (i) по требованию гарантийного объединения гарантировать или вносить залог или депозит в размере, определенном гарантийным объединением,
- (ii) соблюдать все положения Конвенции МДП, касающиеся правил использования книжек МДП, а также инструкции гарантийного объединения,
- (iii) вести учет полученных книжек и незамедлительно возвращать использованные и полностью оформленные таможенными органами книжки гарантийному объединению. Неиспользованные книжки подлежат возвращению после истечения их срока действия,
- (iv) не допускать использование выданных ему книжек другими перевозчиками (например, перепродавать книжки),
- (v) нести ответственность за свои собственные действия и ошибки, а также за действия и ошибки своих агентов в связи с использованием книжек МДП,
- (vi) соблюдать все таможенные формальности, предусмотренные в таможах отправления, промежуточных таможах и таможах назначения,
- (vii) требовать от таможенных органов внесение в книжку МДП всех печатей и подписей, свидетельствующих о завершении перевозки по книжке МДП или документ, подтверждающий отказ таможни назначения проставить требуемые печати и подписи в книжке МДП,
- (viii) проверять фактическое соответствие погруженных грузов сведениям, внесенным в грузовой манифест книжки МДП, и в случае несоответствия, требовать от таможенных органов документ, подтверждающий такое несоответствие,
- (ix) оказывать содействие таможенным или другим компетентным органам в обеспечении соблюдения правил перевозки грузов с использованием книжки МДП
- (x) требовать от таможенных органов объяснений по поводу оговорок, вносимых в книжку МДП,
- (xi) разрешать непосредственно с таможенными органами все спорные вопросы, касающиеся использования книжки МДП, и, в частности, уплачивать все суммы, требуемые таможенными органами,

(xii) безоговорочно уплачивать суммы, определенные к выплате гарантийным объединением, МСАТ или страховщиками в связи с использованием книжки МДП.

Отношения, определенные декларацией-обязательством между перевозчиком и национальным гарантийным объединением, регулируются национальным законодательством.

(е) Отношения между национальным гарантийным объединением и таможенными органами

Не существует единой формы документа, регулирующего отношения между гарантийным объединением и таможенными органами. Можно ограничиться обменными письмами, однако наиболее распространенной формой является так называемое "Соглашение", которое подписывается гарантийным объединением и таможенными органами. В какой бы форме не были оформлены эти отношения, это – "договор, подписанный гарантийным объединением и таможенными органами, выполнение которого обеспечивается национальным законодательством" (пояснительная записка 0.11.2 к статье 11 Конвенции МДП 1975).

Пункты такого договора не оговорены в деталях, однако должны включать:

- (i) заявление о том, что данное гарантийное объединение представляет МСАТ и уполномочено им выдавать книжки МДП,
- (ii) обязательство выполнять все обязанности, предусмотренные Конвенцией МДП 1975, в частности, уплачивать все суммы, предъявляемые к уплате таможенными органами, а также отвечать за соблюдение правил перевозки грузов по территории государства с использованием книжек МДП, выданных как национальными, так и иностранными гарантийными объединениями, представляющими МСАТ,
- (iii) указание максимальной суммы на каждую книжку МДП, которую таможенные органы могут предъявить к уплате в случае обнаружения нарушений, допущенных при перевозке грузов с использованием книжки МДП,
- (iv) заявление о том, должна ли гарантия объединения быть "перестрахована" страховой компанией (национальным или международным страховым пулом, с которыми МСАТ подписал договор),
- (v) процедуру разрешения споров, связанных со злоупотреблениями или обманным использованием книжек МДП,
- (vi) процедуру расторжения "гарантийного договора".

Если гарантийный договор предполагает перестрахование гарантии об уплате требуемых таможенными органами сумм страховой компанией (национальным или международным страховым пулом), гарантийное объединение должно представить такую гарантию страховщика, в соответствии с Конвенцией МДП, 1975 и национальным таможенным законодательством.

Гарантия страховщика должна содержать обязательство уплатить максимальную сумму, оговоренную в договоре, в случае нарушения правил перевозки грузов в порядке солидарной ответственности со страхуемым.

Получение такой гарантии обычно предваряется подписанием договора между гарантийным объединением и страховщиком, в котором оговариваются все условия выплаты страховщиком требуемых сумм. В том случае, если страховщиком является национальная страховая компания, страховой пул подтверждает возмещение страхуемому сумм, уплаченных по такой гарантии страховым пулом.

Приложение 4

СМЕШАННАЯ КНИЖКА МДП

ТОЛЬКО ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК			
КНИЖКА МДП №	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> второй оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП </td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: red; font-size: 1.2em;">НЕ ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ</p> <p style="font-size: 0.8em;">отрывается и хранится владельцем книжки МДП при передаче грузов второму оператору</p>	второй оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП	дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись
второй оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП	дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись		
КНИЖКА МДП №	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> третий оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП </td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: red; font-size: 1.2em;">НЕ ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ</p> <p style="font-size: 0.8em;">отрывается и хранится вторым оператором при передаче грузов второму оператору</p>	третий оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП	дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись
третий оператор адрес рег. № транс. средства идент. № контейнера пломбы <input type="checkbox"/> не нарушены № документов, следующих вместе с книжкой МДП	дополнительная информация подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять место, дата подпись		
<p>ИНСТРУКЦИИ И ПРАВИЛА МЕЖДУНАРОДНОГО ГАРАНТИЙНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЛИСТА, ПРЕДНАЗНАЧЕННОГО ДЛЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Купоны (оригинал и копия), составляющие лист должны быть заполнены и подписаны каждым последующим оператором, принимающим участие в смешанной перевозке. 2. Если следующий оператор не заполнил соответствующую графу, считается, что таможенные пломбы не повреждены. 3. В графу "Дополнительная информация" каждый последующий оператор имеет право внести любую информацию, которую он сочтет необходимой (например, идентификационный номер изотермического оборудования, шин или заводской номер транспортного средства). 4. Не требуется подтверждения таможенными органами информации, внесенной в купоны. Таможенные органы сами решают, как им использовать информацию, содержащуюся в этих листах. 5. При передаче книжки МДП предыдущий оператор должен отделить оригинал заполненного купона и сохранять его в течение двух лет с момента заполнения. Копия купона должна обязательно оставаться в книжке МДП. 6. Если оператор передает книжку МДП с незаполненным купоном или без подписи, или не сохраняет оригинал купона в течение требуемого времени, он несет ответственность перед Международной организацией, чье название значится на обложке книжки МДП, за все последствия, которые возникают вследствие такого нарушения, а также по обязательствам, по которым Международная организация отвечает перед третьей стороной. 7. Оператор должен строго соблюдать правила пользования книжкой МДП и в случае нарушения этих правил нести ответственность перед таможенными органами государства транзита и Международной организацией, чье имя значится на обложке книжки МДП. 8. Каждый оператор обязан: <ul style="list-style-type: none"> - подчиняться Международной организации, чье название значится на обложке книжки МДП, страховщику этой организации, и по их запросу передавать все свои права по отношению к следующему оператору, ответственному за нарушение правил перевозки грузов и положений Конвенции МДП 1975; - подтвердить свои обязательства перед Международной организацией, чье название значится на обложке книжки МДП, или ее страховщиком по требованию последнего. 			

Приложение 5

**ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПЕРЕВОЗИТЬСЯ С
ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП
"ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ"**

[Приложение 1
страница 11]

**Liste des marchandises devant être
impérativement transportées sous le couvert
de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 60% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 60%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

**List of goods which must be transported
under cover of this
tobacco/alcohol TIR carnet**

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 60% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 60% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

**Перечень грузов, которые должны
перевозиться с применением
настоящей книжки МДП**

"Табачные изделия/Алкогольные напитки"

- (1) Наденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 60% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- (2) Наденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 60% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки, созданные на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- (3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарилло", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- (4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- (5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Приложение 6

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

а) Ответственность правительства

- Принятие Конвенции МДП в соответствии с национальным законодательством (то есть обнародование в национальном бюллетене, в котором публикуются публичные законы)
- Сдача на хранение документа о присоединении в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке (депозитарию)
(Статья 52 Конвенции)
- Назначение национального гарантийного объединения (национальных гарантийных объединений)
(Статья 6 Конвенции)
- Опубликование перечня таможенных пунктов, уполномоченных осуществлять операции МДП
(Статья 45 Конвенции)
- Подготовка сотрудников таможенных органов в области применения таможенных процедур МДП
- Создание или назначение компетентного органа, ответственного за официальное утверждение дорожных транспортных средств и контейнеров
(Статья 12 Конвенции)

в) Ответственность национального гарантийного объединения

- Заключение договора об обязательствах (соглашения) с национальными таможенными органами
- Заключение договора об обязательствах с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который управляет единственной существующей международной гарантийной системой
- Подписание декларации об обязательствах с транспортным оператором, запрашивающим книжки МДП (гарантийное объединение может потребовать банковскую гарантию или депозит)
- Выдача книжек МДП уполномоченным транспортным операторам

с) Ответственность транспортного оператора

- Подписание декларации об обязательствах с национальным гарантийным объединением (в которой оговариваются условия использования книжек МДП)
- Получение свидетельства об официальном утверждении дорожных транспортных средств и контейнеров, выдаваемого компетентными национальными органами, занимающимися их освидетельствованием
- Установка таблички МДП на транспортные средства и контейнеры (Статья 16 Конвенции)

д) Ответственность Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)

- Обеспечение признания национального гарантийного объединения международным пулом страховщиков
- Информирование всех национальных гарантийных объединений и национальных таможенных органов о признании нового гарантийного объединения
- Выдача книжек МДП национальным гарантийным объединениям
- Осуществление контроля за выдачей книжек МДП и функционированием гарантийной системы
- Участие в работе Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, ЕЭК-ООН при рассмотрении проблем, касающихся транзитной системы МДП.

КОНВЕНЦИЯ МДП* 1975

Этот раздел содержит полный текст Конвенции МДП 1975 года по состоянию на 1 августа 1995 года.

Расположение частей настоящего раздела соответствует структуре Конвенции МДП 1975 года.

Пояснительные записки, содержащиеся в приложениях 6 и 7 части III Конвенции, помещены вместе с положениями Конвенции, к которым они относятся. В соответствии со статьей 43 Конвенции пояснительные записки детализируют отдельные положения Конвенции и ее приложений. В пояснительных записках содержится описание рекомендуемых способов применения положений Конвенции.

Пояснительные записки не изменяют положений Конвенции или ее приложений, а просто конкретизируют их, делают более понятным их содержание, назначение и область применения. В частности, пояснительные записки, относящиеся к статье 12 и приложению 2 настоящей Конвенции, в которых содержатся технические требования для допущения транспортных средств к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, отмечают, где это необходимо, какие конструкции полностью удовлетворяют требованиям Конвенции и ее приложений. Пояснительные записки отмечают также конструкции, которые не удовлетворяют указанным выше требованиям.

Таким образом, пояснительные записки обеспечивают правильное применение положений Конвенции и ее приложений в условиях бурного развития технологий и изменения экономических требований.

Комментарии также помещаются вместе с положениями, к которым они относятся. Комментарии, содержащиеся в Справочнике по Конвенции МДП, не обязательны для выполнения всеми Договаривающимися сторонами Конвенции МДП 1975 года, но все же они очень важны для более точной трактовки положений Конвенции, ее унификации и единообразного применения, т.к. выражают мнение Административного комитета Конвенции МДП 1975 года и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом. Это подчеркивается в каждом комментарии (TRANS/GE.30/55, пункт 40).

* Сокращение " МДП " соответствует сокращению "TIR"

**ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ МДП 1975 ГОДА
(ВКЛЮЧАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ
И КОММЕНТАРИИ К НИМ)**

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ
ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП
(КОНВЕНЦИЯ МДП 1975)**

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ЖЕЛАЯ содействовать упрощению международных перевозок грузов дорожными транспортными средствами,

СЧИТАЯ, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между ними,

ВЫСКАЗЫВАЯСЬ в пользу упрощения и гармонизации административных, в частности, пограничных формальностей в области международных перевозок,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(а) ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья 1

При применении настоящей Конвенции :

(а) термин "операция МДП" означает перевозку груза от таможенного места отправления до таможенного места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции;

(б) термин "ввозные или вывозные пошлины и сборы" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительной стоимости оказанных услуг;

Статья 1 (продолжение)

(с) термин "дорожное транспортное средство" означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также и любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

(d) термин "состав транспортных средств" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

(e) термин "контейнер" означает транспортное оборудование (ячейка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

- (i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов,
- (ii) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования,
- (iii) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов,
- (iv) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой,
- (v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать,
- (vi) имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра.

"Съемные кузова" рассматриваются как контейнеры;

(f) термин "таможня места отправления" означает любую таможню Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

(g) термин "таможня места назначения" означает любую таможню Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

(h) термин "промежуточная таможня" означает любую таможню Договаривающейся стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;

(j) термин "лицо" означает как физическое, так и юридическое лицо;

(k) термин "тяжеловесные или громоздкие грузы" означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;

Статья 1 (продолжение)

(i) термин "гарантийное объединение" означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

Введение к пояснительным запискам *

- (i) В соответствии с положениями статьи 43 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики.
- (ii) Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции или приложений к ней, а только уточняют их содержание, смысл и область применения.
- (iii) В частности, в связи с положениями статьи 12 настоящей Конвенции и приложения 2 к ней в отношении технических условий допущения дорожных транспортных средств к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, в пояснительных записках содержатся в соответствующих случаях указания о конструктивных особенностях, которые должны рассматриваться Договаривающимися сторонами как отвечающие этим положениям. В пояснительных записках может также указываться в соответствующих случаях, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.
- (iv) Пояснительные записки обеспечивают возможность применение настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

* Пояснительные записки приложения 6 к настоящей Конвенции помещены вместе с положениями, к которым они относятся

Пояснительные записки к статье 1

- 0.1 b) В выражение "исключая суммы и сборы" в подпункте b) статьи 1 имеются в виду все суммы, иные чем ввозные или вывозные пошлины и сборы, взимаемые Договаривающимися Сторонами при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов. Эти суммы не должны превышать приблизительной стоимости оказанных услуг и не должны представлять собой косвенный способ защиты национальных изделий или налог на экспортные товары в финансовых целях. Такие суммы и сборы включают, в частности, платежи, связанные с:
- свидетельствами о происхождении груза, если они требуются для транзитной перевозки;
 - анализами, выполненными таможенными лабораториями в целях контроля;
 - таможенными досмотрами и другими операциями по таможенной очистке, выполняемыми в нерабочие часы или за пределами официальной территории таможни;
 - осмотрами, связанными с санитарным, ветеринарным или фитопатологическим контролем.
- 0.1 e) "Съемным кузовом" считается грузовое отделение, не имеющее средств передвижения и, в частности, предназначенное для перевозки на дорожном транспортном средстве, шасси которого вместе с основанием кузова специально приспособлены для этой цели. Этот термин включает также съемные кузова, которые представляют собой грузовые отделения, специально предназначенные для комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок.
(ECE/TRANS/17/Amend. 12, вступила в силу 1 августа 1990 года)
- 0.1 e) i) Термин "частично закрытый" применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте 1 (e)(i) статьи 1, относится к оборудованию, состоящему обычно из пола и верхней конструкции, образующей погрузочное пространство, эквивалентное погрузочному пространству закрытого контейнера. Верхняя конструкция обычно состоит из металлических элементов, образующих каркас контейнера. Контейнеры такого типа могут включать также одну или несколько боковых или торцовых стенок. В некоторых случаях имеется только крыша, прикрепленная к полу стойками. Этот тип контейнера используется, в частности, для перевозки громоздких грузов (например, легковых автомобилей).

(b) ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 2

Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможи места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможи места назначения другой Договаривающейся стороны или той же самой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Пояснительные записки

- 0.2-1 В статье 2 предусматривается, что перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по территории другой страны. В таком случае ничто не препятствует таможенным органам страны отправления требовать предъявление, кроме книжки МДП, национального документа, обеспечивающего свободный вывоз груза. Однако рекомендуется, чтобы таможенные органы не настаивали на предъявлении такого документа и соглашались на замену его соответствующей отметкой в книжке МДП.
- 0.2-2 Положениями настоящей статьи допускается перевозка груза с применением книжки МДП, когда только часть такой перевозки производится автомобильным транспортом. В этих положениях не оговаривается, какая часть перевозки должна производиться автомобильным транспортом; достаточно, чтобы это имело место на каком-либо участке между началом и концом операции МДП. Однако, несмотря на первоначально намерение грузоотправителя, может случиться так, что из-за непредвиденных причин, обусловленных либо коммерческими соображениями, либо дорожно-транспортными обстоятельствами, никакая часть перевозки не может быть выполнена автомобильным транспортом. В таких исключительных случаях Договаривающиеся стороны тем не менее должны принимать книжку МДП и ответственность гарантийных объединений остается в силе.

Комментарии

Использование книжек МДП

В некоторых случаях книжки МДП использовались для перевозок внутри государства (например, из внутренней таможи до пограничной таможи, без представления книжки таможе следующего государства) только для того, чтобы получить таможенные пломбы и печати и использовать их в обманных целях.

МСАТ предпринимает все возможное, чтобы своевременно информировать национальные таможенные органы о таких случаях. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 34; TRANS/GE.30/35, пункты 64 и 65)

Статья 3

Положения настоящей Конвенции применяются при условии, что :

(a) перевозки производятся

- (i) в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в главе III (a), или
- (ii) в других дорожных транспортных средствах, других составах дорожных транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в главе III (c);

(b) перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции.

Комментарии

*Иногда транспортные средства специального назначения, такие как автоцистерны, краны, уборочные машины, бетоноукладчики и т.п., экспортируемые в третьи страны, следуют в пункт назначения своим ходом. Такие транспортные средства при осуществлении транзитных операций с использованием книжки МДП считаются грузами и использование книжки в этом случае вполне уместно.
(TRANS/GE.30/10, пункты 14-17)*

(c) ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 4

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных.

Статья 5

1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных.

2. Однако в целях предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможенных досмотр грузов.

Пояснительные записки к статье 5

- 0.5. Эта статья не исключает права производить выборочные проверки груза, однако в ней подчеркивается, что количество таких проверок должно быть очень ограниченным. Следует иметь в виду, что международная система перевозки грузов с использованием книжки МДП предоставляет дополнительные гарантии по отношению к национальным процедурам; с одной стороны, данные в книжке МДП, касающиеся груза, должны соответствовать данным, внесенным в таможенные документы, составляемые в стране отправления; с другой стороны, контроль, осуществляемый в месте отправления и заверяемый таможеней места отправления, является дополнительной гарантией для стран транзита и назначения (См. также пояснительные записки к статье 19).

Глава II

ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГАРАНТИЙНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся сторон может, установив для этого известные гарантии и на известных условиях, предоставлять некоторым объединениям право выдавать непосредственно или при посредстве объединений, являющихся их корреспондентами, книжки МДП и предоставлять гарантии.
2. Объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

Пояснительные записки

- 0.6.2 Согласно положениям этого пункта таможенные органы страны могут признавать несколько объединений, причем каждое из них несет ответственность, связанную с оформлением книжек, выданных им самим или объединениями, корреспондентом которых оно является.

Статья 7

Бланки книжек МДП, направляемые гарантийным объединениям иностранными гарантийными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями, освобождаются от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов и не подвергаются при ввозе и вывозе каким бы то ни было запрещениям или ограничениям.

Статья 8

1. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности с лицами, с которых причитаются эти суммы.

Комментарии

Административные штрафы

Обязательства гарантийных объединений, о которых идет речь в статье 8, пункт 1, не включают в себя административные штрафы или другие штрафные санкции, предусматривающие уплату определенных сумм. (TRANS/WP30/137, пункты 68-70; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Взимание дополнительных сумм

Статья 8, пункты 1 и 2, устанавливает, что таможенные органы при необходимости могут взимать дополнительные суммы, например, компенсацию за причиненный ущерб или другие штрафы с владельцев книжек. (TRANS/WP30/135, пункты 52-55; TRANS/WP30/137, пункт 69)

2. В тех случаях, когда законами и правилами той или иной Договаривающейся стороны не предусматривается уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов, как предусмотрено выше в пункте 1, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.

3. Каждая Договаривающаяся сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения на основе положений вышеприведенных пунктов 1 и 2.

Статья 8 (продолжение)

4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможенная места отправления, с момента принятия такой таможенной книжки МДП для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 статьи 26, с момента принятия книжки МДП для оформления таможенной, в которой операция МДП возобновляется.

5. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственность ни за какие иные грузы.

6. В целях определения сумм пошлин и сборов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное.

7. Когда наступает срок платежа сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению.

Комментарии

Уведомление гарантийных объединений

Таможенные органы должны незамедлительно уведомлять национальное гарантийное объединение о всех случаях, указанных в статье 11, пункт 1, т.е. когда книжка МДП не оформлена или оформлена с оговоркой. (TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 31; TRANS/GE.30/39, пункт 38)

Пояснительные записки к статье 8

0.8.2 Положения данного пункта применяются тогда, когда законы или правила той или иной Договаривающейся стороны предусматривают в случае нарушений, указанных в пункте 1 статьи 8, вместо уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов административные санкции или другие меры финансового плана. Тем не менее подлежащая уплате сумма не должна превышать сумму ввозных или вывозных пошлин и сборов, подлежащую уплате при импорте или экспорте грузов, согласно соответствующим таможенным правилам, плюс любой процент за просрочку. (ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

Пояснительные записки к статье 8 (продолжение)

0.8.3. Таможенным органам рекомендуется ограничивать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50 000 долл. США на одну книжку МДП. В случае перевозки алкогольных напитков и табачных изделий, которые подробно перечислены ниже, таможенным органам рекомендуется повышать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийных объединений, до величины, равной 200 000 долл. США:

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС : 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС : 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа " сигарильо ", содержащие табак (код СС : 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС : 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС : 24.03.10)

Максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийных объединений, рекомендуется ограничивать суммой, равной 50 000 долл. США, если количество вышеупомянутых категорий табачных изделий и спиртных напитков не превышает нижеследующей нормы:

- 1) 300 литров
- 2) 500 литров
- 3) 40 000 штук
- 4) 70 000 штук
- 5) 100 килограммов.

Точные количества (литры, штуки, килограммы) вышеупомянутых категорий табачных изделий и алкогольных напитков должны указываться в грузовом манифесте книжки МДП.

(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 октября 1994 года)

(ECE/TRANS/17/Amend.18, вступила в силу 1 октября 1995 года)

Комментарий к статье 8

Пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты

*В соответствии со статьей 4 Конвенции, при перемещении грузов с использованием процедуры МДП, не требуется уплата или помещение на депозит ввозных, вывозных пошлин и налогов даже в том случае, если такие пошлины и налоги превышают сумму 50 тысяч долларов США при перевозке грузов с использованием обычной книжки МДП и 200 тысяч долларов США при перевозке грузов с использованием книжки "Табачные изделия/Алкогольные напитки" или иную сумму, установленную таможенными органами. В этом случае таможенные органы государства транзита в соответствии со статьей 23 Конвенции могут потребовать сопровождение транспортных средств за счет перевозчика.
(TRANS/GE. 30/59, пункты 34 и 35; TRANS/WP 30/137, пункты 75-76; TRANS/WP.30/159, пункт 25)*

Пояснительные записки

0.8.5. Если оспариваются гарантии по грузам, которые не были перечислены в книжке МДП, то соответствующий административный орган должен указать на те факты, на основании которых он заключил, что эти грузы находились в опломбированном отделении автотранспортного средства или в опломбированном контейнере.
(ECE/TRANS/17/Amend.6, вступила в силу 1 августа 1985 года)

0.8.6. 1. При отсутствии в книжке МДП достаточно точных данных о грузе, позволяющих установить размер пошлин и сборов, заинтересованные стороны могут представить доказательства, по которым можно было бы судить о подлинном характере этого груза.

2. Если никаких доказательств не представлено, пошлины и сборы будут взиматься не по единообразным ставкам, безотносительно к характеру груза, а по наиболее высокой ставке, предусмотренной за ввоз или вывоз грузов, заявленных в книжке МДП.

Статья 9

1. Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП, указывая дату его окончания, после которой книжка МДП не может быть представлена в таможенное место отправления для таможенного оформления.

2. Если книжка МДП была принята для оформления таможенной места отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, как это предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, книжка действительна до завершения операции МДП в таможенном месте назначения.

Статья 10

1. Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без оговорок; если сделаны оговорки, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП. Эти факты должны быть отмечены в книжке МДП.

2. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, за исключением случая, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом.

Пояснительные записки

0.10 Считается, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении книжки МДП получено противозаконным или обманным образом, если при операции МДП использовались грузовые отделения и контейнеры, подвергшиеся злоумышленному изменению, или если были обнаружены такие нарушения, как использование фальшивых или неточных документов, подмена грузов, подделка таможенных и пломб и т.д., или в том случае, когда свидетельство было получено другим незаконным путем.

Комментарии

Оформление книжек МДП

1. Если книжка МДП была оформлена без оговорок, а таможенные органы считают, что такое оформление незаконно или, что свидетельство об оформлении получено обманным образом, таможенные органы, обращающиеся с просьбой считать такое оформление незаконным, должны привести необходимые доказательства.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 25, TRANS/GE.30/GE 30/GRCC/11, пункт 12)

2. Таможенным органам не следует делать необоснованных оговорок с единственной целью уклониться от выполнения требований статьи 10, пункт 2 и статьи 11, пункт 1.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 26; TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 9–11; TRANS/GE.30/GR.30/GRCC/11, пункт 13)

Отметка о сделанных оговорках

Таможенные органы должны очень ясно излагать суть сделанной оговорки и сделать отметку о ее существовании путем проставления символа "R" в рубрике 5 корешка 2.
(TRANS/GE.30/8, пункт 12)

Комментарий к статье 10 (продолжение)

Другие формы доказательства оформления книжки

Таможенным органам рекомендуется принимать в порядке исключения в качестве альтернативного доказательства надлежащего таможенного оформления книжек МДП, в случае утери по каким-либо причинам отрывного листка 2 книжки МДП, корешок 2 книжки МДП с должным образом проставленной на нем печатью или его копию, предоставляемую Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который должен подтвердить, что эта копия снята с оригинала.
(TRANS/WP.30/159, пункт 38)

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговоркам, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжении годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в 2 года.
2. Требование об уплате сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, препровождается гарантийному объединению не ранее, чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговоркой или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее, чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате препровождается в течение одного года со дня вступления в силу решения суда.
3. Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенным органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

Пояснительные записки

- 0.11-1 При решении вопроса о пропуске груза или транспортного средства таможенным органам рекомендуется не руководствоваться тем, что гарантийное объединение несет ответственность за уплату причитающихся с владельца книжки МДП пошлин, сборов и процентов за просрочку, если их законодательство предусматривает другие средства обеспечения защиты интересов, за которые они несут ответственность.

Пояснительные записки к статье 11 (продолжение)

- 0.11-2 Если в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 11, гарантийному объединению предлагается уплатить суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8, и если оно не делает этого в предписанный Конвенцией трехмесячный срок, компетентные органы могут потребовать уплаты упомянутой суммы на основе национальных предписаний, поскольку в таком случае речь идет о невыполнении договора о предоставлении гарантий, заключенного гарантийным объединением на основе национального законодательства.

Комментарии

Уплата пошлин и налогов

Компетентные органы должны требовать от гарантийных объединений уплату сумм только за ту часть грузов, в отношении которой были допущены нарушения.

(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 22; TRANS/GE.30/GRCC/ 11, пункт 8)

Срок для уведомления

Установлено, что началом отсчета срока, установленного для уведомления гарантийного объединения о том, что книжка не МДП не оформлена, считается дата получения письменного уведомления гарантийным объединением, а не дата его отправки таможенными органами. Подтверждение того, что уведомление было действительно отправлено и получено входит в обязанности таможенных органов (один из способов подтверждения – регистрация корреспонденции). Если срок для уведомления истек, то национальное гарантийное объединение больше не несет ответственность за грузы.

(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 28; TRANS/GE.30/35, пункты 47 и 48; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 14 и 15)

Глава III

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

(а) Допущение транспортных средств и контейнеров

Статья 12

Для того, чтобы подпадать под действие положений разделов (а) и (b) настоящей главы, каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к настоящей Конвенции, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к настоящей Конвенции. Свидетельство о допущении должно соответствовать образцу, приведенному в приложении 4.

Комментарии

Свидетельство о допущении

*В соответствии с образцом, приведенным в приложении 4, свидетельство о допущении должно иметь формат А4.
(TRANS/GE.30/10, пункт 33; TRANS/WP.30/157, пункт 27-30;
TRANS/WP.30/AC.2/35, приложение 6)*

Статья 13

1. Для того, чтобы подпадать под действие положений разделов (а) и (b) настоящей главы, контейнеры должны быть сконструированы в соответствии с условиями, определенными в части I приложения 7, и должны быть допущены к перевозке в соответствии с процедурой, установленной в части II этого же приложения.

2. Контейнеры, допущенные к перевозке грузов под таможенными и печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1956 года, вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров 1972 года, или любыми международными актами, которые могут заменить или изменить эту последнюю Конвенцию, рассматриваются как соответствующие положениям вышеприведенного пункта 1 и должны приниматься к перевозке с соблюдением процедуры МДП без нового допущения.

Статья 14

1. Каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным выше в статьях 12 и 13. Тем не менее Договаривающимся сторонам не следует задерживать транспортные средства или контейнеры, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможности для контрабанды.

2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными пломбами и печатями любое дорожное транспортное средство или контейнер, не удовлетворяющие более условиям, которые послужили основанием для их допущения, должны быть либо приведены в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуты процедуре допущения.

(b) Процедура перевозки с применением книжки МДП

Статья 15

1. При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не препятствуют Договаривающейся стороне требовать выполнения в таможенном назначении формальностей, предусмотряемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Пояснительные записки к статье 15

- 0.15 Отсутствие требования о предоставлении таможенных документов на временный ввоз может вызвать некоторые трудности в связи с нерегистрируемыми в некоторых странах транспортными средствами, такими, как прицепы и полуприцепы. В этом случае положения статьи 15 могут соблюдаться при условии предоставления таможенным органам соответствующих гарантий путем указания сведений об этих транспортных средствах (марки и номера) на отрывных листках 1 и 2 книжки МДП, используемых заинтересованной страной, и на соответствующих корешках.

Комментарии к статье 15

Таможенные документы

Так как на транспортные средства не требуется ни гарантий, ни документов, для контроля используются отрывные листы, которые остаются в обеих пограничных таможнях государства транзита. Если транспортное средство подверглось разрушению, то применяются положения статьи 41 Конвенции. Если же транспортное средство просто исчезло, то в соответствии с национальным законодательством взыскивается компенсация с перевозчика, адрес которого указан в книжке МДП.

(TRANS/GE.30/10, пункты 26 и 27)

Таможенные процедуры

Нормативные акты (ЕЕС) 4151/88 от 21 ноября 1988 (О.Ж. L 367, 31.12.1988, стр.1) о порядке проведения таможенных процедур в отношении грузов, ввозимых на территорию Сообщества и нормативные акты ЕЕС 1855/89 от 14 июля 1989 года (О.Ж. L 186, 30.06.1989, стр.8) о временном ввозе автотранспортных средств не затрагивают таможенные процедуры, предусмотренные Конвенцией МДП 1975, и не противоречат статье 15 Конвенции МДП 1975 года.

(TRANS/WP30/131, пункты 37 и 38)

Статья 16

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью "TIR", отвечающие требованиям, приведенным в Приложении 5 к настоящей Конвенции; одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны. Они должны быть съемными либо установлены и сконструированы таким образом, чтобы их можно было перевернуть, накрыть, сложить или иным образом показать, что данная перевозка не имеет отношения к процедуре МДП.

(ECE/TRANS/17/Amend. 16, вступила в силу 24 июня 1994 года)

Комментарий

Технические характеристики табличек TIR

Таблички TIR должны иметь твердую основу и изготавливаться в соответствии с требованиями статьи 16 и приложения 5 к настоящей Конвенции. Не допускается использование самоклеющихся табличек TIR.

(TRANS/WP.30/157, пункт 61)

Статья 17

1. На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако, единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

2. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листов для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Пояснительные записки

0.17-1 Положение о том, что в грузовом манифесте книжки МДП, указывается отдельно содержимое каждого транспортного средства в составе транспортных средств или каждого контейнера, предназначено только для упрощения таможенной проверки содержимого отдельного транспортного средства или отдельного контейнера. Поэтому это положение не должно толковаться настолько строго, чтобы нарушением Конвенции считалось любое расхождение между тем, что фактически содержится в транспортном средстве или контейнере, и тем, что должно содержаться в транспортном средстве или контейнере согласно грузовому манифесту. Если перевозчик может доказать компетентным органам, что несмотря на такое расхождение, совокупность грузов, указанных в грузовом манифесте, соответствует совокупности грузов, находящихся на борту состава транспортных средств или содержащихся во всех контейнерах, на которые выдана книжка МДП, то этот случай, в принципе, не следует считать нарушением таможенных предписаний.

0.17-2 В случае перевозки предметов домашней обстановки может применяться процедура, предусмотренная в пункте 10 (с) Правил пользования книжкой МДП, причем перечень предметов следует ограничивать в разумных пределах.

Комментарий

Выдача книжек МДП на автопоезда и составы тягачей с полуприцепами

Решение о необходимом количестве книжек МДП, выдаваемых на перевозку грузов составом транспортных средств или в нескольких контейнерах, погруженных на одно транспортное средство или состав транспортных средств, определенных в статье 1(с) и (d), принимается таможенной отправки. Решение таможенной отправки в соответствии со статьей 4 Конвенции признается остальными таможенными государствами, на территории которых осуществляется операция МДП, следовательно, такие таможенные отправки не могут требовать предъявление дополнительных книжек МДП. (TRANS/WP.30/157, пункт 26)

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения, однако общее число таможен места отправления и места назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможенным места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможенные места отправления.
(ECE/TRANS/17/Amend. 10, вступила в силу 23 мая 1989 года).

Пояснительные записки

- 0.18-1 В целях обеспечения надлежащего функционирования системы МДП необходимо, чтобы таможенные органы не удовлетворяли просьбы о том, чтобы при перевозке, продолжающейся на территории соседней страны, которая также является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, таможенная при выезде указывалась в качестве таможенного места назначения, за исключением тех случаев, когда эта просьба оправдана особыми обстоятельствами.
- 0.18-2 1. Грузы должны быть погружены таким образом, чтобы партия грузов, предназначенная для выгрузки в первом пункте, могла быть выгружена из транспортного средства или контейнера без необходимости выгрузки другой или других партий грузов, подлежащих выгрузке в других пунктах.
2. При перевозке с разгрузкой в нескольких таможенных, необходимо после каждой частичной разгрузки делать об этом отметку в рубрике 12 всех остающихся манифестов книжки МДП, а также делать на всех остающихся отрывных листках и на соответствующих корешках отметку о том, что были наложены новых печати и пломбы.

Комментарии

Несколько таможен отправления

*Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления в одной или нескольких странах при том условии, что общее число таможен места отправления и места назначения не должно превышать четырех. В случае наличия нескольких таможен места отправления книжка МДП должна заполняться таким образом, чтобы грузы, погруженные впоследствии на различных таможенных, дополнительно вносились в грузовой манифест и чтобы таможенные места отправления указывали в графу 16 данные о новых наложенных печатях и вносили отметки о подтверждении грузов, погруженных впоследствии.
(TRANS/GE.30/55, пункт 22; TRANS/WP30/141 пункты 39-41; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)*

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможенном месте отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Пояснительные записки

- 0.19 Обязанность таможенника места отправления удостовериться в точности грузового манифеста предполагает необходимость проверки по крайней мере соответствия сведений в грузовом манифесте сведениями, содержащимися в экспортных документах и транспортных или иных торговых документах, относящихся к данному грузу; таможенник места отправления может также в случае необходимости провести проверку груза. Таможенник места отправления должен также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а в отношении крытых брезентом транспортных средств или контейнеров, проверить состояние брезента и приспособлений для закрывания, так как сведения об этом не включены в свидетельство о допущении.

Комментарии*Проведение контроля в таможенном месте отправления*

Для нормального функционирования Системы МДП, очень важно, чтобы таможенное оформление грузов в таможенном месте отправления было произведено с выполнением всех необходимых таможенных формальностей, в частности, необходимо воспрепятствовать:

- декларированию грузов, которые будут загружены в ходе транспортной операции (т.е. грузятся сигареты, а декларируются обои, в ходе транспортной операции сигареты выгружаются, а загружаются обои); и*
- перевозке грузов, не внесенных в манифест книжки МДП (сигареты, алкоголь, наркотики, оружие)*
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 19–21)

Статья 20

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

Пояснительные записки

0.20 В частности, таможенные органы должны также учитывать при установлении сроков перевозки грузов по их территории особые предписания, относящиеся к перевозчикам, и особенно предписания, касающиеся рабочих часов и обязательных периодов отдыха водителей дорожных транспортных средств. Рекомендуются, чтобы таможенные органы использовали свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым.

Комментарии

В случае нарушения ограничений, устанавливаемых статьями 20 и 39, уплату каких-либо сумм в связи с такими нарушениями следует требовать от владельца книжки МДП или от лица, виновного в таких нарушениях, а не от гарантийного объединения.

(TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 29; TRANS/GE.30/39, пункт 30)

Статья 21

В каждой промежуточной таможне и в таможнях места назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

Пояснительные записки

- 0.21-1 Положения настоящей статьи ни в коей мере не ограничивают право таможенных органов производить проверку и досмотр любых частей транспортного средства, помимо опечатанного грузового отделения.
- 0.21-2 Таможня места въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможню места выезда из соседней страны, если ею будет установлено, что книжка МДП в стране выезда не оформлена или оформлена неправильно. В этом случае таможня места въезда в страну вносит в книжку МДП отметку, предназначенную для соответствующей таможни места въезда.
- 0.21-3 Если при контроле таможенные органы берут образцы грузов, то они должны сделать в грузовом манифесте книжки МДП соответствующую отметку, содержащую все необходимые данные об изъятых грузах.

Статья 22

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные пломбы и печати.

2. Признанные Договаривающимися сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Статья 23

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождались за счет перевозчиков;
- производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств, составов транспортных средств или контейнеров.

Комментарии

Сопровождение транспортных средств

В соответствии со статьей 4 настоящей Конвенции, для грузов, перевозимых с использованием процедуры МДП, не требуется уплата или помещение на депозит таможенных пошлин или налогов, даже если сумма налогов и пошлин превышает сумму 50 000 долларов США, при перевозке грузов с использованием обычной книжки МДП и 200 000 долларов США при перевозке грузов с использованием книжки "Алкоголь/Табак" или иную сумму, определенную национальными таможенными органами. В этих случаях таможенные органы государства транзита могут в соответствии со статьей 23, потребовать сопровождение транспортных средств по территории своего государства за счет перевозчика. (TRANS/GE.30/59, пункты 34 и 35; TRANS/WP.30/137, пункты 75 и 76; TRANS/WP.30/159, пункт 25)

Статья 24

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможене досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 25

Если таможенные печати и пломбы повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы и печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к настоящей Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства, и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Статья 26

1. Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы Договаривающейся стороны, по чьей территории продолжается затем перевозка, принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные пломбы и печати и/или опознавательные знаки не повреждены.

2. То же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории Договаривающейся стороны в связи с существованием более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым.

3. В этих случаях таможни, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, будут рассматриваться как промежуточные таможни, соответственно при въезде или при выезде из страны.

Статья 27

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции и, в частности ее статьи 18, первоначально указанная таможня места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

Статья 28

При прибытии груза в таможенное место назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления, таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

Пояснительные записки

0.28 1. В соответствии со статьей 28 заполнение в книжке МДП свидетельства о произведенном таможенном оформлении в таможенном месте назначения должно производиться незамедлительно при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления.

2. Использование книжки МДП должно быть ограничено функцией, для которой она предназначена, то есть транзитной перевозкой. Книжка МДП не должна, например, использоваться для хранения грузов под таможенным контролем в месте назначения. При отсутствии каких-либо нарушений таможенное место назначения должно произвести таможенное оформление книжки МДП, как только грузы, указанные в книжке, переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин для внутреннего потребления.

На практике, такое оформление должно осуществляться после немедленного вывоза грузов (например их непосредственная погрузка на судно в морском порту) или как только на них заполнена таможенная декларация в месте назначения, или как только они помещены в место, одобренное для складирования в ожидании составления таможенной декларации (например, в приписном таможенном складе), в соответствии с правилами, действующими в стране назначения должна как можно быстрее завершить все таможенные формальности, связанные с оформлением книжки МДП.

КомментарииВозврат книжек МДП

*Необходимо подчеркнуть, что немедленный возврат книжек МДП, оформленных без оговорок или с оговорками, – прямая обязанность таможенника назначения. Своевременный возврат использованных книжек МДП не только позволяет МСАТ осуществлять должный контроль, но и выдавать перевозчикам новые книжки МДП, т.к. число книжек, находящихся в обращении, ограничено.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 33; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 24 и 25)*

Комментарий к статье 28 (продолжение)

Использование двух книжек МДП для одной транспортной операции

*Если число отрывных листов в книжке недостаточно для проведения всей транспортной операции, то в этом случае первая книжка МДП оформляется в соответствии с порядком, установленным в статьях 27 и 28 настоящей Конвенции, и используется новая книжка, которая и предъявляется в таможне места назначения.
(TRANS/WP30/AC.2/23, пункт 21)*

(с) Положения, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов

Статья 29

1. Положения настоящего раздела применяются только к перевозке тяжеловесных или громоздких грузов, определение которых дано в пункте (к) статьи 1 настоящей Конвенции.
2. Если применяются положения настоящего раздела, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может по решению таможенных органов места отправления осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров.
3. Положения настоящего раздела применяются только в том случае, когда, по мнению таможенных органов места отправления, тяжеловесные или громоздкие грузы, а также любые перевозимые одновременно принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию, или снабдить их таможенными печатями и пломбы и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Пояснительные записки

- 0.29 Для дорожных транспортных средств или контейнеров, перевозящих тяжеловесные или громоздкие грузы, свидетельство о допущении не требуется. Тем не менее, таможня места отправления обязана проверять, выполнены ли прочие условия, предусмотренные в этой статье для данного типа перевозок. Таможни других Договаривающихся сторон должны признавать решение, принятое таможней места отправления, за исключением тех случаев, когда, по их мнению, это решение явно противоречит положениям статьи 29.

Комментарий к статье 29

Транспортировка живого скота

Для транспортировки живого скота применяются положения статьи 29, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов. (TRANS/GE.30/AC.2/21, пункт 30)

Статья 30

Все положения настоящей Конвенции, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями настоящего раздела, распространяются на перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП.

Статья 31

Ответственность гарантийного объединения распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также и на грузы, которые, хотя и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

Статья 32

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись "Тяжеловесные или громоздкие грузы" на английском или французском языке.

Статья 33

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т.д., которые считаются необходимыми для опознавания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Статья 34

Таможенные органы промежуточных таможен каждой Договаривающейся стороны признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других Договаривающихся сторон. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 35

Если в пути или в промежуточной таможне проводящие досмотр грузов сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Глава IV

НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 36

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций.

Статья 37

В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории Договаривающейся стороны, где оно было обнаружено.

Статья 38

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями настоящей Конвенции всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов.
2. О таком лишении права немедленно сообщается таможенным органам Договаривающейся стороны, на территории которой данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

Пояснительные записки к статье 38

- 0.38.1 Предприятие не должно лишаться права пользования процедурой МДП из-за нарушений, допущенных одним из его водителем без ведома ответственных лиц предприятия.
- 0.38.2 Если Договаривающаяся сторона уведомляется о том, что лицо, находящееся на ее территории или имеющее там свое постоянное местопребывание, оказалось виновным в совершении нарушения на территории какой-либо другой страны, она не обязана препятствовать выдаче книжек МДП этому лицу.

Статья 39

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях правильно выполненными:

1. Договаривающиеся стороны не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков и маршрутов.
2. Точно также расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержимым дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушения настоящей Конвенции владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Пояснительные записки

- 0.39 Под выражением "ошибки, допущенные по небрежности" следует понимать действия, которые не совершены преднамеренно и с полным знанием обстоятельств, а обусловлены принятием необходимых разумных мер для обеспечения точности сведений в каждом конкретном случае.

Статья 40

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не считают владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП, и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Статья 41

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

Статья 42

По получении запроса Договаривающейся стороны с изложением соответствующих причин, компетентные органы Договаривающихся сторон, заинтересованных в данной операции МДП, предоставляют ей все имеющиеся в их распоряжении сведения, необходимые для применения положений вышеприведенных статей 39, 40 и 41.

Комментарии

Сотрудничество между таможенными органами

*Часто при отказе оформления книжки МДП таможенными органами бывает очень трудно определить суммы вывозных или ввозных пошлин, подлежащие уплате, потому что описание грузов в книжке МДП очень неточное, а стоимость не установлена. В таких случаях обычно запрашивают дополнительные сведения о грузах в таможенном отделе отправления. Необходимо тесное сотрудничество, т.к. только строгое соблюдение положений статей 42 и 50 Конвенции может обеспечить эффективную работу Транзитной системы МДП.
(TRANS/WP30/131, пункты 39 и 40)*

Глава V

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 43

В пояснительных записках, приведенных в приложениях 6 и 7 части III, дается толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. В них описаны также некоторые виды рекомендуемой практики.

Глава VI

РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 44

Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

(а) перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции, и

(б) перевода валюты, необходимой для оплаты бланков книжки МДП, посылаемых гарантийным объединениям иностранными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями.

Статья 45

Каждая Договаривающаяся сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП. Договаривающиеся стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.

Пояснительные записки

0.45 Договаривающимся сторонам рекомендуется открывать возможно большее число таможен, - как внутренних, так и пограничных, - для осуществления операций МДП.

Статья 46

1. Выполнение сотрудниками таможен формальностей, упомянутых в настоящей Конвенции, не дает права требовать оплаты сборов, за исключением тех случаев, когда эти формальности производятся не в дни и часы и не в местах, обычно предусматриваемых для их производства.

2. Договаривающиеся стороны будут предпринимать все зависящие от них меры, для облегчения таможенных операций, связанных со скоропортящимися грузами.

Статья 47

1. Положения настоящей Конвенции не служат препятствием ни для применения ограничений и контроля, вытекающих из национальных правил и основанных на соображениях общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения или гигиены, либо ветеринарного или фитопатологического порядка, ни для взимания причитающихся на основании этих правил сборов.
2. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки.

Комментарии

Контроль

*Количество различного рода проверок должно быть сведено к минимуму, и проводиться они должны только в том случае, когда обстоятельства или возникшие подозрения действительно оправдывают их проведение.
(TRANS/GE.30/17, пункт 42)*

Статья 48

Ни одно из постановлений настоящей Конвенции не исключает права Договаривающихся сторон, образующих таможенный или экономический союз, применять особые правила в отношении перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории, или осуществляемые транзитом через их территории, при условии, что такие правила не ограничивают льгот, предусмотряваемых настоящей Конвенцией.

Статья 49

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся стороны предоставляют или пожелают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции, и в частности, проведению операций МДП.

Статья 50

Договаривающиеся стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений настоящей Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкций.

Статья 51

Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью Конвенции.

Глава VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 52

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Все государства-члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного Суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции:

(a) путем ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;

(b) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении;

(c) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, в отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 января 1976 года до 31 декабря 1976 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции одновременно со всеми их государствами-членами или в любое время после того, как все их государства-члены станут Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции. Однако эти союзы не имеют права голоса.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 53

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 53 (продолжение)

2. После того, как пять государств, упомянутые в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся сторон по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 54

Денонсация

1. Каждая из Договаривающихся сторон может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем такой нотификации.

3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможенной страны отправления до срока вступления в силу денонсации, не затрагивается этой денонсацией, и гарантия гарантийных объединений остается в силе в соответствии с условиями настоящей Конвенции.

Статья 55

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися сторонами, составит менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящая Конвенция теряет силу по истечении указанного выше периода в двенадцать месяцев.

Статья 56

Прекращение действия Конвенции МДП 1959 года

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися сторонами настоящей Конвенция МДП 1959 года.

2. Свидетельства о допущении, выданные в отношении дорожных транспортных средств и контейнеров в соответствии с условиями Конвенции МДП 1959 года, принимаются Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции на протяжении срока их действия или любого продления его для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами при условии, что такие транспортные средства и контейнеры по-прежнему отвечают требованиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам.

Статья 57

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения положений настоящей Конвенции должен быть по возможности разрешен путем переговоров между спорящими сторонами или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, описанными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из Договаривающихся сторон в арбитражный суд. Состав суда формируется следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, а эти арбитры назначают арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения запроса один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю ООН с просьбой назначить председателя или арбитра арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, имеет обязательную силу для спорящих сторон.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Решения арбитражного суда принимаются большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими сторонами в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 58

Оговорки

1. Каждое государство может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2-6 статьи 57 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время взять эту оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 59

Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, в том числе в приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.
2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 8. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная Комитетом большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам для принятия.
3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 60, любая поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какой-либо государства, являющегося Договаривающейся стороной никаких возражений против предложенной поправки.
4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 60

Особая процедура внесения поправок в приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7

1. Любая предложенная поправка к приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, рассмотренная в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 59, вступает в силу в срок, установленный Административным комитетом до вступления ее в силу, если до более раннего срока, установленного Административным комитетом в то же самое время, одна пятая или пять государств, являющихся Договаривающимися сторонами, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомят Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против поправки. Определение Административным комитетом сроков, упоминаемых в настоящем пункте, осуществляется большинством в две трети присутствующих и голосующих.
2. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, наложенной выше в пункте 1, заменяет для всех Договаривающихся сторон любое предыдущее положение, к которому относится эта поправка.

Статья 61

Предложения, сообщения и возражения

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, обо всех предложениях, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии с вышеприведенными статьями 59 и 60, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 62

Конференция по пересмотру

1. Любое государство, являющееся Договаривающейся стороной, может путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций просить созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции.
2. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, если в течение шести месяцев после даты уведомления Генеральным секретарем по крайней мере четверть государств, являющихся Договаривающимися сторонами, информируют его о своем согласии с этой просьбой.

Статья 62 (продолжение)

3. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по получении такой просьбы от Административного комитета. Административный комитет принимает решение о том, следует ли обратиться с такой просьбой, большинством присутствующих и голосующих в Комитете.

4. Если в соответствии с пунктами 1 или 3 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на Конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня Конференции, а также текст этих предложений.

Статья 63

Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 61 и 62, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства, указанные в статье 52:

- (a) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 52;
- (b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 53;
- (c) о денонсациях в соответствии со статьей 54;
- (d) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 55;
- (e) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 58.

Статья 64

Аутентичный текст

После 31 декабря 1976 года подлинник текста настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из Договаривающихся сторон и каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 52, не являющихся Договаривающимися сторонами.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве четырнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года в одном экземпляре на английской, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

**ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ МДП 1975
(ВКЛЮЧАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ
И КОММЕНТАРИИ К НИМ)**

Приложение 1

МОДЕЛЬ КНИЖКИ МДП*

ВАРИАНТ 1

1. Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также и на английском языке; "Правила пользования книжкой "МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Протокол может также печататься на обратной стороне не только на французском, но и на любом другом языке, который может оказаться необходимым.
(ECE/TRANS/17/Amend.18, вступила в силу 1 августа 1995 года)

2. Книжки, используемые для операций МДП в рамках региональной системы гарантий, могут печататься на любом другом языке Организации Объединенных Наций, за исключением первой страницы обложки, рубрики которой печатаются также на английском или французском языках. "Правила пользования книжкой МДП" печатаются на второй странице обложки на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, а на третьей странице обложки – также на английском или французском языках.

ВАРИАНТ 2

3. Для перевозок алкогольных напитков и табачных изделий в отношении которых с гарантийного объединения может быть истребована более высокая гарантии в соответствии с пояснительной запиской 0.8.3 приложения 6, таможенные органы должны требовать предъявления книжек МДП, на обложке и на всех отрывных листах которых проставлена четкая надпись "ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ". Кроме того, в этих книжках должна содержаться подробная информация, по крайней мере на английском и французском языках, о категориях табачных изделий и алкогольных напитков, на которые распространяется гарантия, указанная на отдельном листе, вставленном в книжку после страницы 2 обложки книжки.
(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 октября 1994 года)

Пояснительные записки

1.10.с) Правила пользования книжкой МДП

Использование погрузочных листов, приложенных к грузовому манифесту

Правило 10(с) "Правил пользования книжкой МДП допускает использование погрузочных листов в качестве приложения к книжке МДП даже в том случае, когда в манифесте имеется достаточно места для записи всех перевозимых грузов. Однако, это допустимо лишь в том случае, если в погрузочных листах в удобочитаемой и различимой форме приведены все сведения, требуемые грузовым манифестом, и соблюдаются все другие положения правила 10 (с).
(ECE/TRANS/17/Amend.2, вступила в силу 1 октября 1980 года)

* Название "книжка МДП" соответствует названию "карнет TIR"

Комментарии к образцу книжки МДП

Способы приложения дополнительных документов

Если, в соответствии с правилами 10(с) или 11, регулирующими использование книжки МДП, необходимо приложить дополнительные документы, то такие документы должны прикрепляться к обложке или непосредственно к отрывным листкам книжки МДП с помощью степлера или других приспособлений таким образом, чтобы отсоединение документов оставило следы на книжке МДП.

(TRANS/WP30/139, пункт 43; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Описание грузов в грузовом манифесте

Таможенные органы и владельцы книжек МДП обязаны строго соблюдать правила по использованию книжки МДП. В случае необходимости дополнительные документы, содержащие описание грузов, прилагаются к книжке МДП, и в графу 8 отрывного листа вносится соответствующая отметка. Коммерческое описание грузов должно содержать необходимый минимум сведений, исключающих возможность подмены грузов, перевозимых с использованием книжки МДП.

(TRANS/GE.30/45, пункты 12-15)

Декларирование стоимости грузов

Тот факт, что стоимость грузов не заявлена, не может служить основанием для задержания грузов таможенными органами.

(TRANS/GE.30/17, пункт 44)

Оформление книжки МДП

Для оформления книжки МДП в графе 6 корешка N 2 необходимо и достаточно проставить один штамп и одну подпись должностного лица таможенных органов. Никто другой, кроме должностных лиц таможенных органов, не имеет права ставить печати и подписывать отрывные листки или корешки книжки МДП.

(TRANS/GE.30/45, пункты 33 и 34)

Таможенные штампы на корешке

Иногда должностные лица таможенных органов государств транзита не проставляют штампы на корешках книжки МДП, как это требуют положения Конвенции. В этих случаях, хотя и крайне нежелательных, книжка МДП действительна, если таможенные органы государства назначения оформят такую книжку без всяких оговорок.

(TRANS/WP30/135, пункт 57)

Комментарии к образцу книжки МДП (продолжение)*Таможенные штампы в желтом неотрывном листке*

Таможенные органы некоторых государств требуют заполнения желтого неотрывного листка, который включается в книжку МДП исключительно для облегчения заполнения книжки в государстве отправления и не предназначен для использования таможенными органами. Рекомендуется зачеркивать графы 13-15, 17, 23 и 28 неотрывного листка, а также графу 6 корешка чтобы четко указать, что заполнять эти графы в желтом листе не требуется.

(TRANS/WP30/139, пункты 48 и 49)

Воспроизведение правил пользования книжкой МДП на различных языках

Рекомендуется также на обратной стороне грузового манифеста (не для таможенных целей), содержащегося в книжке МДП, "Правила пользования книжкой МДП" на любом языке, который может способствовать правильному заполнению и использованию книжки МДП.

(TRANS/WP.30/159, пункт 45)

Альтернативные формы доказательства таможенного оформления книжек МДП

Таможенным органам рекомендуется принимать в порядке исключения в качестве альтернативного доказательства надлежащего таможенного оформления книжек МДП, в случае утери по каким-либо причинам отрывного листка 2 книжки МДП, корешок 2 книжки МДП с должным образом проставленной на нем печатью или его копию, предоставляемую Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который должен подтвердить, что эта копия снята с оригинала.

(TRANS/WP.30/159, пункт 38)

Отметка о сделанных оговорках

Таможенные органы должны очень ясно излагать суть сделанной оговорки и сделать отметку о ее существовании путем проставления символа "R" в графе 5 корешка.

(TRANS/GE.30/8, пункт 12)

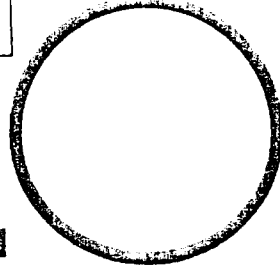
Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 1 обложки

[Приложение 1
страница 3]

(Наименование международной
организации)

КНИЖКА МДП*



....расписки

- 1. Действительна для принятия грузов таможенной места отправления до (включительно) _____
- 2. Выдана _____
(кем)
_____ (наименование выдающего документ объединения)
- 3. Держатель _____
_____ (фамилия, адрес, страна)
- 4. Подпись представителя объединения, выдающего документ, и печать этого объединения
- 5. Подпись секретаря международной организации



(Заполняется до использования держателем книжки)

- 6. Страна отправления _____
- 7. Страна(ы) назначения ⁽¹⁾ _____
- 8. Регистрационный(ые) номер(а) дорожно(ых) транспортно(ых) средств(-) ⁽¹⁾ _____
- 9. Сертификат(ы) о допуске дорожно(ых) транспортно(ых) средств(-) (номер и дата) ⁽¹⁾ _____
- 10. Опознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов) ⁽¹⁾ _____
- 11. Прочие замечания _____
- 12. Подпись держателя книжки _____

⁽¹⁾ Вычеркнуть ненужное.

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 года, разработанной под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

У
О
Л
О
Й

11
В

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 2 обложки

(Приложение 1
страница 4)

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЮНКОМ МДП

А. Общие положения

1. **Выдана:** Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное местожительство.
2. **Язык:** Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением левой стороны обложки, рубрика которой печатается также на английском языке. Прочие пользования книжкой МДП воспроизводятся на английском языке на странице 2 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки. Книжки, используемые для операций МДП в пределах региональной системы перемещений, могут быть отпечатаны на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрика печатается на английском или французском языках. Прочие пользования МДП печатаются на второй странице обложки на официальном языке Организации Объединенных Наций, в таком же английском или французском языках на третьей странице обложки.
3. **Срок действия:** Книжка МДП действительна до завершения операций МДП в таможенном месте назначения, если она оформлена в таможенном месте отправления в срок, установленный выдающим документом объединения (рубрика 1 левой стороны обложки).
4. **Число листов:** Для состава транспортных средств (сцепленные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, грузоперевозчик либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, выдается одна юнкома МДП (см. также пункт 10 d)).
5. **Число таможенных мест отправления и места назначения:** Маршруты перевозок с применением юнком МДП могут проходить через несколько таможенных мест отправления и назначения, однако общее число таможенных мест отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжки МДП могут быть продлены таможенными местами назначения только в том случае, если отметку о ее применении сделали все таможенные места отправления (см. также правило 10 e) ниже).
6. **Число листов:** Если маршрут перевозок проходит только через одну таможенную мест отправления и одну таможенную мест назначения, то в юнкоме МДП должно быть по меньшей мере 2 листа для страны отправления, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможенной мест отправления (или назначения) требуется 2 дополнительных листа.
7. **Предоставление в таможенную:** Книжка МДП должна предоставляться вместе с дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером (ями) в каждой таможенной мест отправления, в каждой таможенной мест назначения и в каждой таможенной мест назначения. В последней таможенной мест отправления должностное лицо таможен должен подписать и штамповать с датой под грузовым манифестом на всех отрицательных листах, которые будут использоваться на остальной части маршрута (рубрика 17).

В. Способ заполнения юнком МДП

8. **Подписания, пометки:** В юнкоме МДП не должно быть ни подписей, ни пометок. Все искажения должны быть произведены путем выщипывания определенных участков и дополнения, в случае необходимости, надлежащих указаний. Все изменения должны быть подтверждены подписями и удостоверены таможенными органами.
9. **Ссылки на национальные регистрационные номера:** Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать опознавательный или заводской номер.
10. **Манифест:**
 - a) Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержек, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.
 - b) Указанные в манифесте, должны быть отмечены на машинке или гексографированы так, чтобы они были удобочитаемыми на всех языках. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.
 - c) К отрицательным листам могут прилагаться дополнительные листы того же образца, что и манифест, или комиссии документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во всех отрицательных листах надлежит внести следующие сведения: 1) число дополнительных листов (рубрика 10); 2) число и тип грузовых мест или предметов, в также общий вес brutto грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрика 9-11).
 - d) Если юнкома МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержимое каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должны предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).
 - e) Если маршрут перевозок проходит через несколько таможенных мест отправления или назначения, то записи, касающиеся предметов для отправления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможенной, также должны быть внесены в манифест отдельно друг от друга.
11. **Указываемые листы, фотографии, сканы и т.д.:** Если для описываемых перевозок или грузов таможенные органы требуют, чтобы подобные документы были приложены к юнкоме МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и прикреплены к страницам 2 обложки юнком. Кроме того, на всех отрицательных листах в рубрике 8 следует перечислить эти документы.
12. **Подписи:** На всех отрицательных листах (рубрики 14 и 15) должны быть представлены дата и подпись держателя юнком МДП или его представителя.

С. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные пломбы и печати были случайно повреждены или груз похищен или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые имеются поблизости, или, в противном случае, к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последнее в возможно короткий срок составляет протокол, прилагаемый в юнкоме МДП.
14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перегрузить груз на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перегрузка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, указанных выше в пункте 13. Данный орган составляет протокол. Если в юнкоме МДП не упомянуты "таможенные или таможенные грузы", то в транспортное средство и контейнер(ы), на которое(ые) грузы были перегружены, должно(должны) быть допущено (допущены) к перевозке грузы под таможенными печатями и пломбами. Однако при отсутствии допущенного к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перегружены на неподдопущенный (ны) транспортное средство или контейнер, если оно (он) является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расположенные далее по маршруту стран решают, могут ли таковые и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнерах с применением юнком МДП.
15. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственному усмотрению принять необходимые меры, не испрашивая и не ожидая вмешательства органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен привести доказательства того, что он вынужден был действовать так в интересах безопасности транспортного средства или контейнера или груза, и, немедленно по возможности, обратиться к компетентным органам, упомянутым выше в пункте 13, для установления фактов, проверки груза, нанесения пломб на транспортное средство или контейнер и составления протокола.
16. Протокол должен оставаться в юнкоме МДП до прибытия груза в таможенную мест назначения.
17. Объединенным рекомендуется прокладывать путь писем листами, помещая обложку, выданного в саму юнкому МДП, несколько бланков протокола, составленных на языке(ях) стран, через которые проходит маршрут перевозки.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

(белый)

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 1 СТРАНИЦА 1		1. КНИЖКА МДП №		
2. Таможня(и) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации _____		
Для официального использования		4. Директор ввоза (наименование, адрес, страна)		
		5. Страна отправления	6. Страна(и) назначения	
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожный(их) транспортный(ых) средств(-)		8. Прилагаемые к манифесту документы		
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ				
9. (а) Грузовые(ые) отделения(а) или контейнер(ы) (б) Описательные знаки и номера грузовых мест или предметов		10. Число и род грузовых мест или предметов; описание груза	11. Вес брутто в кг	16. Изъятые пломбы или описательные знаки (число, наименование)
12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения: 1. Таможня _____ 2. Таможня _____ 3. Таможня _____		Число _____	13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны. Место и дата _____ 14. _____ 15. Подпись декларанта или его представителя _____	17. Таможня места отправления. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой
18. Свидетельство о пометки груза к таможне вношу оформленное (таможня места отправления или промежуточная таможня по выбору) <input type="checkbox"/> 19. Наложены печати и пломбы или описательные знаки транзитной перевозки		20. Продолжительность транзитной перевозки _____		
21. Зарегистрировано таможней (какой) _____ за № _____				
22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.) _____				
23. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой				
КОРЕШОК № 1 СТРАНИЦА 1		КНИЖКА МДП №		
1. Прибытие установлено таможней (какой) _____		8. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой		
2. За № _____				
3. Наложены пломбы или описательные знаки _____				
4. <input type="checkbox"/> Наложены печати и пломбы или описательные знаки транзитной перевозки				
5. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.) _____				

(Приложение 1
страница 5
(белый))

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1



(зеленый)

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 2 СТРАНИЦА 2		1. КНИЖКА МДП		(Приложение 1 страница 6 (зеленый))	
2. Таможня(и) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации			
Для официального использования		4. Дирекция ввоза (наименование, адрес, страна)			
		5. Страна отправления	6. Страна(и) назначения		
7. Регистрационные(ые) номера(а) транспортных(их) средств(а)		8. Прикрепляемые к манифесту документы			
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ					
9. (а) Грузовые(ые) отделения(а) или контейнер(ы) (б) Описательные знаки и номера грузовых мест или предметов		10. Число и род грузовых мест или предметов, описание груза	11. Вес брутто в кг		16. Наименование печати или описательные знаки (число идентификации)
12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения		13. Является ли описание прицепов(ых) в суб-разделах 1-12, полны и полны 14. Место и дата 15. Подпись должностного лица или представителя	17. Таможня места отправления Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой		
1. Таможня					
2. Таможня					
18. Свидетельство о приеме груза в таможенный отдел(а) (таможня места отправления, место отправления груза, таможня при выезде)		21. Свидетельство о приеме груза в таможенный отдел(а) (присоединяется таможня при выезде или при выезде из таможни)			
19. Наименование печати и штампы (или описательные знаки) таможенных подразделений		23. Продолжительность транзитной перевозки грузов международными			
21. Зарегистрировано таможней (срок)		25. Число оформленных грузовых мест			
22. Разнов (установленный маршрут, таможня, где должен быть предоставлен груз, и т.д.)		27. Оговорки при оформлении			
23. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой		23. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой			
КОРЕШОК № 2 СТРАНИЦА 2		КНИЖКА МДП			
1. Прибытие установлено таможней (срок) _____		8. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой			
2. <input type="checkbox"/> Наименование печати и штампы или описательные знаки прицепов(ых) исправлены					
3. Проконтролировано оформление грузовых мест _____ или предметов (где указано в манифесте)					
4. Новые наклеенные печати и штампы _____					
5. Оговорки при оформлении _____					

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

(желтый)

ПРОТОКОЛ
Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также правила 13-17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможня(и) места отправления		1. КНИЖКА МДП 	
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(их) транспортного(ых) средств (-) / Опознавательный(ые) номер(а) контейнер(ов)		3. Выдан(ам)	
8. Таможенные(ые) пломбы(и) не покрываемые(и) покрываемые(и) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		4. Держатель книжки	
7. Грузовые(ые) отделения(я) не покрываемые(и) покрываемые(и) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		8. Замечания	
9. <input type="checkbox"/> Видимый провал груза не установлено <input type="checkbox"/> Грузы, указанные в рубриках 10-13, отсутствуют (0) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12			
10. (а) Грузовые(ие) отделения(я) или контейнер(ы) (б) Марки и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов, описание груза	12. 0 или У	13. Замечания (в частности, указать недостающие количества или уничтоженные грузы)
14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия			
15. Меры, принятые для продолжения операции МДП <input type="checkbox"/> Наложение новых печатей и пломб: число _____ описание _____ <input type="checkbox"/> Перегрузка грузов (см. ниже рубрику 16) <input type="checkbox"/> Прочие _____			
16. Если грузы были перегружены: отличительные признаки дорожного(их) транспортного(ых) средств (-) или контейнер(ов), на которые были перегружены грузы (не самодельные) / Число и описание нелицензированных печатей и пломб Регистрационный номер _____ Да Нет _____ / _____ (а) Транспортное средство _____ Да Нет _____ / _____ Опознавательный номер _____ Да Нет _____ / _____ (б) Контейнер _____ Да Нет _____ / _____			
17. Компетентный орган, составивший данный протокол Место/дата/Инициалы _____ Подпись _____		18. Виза следующей таможни, через которую перевезены грузы с применением книжки МДП _____ Подпись _____ 	

Проставить крестик в соответствующие рубрики.

(Приложение 1
страница 7
желтый)

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 3 обложки

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

[Annex 1
page 15]

A. Généralités

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Pages relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Valeur:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, plus 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule rouler, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à passer pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Ornements, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en faisant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste:**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachées aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes: i) nombre de feuilles annexes (case 8); ii) nombre et nature des colis ou des objets sans que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc.:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. **Si l'entre en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellément douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il se trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.**
14. **En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. L'acte autorisant le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellément douanier. En plus, il sera scellé et le scellément apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.**
15. **En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avisé une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.**
16. **Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.**
17. **Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.**

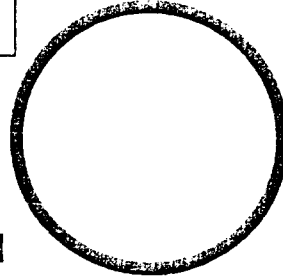
Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 1 обложки

{Приложение 1
страница 9}

(Наименование международной
организации)

КНИЖКА МДП*



....расписки



1. Действительна для принятия грузов таможенной места отправления до (включительно) _____
2. Выдана _____
(кем) _____
(наименование выдающего документ объединения)
3. Держатель _____
(фамилия, адрес, страна)
4. Подпись представителя объединения, выдающего документ, и печать этого объединения
5. Подпись секретаря международной организации



(Заполняется до использования держателем книжки)

6. Страна отправления _____
7. Страна(ы) назначения ⁽¹⁾ _____
8. Регистрационный(ые) номер(а) дорожно(ых) транспортно(ых) средств(-) ⁽¹⁾ _____
9. Свидетельство(а) о допущении дорожно(ых) транспортно(ых) средств(-) (номер и дата) ⁽¹⁾ _____
10. Спознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов) ⁽¹⁾ _____

11. Прочие замечания _____

12. Подпись держателя книжки _____

⁽¹⁾ Вычеркнуть по желанию.

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 года, разработанной под эгидой Европейской законотворческой комиссии Организации Объединенных Наций.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 2 обложки

[Приложение 1
страница 10]

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

А. Общие положения

1. **Выдача:** Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное местопребывание.
2. **Язык:** Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрикой которой печатаются тексты на английском языке. "Правила пользования книжкой МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 2 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки. Книжки, используемые для операций МДП в пределах региональной системы гарантий, могут быть отмечены на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрикой печатаются на английском или французском языках. "Правила пользования МДП" печатаются на второй странице обложки на официальном языке Организации Объединенных Наций, а также на английском или французском языках на третьей странице обложки.
3. **Срок действия:** Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможенном месте назначения, если она оформлена в таможенном месте отправления в срок, установленный выдающим документ объединением (рубрики 1 лицевой стороны обложки).
4. **Число экипажей:** Для состава транспортных средств (сцепленные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, выдается одна книжка МДП (см. также пункт 10 в)).
5. **Число таможенных мест отправления и места назначения:** Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможенных мест отправления и назначения, однако общее число таможенных мест отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможенным местам назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделаны во всех таможенных местах отправления (см. также пункт 10 в) ниже).
6. **Число листов:** Если маршрут перевозок проходит только через одну таможенную мест отправления и одну таможенную мест назначения, то в книжке МДП должно быть по меньшей мере 2 листа для страны отправления, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой осуществляется перевозка. Для каждой дополнительной таможенной мест отправления (или назначения) требуется 2 дополнительных листа.
7. **Предоставление в транспортное средство:** Книжка МДП должна предоставляться вместе с дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером (вами) в каждой таможенном месте отправления, в каждой промежуточной таможне и в каждой таможенном месте назначения. В последней таможне места отправления должностное лицо таможенного поста подлинно и штемпель с датой под грузовым манифестом на всех отрицательных листах, которые будут использоваться на остальной части маршрута (рубрика 17).

B. Способ заполнения книжки МДП

8. **Подписания, пометки:** В книжке МДП не должно быть ни подписей, ни пометок. Все исправления должны быть произведены путем вычеркивания ошибочных указаний и добавления, в случае необходимости, надлежащих указаний. Все изменения должны быть подтверждены сдавшими его лицом и удостоверены таможенными органами.
9. **Сведения, являющиеся регистрацией:** Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать опознавательный или заводской номер.
10. **Манифест:**
 - а) Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы другой страны, по территории которой осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержки, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.
 - б) Указатели, являющиеся манифестом, должны быть отмечены на манифесте или типографированы так, чтобы они были удобочитаемыми на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.
 - в) К отрицательным листам могут прилагаться дополнительные листы того же образца, что и манифест, или комбинированные документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во всех отрицательных листах надлежит внести следующие сведения: i) число дополнительных листов (рубрика 10); ii) число и тип грузовых мест или предметов, а также общий вес brutto грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрики 9-11).
 - г) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно составное каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должны предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).
 - д) Если маршрут перевозок проходит через несколько таможенных мест отправления или назначения, то заявки, являющиеся приняты для отправления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможни, также должны быть внесены в манифест отдельно друг от друга.
11. **Упаковочные листы, фотографии, стянки и т.д.:** Если для опознания товарных или промоздких грузов таможенные органы требуют, чтобы подобные документы были приложены к книжке МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и приложены к странице 2 обложки книжки. Кроме того, на всех отрицательных листах в рубрике 8 следует переписать эти документы.
12. **Подписи:** На всех отрицательных листах (рубрики 14 и 15) должны быть представлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

C. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные пломбы и печати были случайно повреждены или груз погнут или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые находятся поблизости, или, в противном случае, к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последнее в возможно короткий срок составляет протокол, прилагаемый в книжку МДП.
14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перегрузить груз на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перегрузка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, указанных выше в пункте 13. Дневной орган составляет протокол. Если в книжке МДП не упомянуты "тяжелые" или "проможденные грузы", то транспортное средство и контейнер(ы), на котором(их) грузы были перегружены, должно (должны) быть допущено (допущены) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. Однако при отсутствии допущенного к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перегружены на недопущенное (ны) транспортное средство или контейнер, если оно/он является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расположенные далее по маршруту стран решают, могут ли также и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнере с применением книжки МДП.
15. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственной инициативе принять необходимые меры, не испрашивая и не ожидая вмешательства органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен принять доказательства того, что он вынужден был действовать так в интересах сохранения транспортного средства или контейнера или грузов, и немедленно по прибытии страны или подразделения таможенного контроля, уведомить один из органов, упомянутых выше в пункте 13, для установления фактов, проверки груза, нанесения пломб на транспортное средство или контейнер и составления протокола.
16. Протокол должен оставаться в книжке МДП до прибытия груза в таможенном месте назначения.
17. Объединениям рекомендуется предоставлять перевозчикам, помимо обложки, включенной в схему книжки МДП, несколько бланков протоколов, составленных на языке(ях) стран, через которые проходит маршрут перевозок.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

[Приложение 1
страница 11]

**Liste des marchandises devant être
impérativement transportées sous le couvert
de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

**List of goods which must be transported
under cover of this
tobacco/alcohol TIR carnet**

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

**Перечень грузов, которые должны
перевозиться с применением
настоящей книжки МДП**

“Табачные изделия/Алкогольные напитки”

- (1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- (2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединенные на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- (3) Сигары, манильские сигары и сигары типа “сигарильо”, содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- (4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- (5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(белый)

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 1 СТРАНИЦА 1		1 КНИЖКА МДП	
2. Таможня(и) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации	
Для официального использования		4. Держатель визовки (наименование, адрес, страна)	
		5. Страна отправления	6. Страна(и) назначения
7. Регистрационные(ые) номер(а) дорожного(их) транспортного(их) средств(-)		8. Прилагаемые к манифесту документы	
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ			
9. (а) Грузовые(ие) отдаленные(и) или контейнер(ы) (б) Спознавательные знаки и номера грузовых мест или подметов		10. Число и род грузовых мест или предметов; описание груза	11. Вес брутто в кг
			12. Мелкоштучные грузы или опознательные знаки (наименование, место, количество)
12. Общее число грузовых мест, указанных в манифесте Место назначения		Число	13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны. 14. Место и дата 15. Подпись водителя или его представителя
1. Таможня			
2. Таможня			
3. Таможня			17. Таможня места отправления Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой
18. Свидетельство о погрузке груза в таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточные таможни при выезде)			
19. Мелкоштучные грузы и пакеты или опознательные знаки (наименование, маршрут, количество)		20. Продолжительность транзитной перевозки	
21. Зарегистрировано таможней (даной)		за №	
22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)			
23. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой			
КОРЕШОК № 1 СТРАНИЦА 1		КНИЖКА МДП	
1. Прибытие установлено таможней (такой) _____		8. Подпись должностного лица таможни и штамп(ы) таможни с датой	
2. За № _____			
3. Мелкоштучные пакеты или опознательные знаки _____			
4. <input type="checkbox"/> Мелкоштучные пакеты и пакеты или опознательные знаки признаны неперевозимыми			
5. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.) _____			

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(зеленый)

ий)

(Приложение 1
страница 13
(зеленый))

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 2 СТРАНИЦА 2		1. КНИЖКА МДП № _____	
2. Таможен(н) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации	
Для официального использования		4. Держатель вехи (наименование, адрес, страна)	
		5. Страна отправления	6. Страна(и) назначения
7. Регистрационн(ые) номер(а) дорожно(го) транспортно(го) средств(-)		8. Прилагаемые к манифесту документы	
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ			
9. (а) Грузовые (отделенные) или контейнерные (б) Оповестительные знаки и номера грузовых мест или предметов	10. Число и род грузовых мест или предметов; описание груза	11. Вес брутто в кг	16. Наименование груза или оповестительных знаков (число, наименование)
12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте. Место назначения	Число	13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны. Место и дата 14. Подпись должностного лица таможенного органа	17. Таможенное место отправления. Подпись должностного лица таможенного и штамп(ы) таможенного с датой
1. Таможня _____			○
2. Таможня _____			
3. Таможня _____			
18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможенное место отправления или промежуточное таможенное место) _____	19. Наименование печати и пломбы	20. Продолжительность транзитной перемещения груза _____	24. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (промежуточное таможенное место при выезде или таможенное место назначения) _____
21. Зарегистрировано таможен (вехи) _____	за № _____	25. Наименование печати и пломбы или оповестительные знаки при выезде на пограничный пункт _____	26. Число оформленных грузовых мест _____
22. Разное (установленный маршрут, таможен, где должен быть представлен груз, и т.д.) _____		27. Оговорки при оформлении _____	
23. Подпись должностного лица таможенного и штамп(ы) таможенного с датой _____	○	23. Подпись должностного лица таможенного и штамп(ы) таможенного с датой _____	○
КОРЕШОК № 2 СТРАНИЦА 2		КНИЖКА МДП № _____	
1. Прибытие установлено таможен(ой) _____		6. Подпись должностного лица таможенного и штамп(ы) таможенного с датой _____	
2. <input type="checkbox"/> Наименование печати и пломбы или оповестительные знаки при выезде на пограничный пункт _____		○	
3. Проведено таможенное оформление грузовых мест _____ или предметов (как указано в манифесте)			
4. Новые наименования печати и пломбы _____			
5. Оговорки при оформлении _____			

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(желтый)

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также пункты 13-17, касающиеся пользования книжкой МДП)

{Приложение 1
страница 14
{желтый}}

1. Типовая(и) места отправления		1. КНИЖКА МДП	
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(их) транспортного(их) средства(-) / Описательный(ые) или номер(а) контейнера(ов)		3. Видовая(ая)	
8. Типовой(ые) пломбы(ы) неосмотренный(ы) <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		4. Длительность поездки	
7. Грузовые(ые) средства(а) не погрузивший(и) погрузивший(и) <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		8. Замечания	
9. <input type="checkbox"/> Видимая повреждаемость груза не установлена <input type="checkbox"/> Грузы, указанные в рубриках 10-13, отсутствуют (0) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12			
10. (а) Грузовые(ые) отдаленные(е) или контейнер(ы) / (б) Марки и номера грузовых мест или подсчетов	11. Число и ряд грузовых мест или поддонов, описанные грузы	12. О или У	13. Замечания (в частности, указать недостающие количества или уничтоженные грузы)
14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия			
15. Меры, принятые для продолжения операции МДП <input type="checkbox"/> Изложить номер печати и пломбы, число _____ отпущено _____ <input type="checkbox"/> Перезагрузка грузов (см. пункт рубрики 18) <input type="checkbox"/> Прочие _____			
16. Если грузы были перегружены, отпущены при помощи дорожного(их) транспортного(их) средства(-) или контейнер(ов), на которые были перегружены грузы			
Регистрационный номер		Не действительство о допущении	
(а) Транспортное средство		Число и описание накладных, печатей и пломб	
(б) Контейнер			
17. Компетентный орган, составивший данный протокол		18. Вязь следующей таможенной, через которую перевозятся грузы с применением книжки МДП	
Место/дата/Инициалы _____ Подпись _____		_____ Подпись _____	
<input type="checkbox"/> Проставить крестик в соответствующих рубриках.			

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 3 обложки

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

(Приложение 1
страница 15)

A. Généralités

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français. À l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais, les « Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR » sont reproduites en version anglaise à la page 3 de la couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies. À l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français, les « Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR » sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge (Voir également la règle 10 a) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule roulant, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifrant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste:**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes: i) nombre de feuilles annexes (case 8), ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
12. **Signatures:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellément douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. L'acte établi par le procès-verbal de constat. À moins que le carnet ne porte la mention « marchandises pondéreuses ou volumineuses », le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellément douanier. En plus, il sera scellé et le scellément apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertir une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, ventiler le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Приложение 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1

Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

(a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;

(b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;

(c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;

(d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Комментарии

Цилиндрические баки транспортных средств

Добавочные емкости (не предусмотренные конструкцией транспортного средства) не могут рассматриваться в качестве грузовых отделений, если они используются как топливные баки. Добавочные емкости, которые не являются топливными баками, могут быть использованы как грузовые отделения для перевозки топлива. Использование таких емкостей в качестве грузовых отделений для перевозки иных грузов не разрешается в связи с трудностями, возникающими при определении пригодности таких емкостей для перевозки грузов, и установления, являются ли такие емкости топливными баками или нет.

(TRANS/GE.30/39, пункты 51-54)

Комментарий к статье 1 (продолжение)

Маркировка на грузовых отделениях транспортных средств

Допускается использование рисунков, наклеек и другой маркировки, которую нельзя отделить от стен или покрытия грузовых отделений транспортных средств, при условии, что фактура стен или покрытия ясно различимы. Запрещается использование наклеек или другой подобной маркировки, которая может скрывать отверстия в грузовых отделениях транспортных средств.

(TRANS/GE.30/57, пункт 45)

Статья 2

Конструкция грузовых отделений

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

(а) составные элементы грузового отделения (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т. д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;

Пояснительные записки

2.2.1. (а) Сборка составных элементов

(а) В случае применения крепежных деталей (заклепок, шурупов, болтов, гаек и т. д.) достаточное число таких деталей должно вставляться с наружной стороны, проходить через скрепляемые элементы, выступать внутри и там жестко закрепляться (например, при помощи заклепок, сварки, втулок, болтов, приклеивания или приварки гаек). Однако, обычные заклепки (т.е. заклепки, постановка которых осуществляется с обеих сторон собираемого узла) могут вставляться также с внутренней стороны.

Пояснительная записка 2.2.1 а) (продолжение)

Независимо от вышесказанного пол грузового отделения может прикрепляться с помощью самонарезающих шурупов или самосверлящих заклепок, ставящихся с помощью заряда взрывчатого вещества, или шпилек, вставляемых с помощью сжатого воздуха, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии (за исключением случаев самонарезающих шурупов), что некоторые их концы будут заподлицо с наружной поверхностью поперечин или будут приварены к ней.
(Последнее предложение раздела (а) заменено текстом документа ЕСЕ/TRANS/17, Amend. 3, вступила в силу 1 октября 1981 года)

(b) Компетентный орган определяет, какие крепежные детали и в каком количестве должны соответствовать требованиям пункта (а) настоящей записки; при этом он должен удостовериться в том, что составные элементы собраны таким образом, что их нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов. Выбор и размещение других крепежных деталей не подлежат никаким ограничениям.

(c) Применение крепежных деталей, которые могут быть удалены или заменены с одной стороны без оставления видимых следов, т.е. деталей, постановка которых производится только с одной стороны собираемого узла, не допускается по условиям пункта (а) настоящей записки. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т. д.

(d) Вышеописанные методы сборки распространяются на специальных транспортных средства, например, на изотермические транспортные средства, рефрижераторные транспортные средства и автоцистерны, в той мере, в какой они не противоречат техническим требованиям, которым должны удовлетворять такие транспортные средства в соответствии со своим назначением. В тех случаях, когда по техническим причинам невозможно скреплять составные элементы методами, описанными в пункте (а) настоящей записки, составные элементы могут соединяться при помощи деталей, описанных в пункте (с) настоящей записки, при условии, что к крепежным деталям, используемым с внутренней стороны стенки, не будет доступа с наружной стороны.

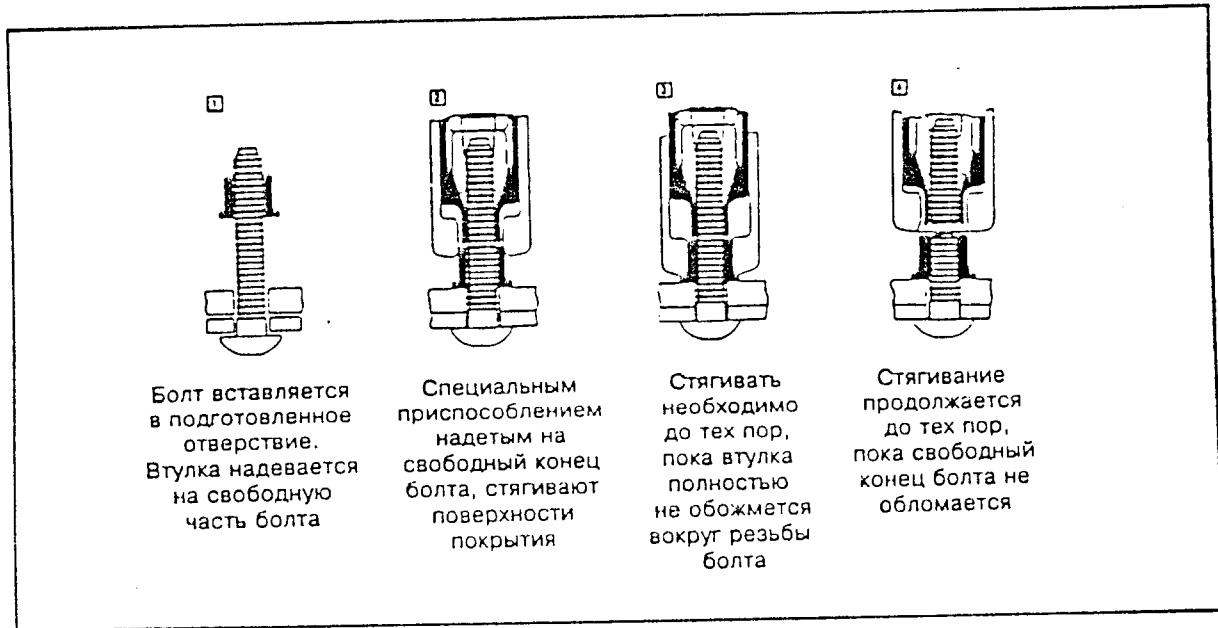
Комментарии

1. Крепежная деталь

*Крепежная деталь, изображенная ниже, выполнена в соответствии с приложением 2, статьи 2, пункта 1(а). Достаточное количество таких деталей устанавливается снаружи и крепится изнутри в соответствии с приложением 6, пояснительные записки 2.2.1(а).
(TRANS/WP30/123, пункты 34-36; TRANS/WP30/127, пункт 45; TRANS/WP30/AC.2/23, приложение 3)*

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 а) (продолжение)

Последовательность установки



2. Крепежная деталь

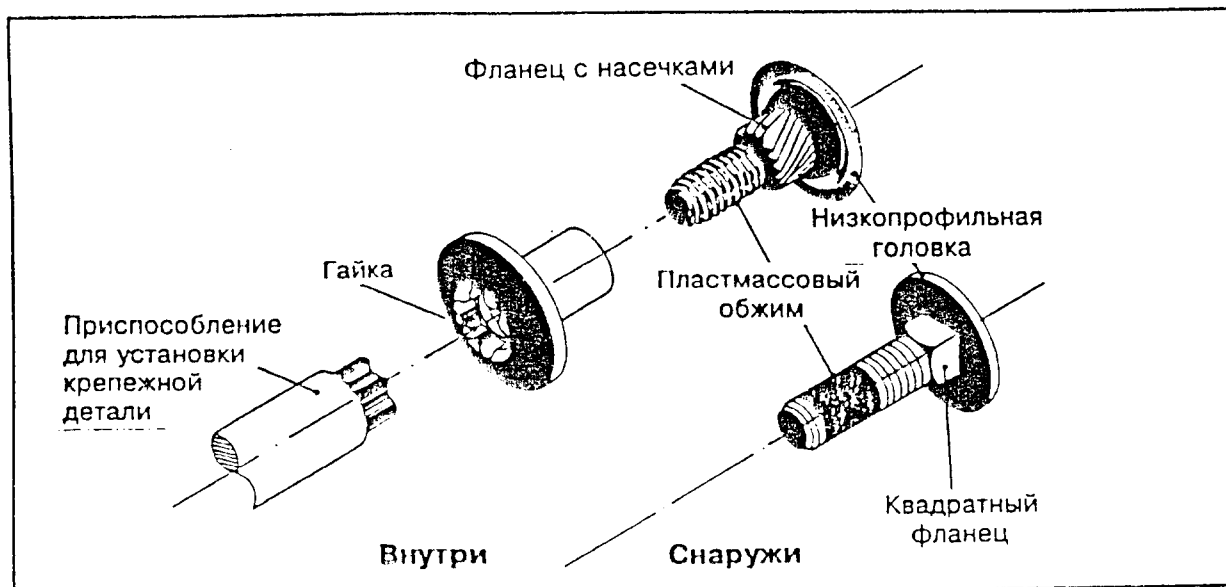
Благодаря своим техническим характеристикам таким, как низкопрофильная головка, наличие блокирующего приспособления с пластмассовым обжимом, квадратного фланца или фланца с насечками, описываемая деталь обеспечивает надежное крепление изнутри грузового отделения, позволяя не прибегать к сварке, заклепыванию и т.д.. Установка такой детали требует работы как с внутренней, так и с внешней стороны грузового отделения, а снять ее можно только со стороны гайки, т.е. изнутри грузового отделения. Крепежная деталь с квадратным фланцем обычно применяется при креплении петель в грузовом отделении.

(TRANS/WP30/135, пункты 43 и 44; TRANS/WP30/137, пункты 59-61; TRANS/WP30/AC. 2/27, приложение 3)

1
1
3
3
4
1,
0
M

IX
е
Й
M
30
M
E
24.
И,
16

ИХ
1 -
15;

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 а) (продолжение)Образец крепежной деталиУстанавливаемые пневматические шпильки для крепления полов грузового отделения

В одной из конструкций используются шпильки с геликоидальной резьбой, в значительной степени аналогичной резьбе самонарезающих шурупов, которые повышают прочность соединения, когда пол относительно тонок. При таком методе в процессе установки шпильки происходит сплавка хромцинкового покрытия шпильки с материалом поперечины пола, в результате чего достигается достаточная прочность соединения между ними.

(TRANS/GE.30/33, пункт 125; TRANS/GE.30/GRCC/10, пункты 52-54)

Самосверлящие и самонарезающие шурупы

Самосверлящие и самонарезающие шурупы, изображенные на рис. 1, отличаются от самонарезающих шурупов, описываемых в приложении 6, пояснительных записок 2.2.1(а) (а) и (б) приложения 6. Такие самосверлящие или самонарезающие шурупы должны быть приварены к нижней части поперечин пола. Выступающие же части шурупов, изображенных на рис. 1, могут быть просто загнуты под углом в 45 градусов, как это показано на рис. 2. Если самонарезающие и самосверлящие шурупы являются неотъемлемой частью пола, как это показано на рис. 3 и 4, приваривание или загибание шурупов не обязательно.

(TRANS/WP30/135, пункты 48-51; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3)

Комментарий к пояснительным запискам 2.2.1(a) (продолжение)

Рисунок 1

Установка

1. Ввинчивается в дерево
2. Ввинчивается в металл
3. Структурные компоненты соединяются

Структурный компонент 1 (дерево)
Структурный компонент 2 (металл)

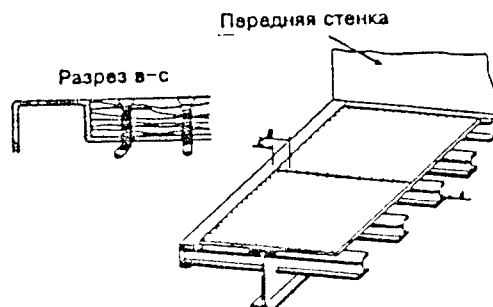
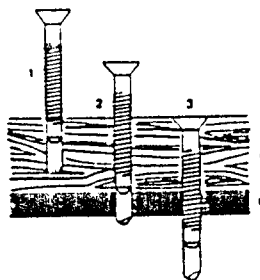


Рисунок 2

Вид А

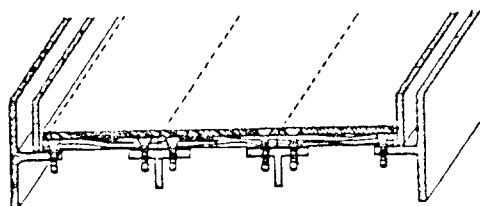


Рисунок 3

Пол и дополнительное предохраняющее покрытие крепятся к шасси при помощи самосверлящих шурупов

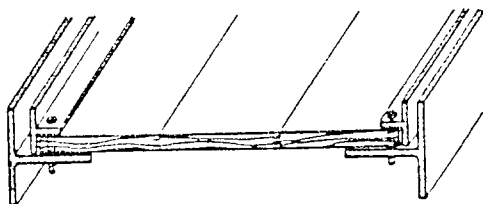


Рисунок 4

Пол, сделанный из подогнанных брусев, крепится к шасси при помощи самосверлящих шурупов

Надежность глухих заклепок

В целом, в соответствии с положениями настоящей Конвенции использование глухих заклепок запрещено (приложение 6, пояснительные записки 2.2.1 (a) (с)). С другой стороны, глухие заклепки в принципе могут быть использованы при условии, что составные элементы соединяются достаточным числом крепежных деталей, отвечающих требованиям приложения 6, пояснительные записки 2.2.1 (a) (a). (TRANS/WP30/137, пункты 54-58; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Статья 2, пункт 1 (продолжение)

b) двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крышки лазов, фланцы и т. д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

Пояснительные записки

2.2.1 (b) Двери и прочие системы закрывания.

(a) Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:

- (i) прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям пункта (a) пояснительной записки 2.2.1(a); или
- (ii) иметь такую конструкцию, чтобы после закрытия и опечатания грузового отделения нельзя было снять это приспособление без оставления видимых следов.

Оно должно также:

- (iii) иметь отверстия диаметром не менее 11 мм или прорези длиной не менее 11 мм при ширине 3 мм; и
 - (iv) обеспечивать равную степень безопасности, независимо от используемого типа печатей или пломб.
- (b) Петли, навески, шарниры и другие детали для навешивания дверей и т. п. должны прикрепляться в соответствии с требованиями подпунктов (i) и (ii) пункта a) настоящей записки. Кроме того, различные составные части таких устройств (например, петли, шкворни или шарниры), если они необходимы для обеспечения гарантии таможенной безопасности грузового отделения, крепятся таким образом, чтобы при закрытом и опечатанном грузовом отделении их нельзя было снять или разобрать без оставления видимых следов; (см. рис. 1(a), приложение 6). (ECE/TRANS/17/Amend. 8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

В тех случаях, когда к такому устройству исключен доступ снаружи, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от петли или подобного устройства без оставления видимых следов вскрытия. Если дверь или другое запорное устройство имеет более двух петель, только две ближайšie к краям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенного пункта (a) (i) и (ii).

Пояснительные записки 2.2.1 b) (продолжение)

(с) В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермические грузовые отделения, приспособления для установки таможенных печатей и пломб, петли и другие детали, снятие которых дало бы доступ внутрь грузового отделения или в другие места, пригодные для сокрытия грузов, могут крепиться к дверям таких грузовых отделений с помощью следующих систем:

- (i) Ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта а) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1(а) при условии, что:

стержни ввертных болтов или ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри наружной панели или наружных панелей двери, и

головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 1 приложения б);

- (ii) Крепежного приспособления, которое вставляется с внутренней стороны двери изотермической конструкции при условии, что:

крепежный болт и крепежная гайка приспособления соединены при помощи пневматических или гидравлических инструментов и крепятся с обратной стороны пластины или подобного приспособления, установленного между наружным слоем конструкции двери и изоляцией;

не имеется доступа к головке крепежного болта изнутри грузового отделения; и

достаточное количество крепежных гаек и крепежных болтов соединено при помощи сварки, и приспособления невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 5 приложения б).
(ECE/TRANS/17/Amend. 13, вступила в силу 1 августа 1991 года)

Подразумевается, что термин "изотермическое грузовое отделение" включает как рефрижераторные, так и теплоизолированные грузовые отделения.

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (b)

Двери и прочие запорные устройства, имеющие более двух петель

В случае, если двери и прочие запорные устройства имеют более двух петель, компетентные органы могут потребовать в соответствии с положениями приложения 2, статьи 1 настоящей Конвенции наложение дополнительных пломб или печатей.

(TRANS/WP.30/155, пункт 45)

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (c) (ii)

Этот параграф будет истолковываться более точно, если в тексте после слов "соединены при помощи пневматических или гидравлических инструментов" слова "и крепится" заменить словами "и закрепляют головку болта".

(TRANS/WP.30/155, пункт 45)

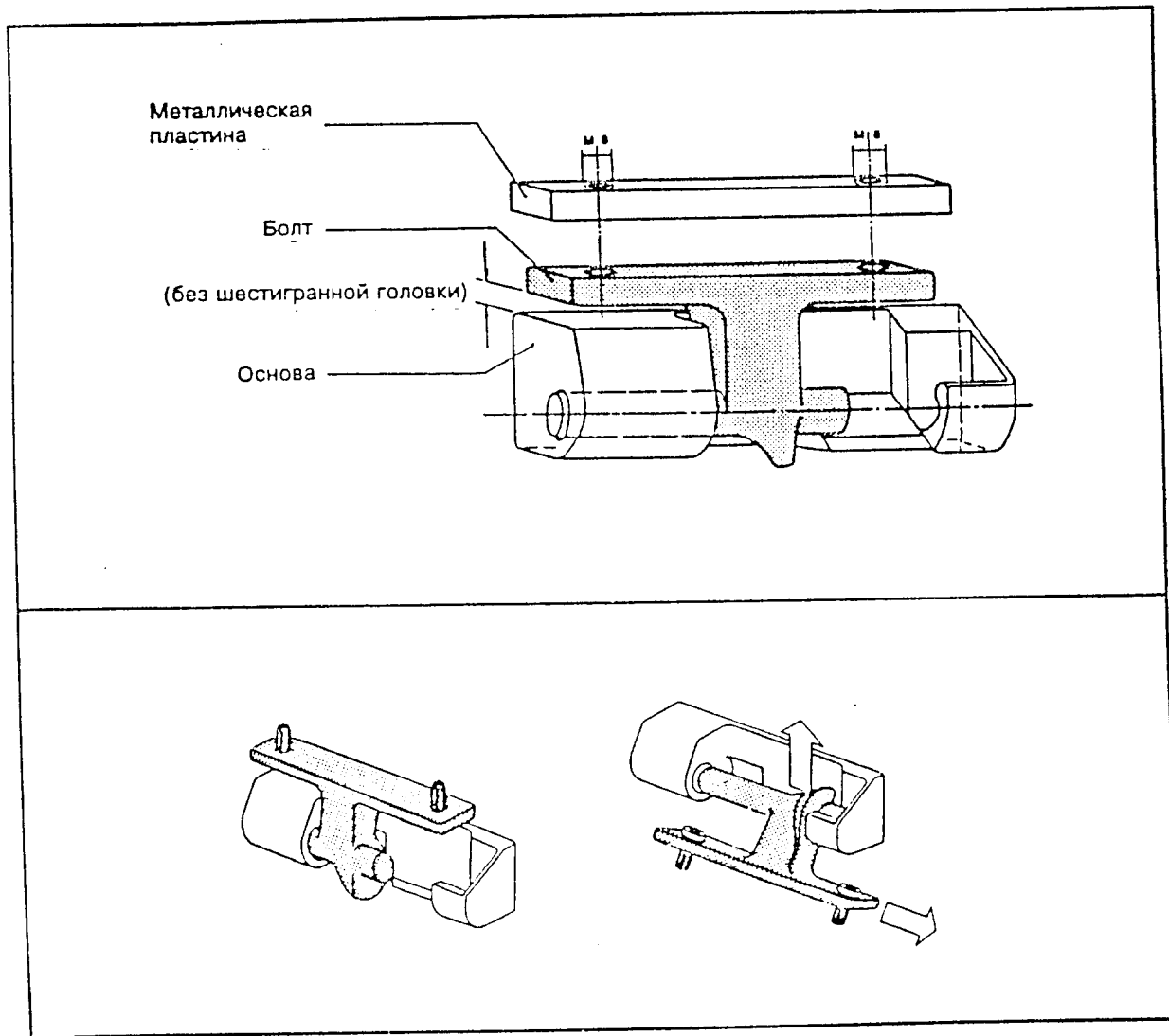
(d) Транспортные средства с большим числом таких закрывающих устройств, как клапаны, стопорные краны, крышки люков, фланцы и т.п., должны иметь такую конструкцию, чтобы число таможенных печатей и пломб могло быть по возможности ограничено. С этой целью соседние закрывающие устройства должны быть связаны при помощи общего приспособления, требующего постановки только одной таможенной печати или пломбы, или должны быть снабжены крышкой, отвечающей тем же требованиям.

(e) Транспортные средства с открывающейся крышей должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было опечатывать их при помощи минимального числа таможенных печатей и пломб.

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (продолжение)

Петли

Деталь, изображенная ниже, отвечает требованиям приложения 6 пояснительных записок 2.2.1(b), подпункта (b) и подпункта (a) ii).



Описание

Болт и основа детали имеют специальную форму, которая исключает возможность демонтажа петли в закрытом состоянии. Должен использоваться болт с шестигранной головкой. Расстояние между головкой болта и основной детали в закрытом состоянии должно быть настолько мало, чтобы невозможно было вывинтить болт и вновь вставить его на место без оставления видимых следов. В этом случае приваривание болтов не обязательно.

(TRANS/WP30/123, пункты 46 и 47 и приложение 2)

Х
С
Э

е
ix
е

и
Т.
И
и
Г
ТИ
Ж

П
Р

Комментарий к пояснительным запискам 2.2.1(b) (продолжение)**Безопасность дверей**

В случае, если двери транспортных средств или контейнеров не изотермические, но имеют внутреннюю обшивку, детали, обеспечивающие крепление петель и устройства для наложения таможенных пломб, должны проходить через всю толщину дверей (включая обшивку) и видимым образом крепиться изнутри.
(TRANS/GE.30/14, пункт 101)

Количество таможенных пломб

В случаях, когда для обеспечения таможенной безопасности требуется наложение большого количества таможенных пломб, такое количество пломб должно быть указано в графе 5 свидетельства о допуске транспортного средства (приложение 4 к Конвенции МДП 1975). В случае необходимости к свидетельству также может прилагаться схема размещения таможенных пломб.
(TRANS/GE.30/57, пункт 41)

Образцы устройств для наложения таможенных пломб

Чтобы обеспечить таможенную безопасность контейнеров и грузовых отделений транспортных средств, устройства для наложения таможенных пломб должны удовлетворять требованиям приложения б, пояснительные записки 2.2.1 (b), пункт (a). Кроме того, при наложении таможенных пломб необходимо соблюдать следующие требования:

крепежная веревка должна быть не длиннее, чем необходимо и натянута как можно сильнее;

крепежная веревка должна проходить через кольца МДП;

таможенные пломбы накладываются как можно плотнее;

безопасность других частей запорной системы (ручки запорных механизмов, устройство для установки кулачка, гнездо входа запирающего штыря) обеспечивается способами, описанными в приложении б, пояснительные записки 2.2.1(a), пункт(a) (см. рис. 1)

Необходимо помнить, что надежность таможенных пломб может быть серьезно ослаблена, если запирающие штыри, петли или устройства для установки кулачка изношены или повреждены. Указанные недостатки необходимо выявлять.

(TRANS/WP30/145, пункт 17; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Рисунок 1

Образец задней стенки грузовых отделений и контейнеров с запорной системой, обеспечивающей таможенную безопасность

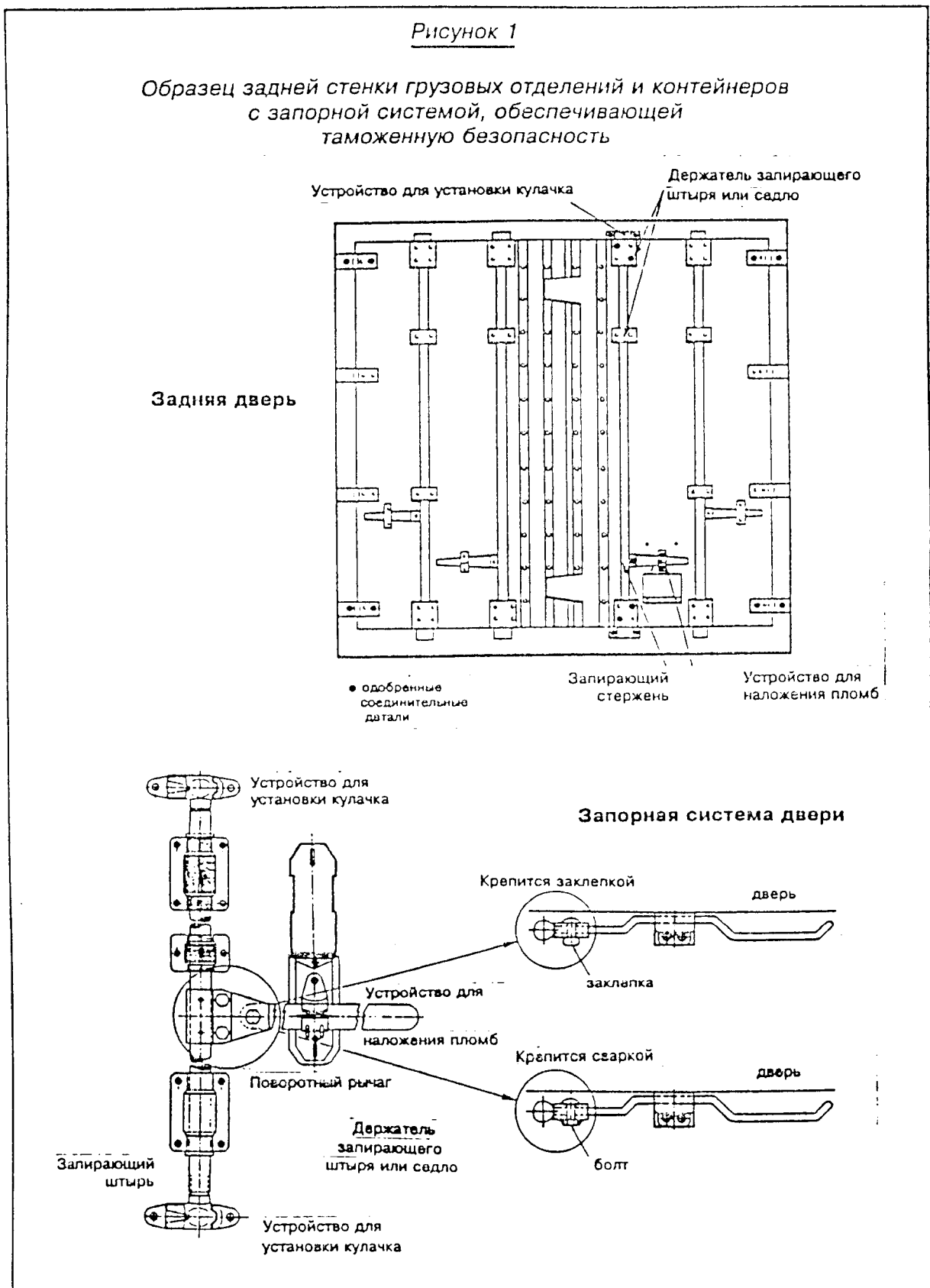
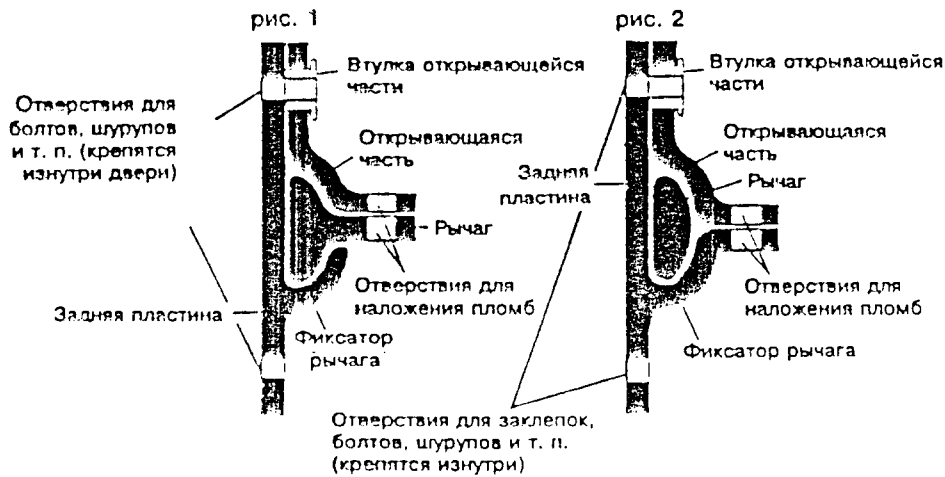
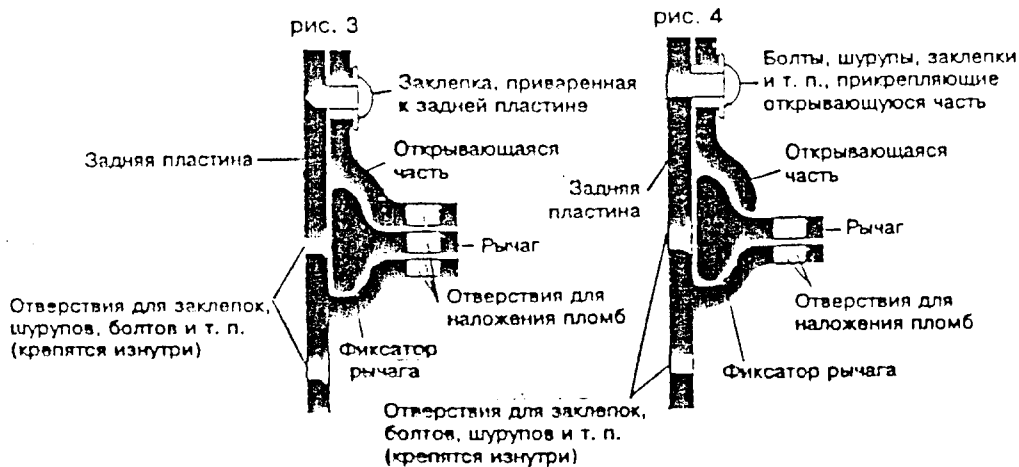


Рисунок 2

Образцы устройств для наложения таможенных пломб



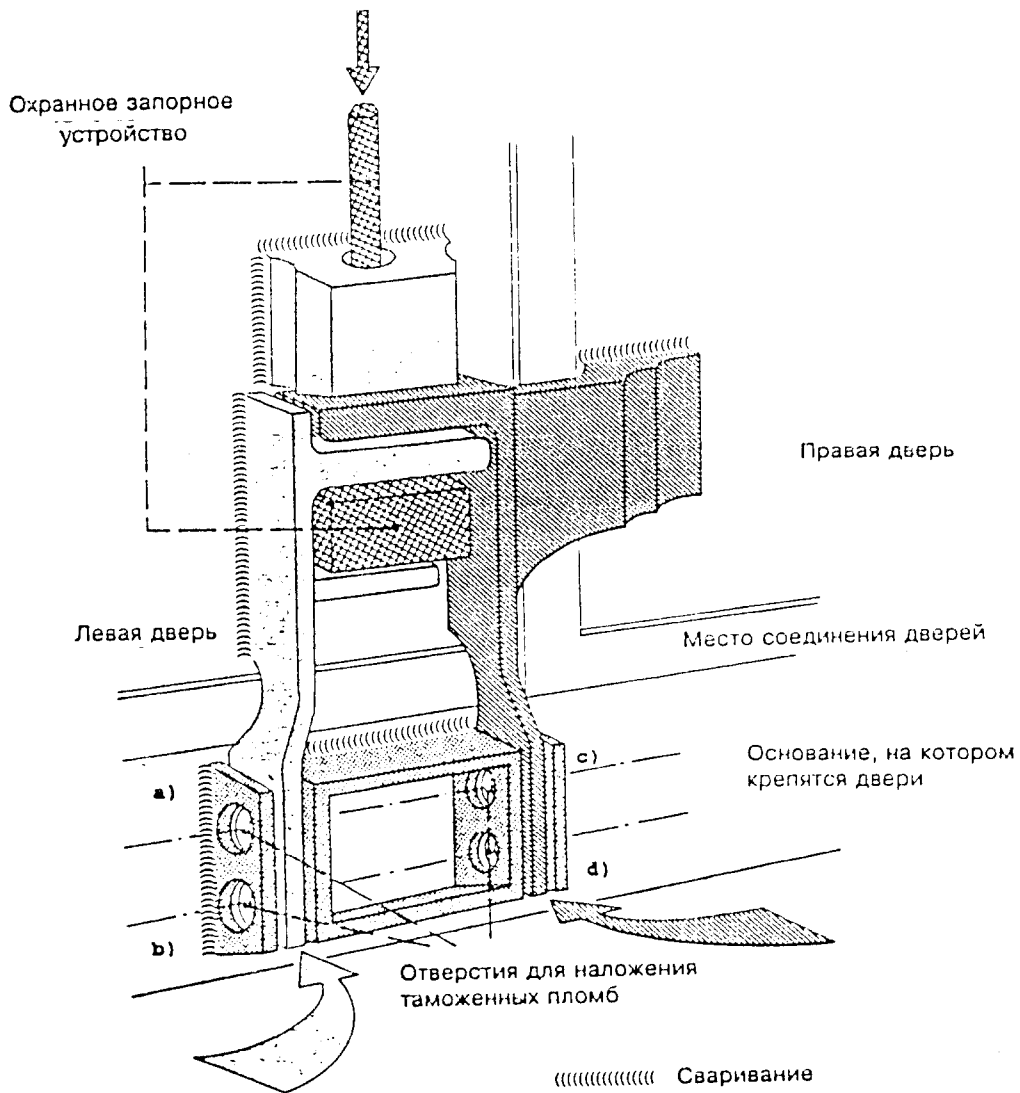
Устройство для наложения таможенных пломб, изображенное на рис. 1, не полностью гарантирует безопасность в случае, если вышеуказанные требования не соблюдены. Для более надежной защиты от манипуляций с таможенными пломбами лучше использовать устройства, изображенные ниже.



Устройства для наложения таможенных пломб NN 3 и 4 могут быть также использованы для установки на дверях рефрижераторных и теплоизоляционных контейнеров и транспортных средств. При установке такие приспособления крепятся как минимум двумя ввертными болтами или шурупами к металлической пластине, располагающейся позади внешней обшивки двери. Головки ввертных болтов или шурупов должны быть приварены таким образом, чтобы они были полностью деформированы. (см.рис. 1 Приложение 6) (TRANS/GE. 30/6, пункт 35).

Рисунок 3

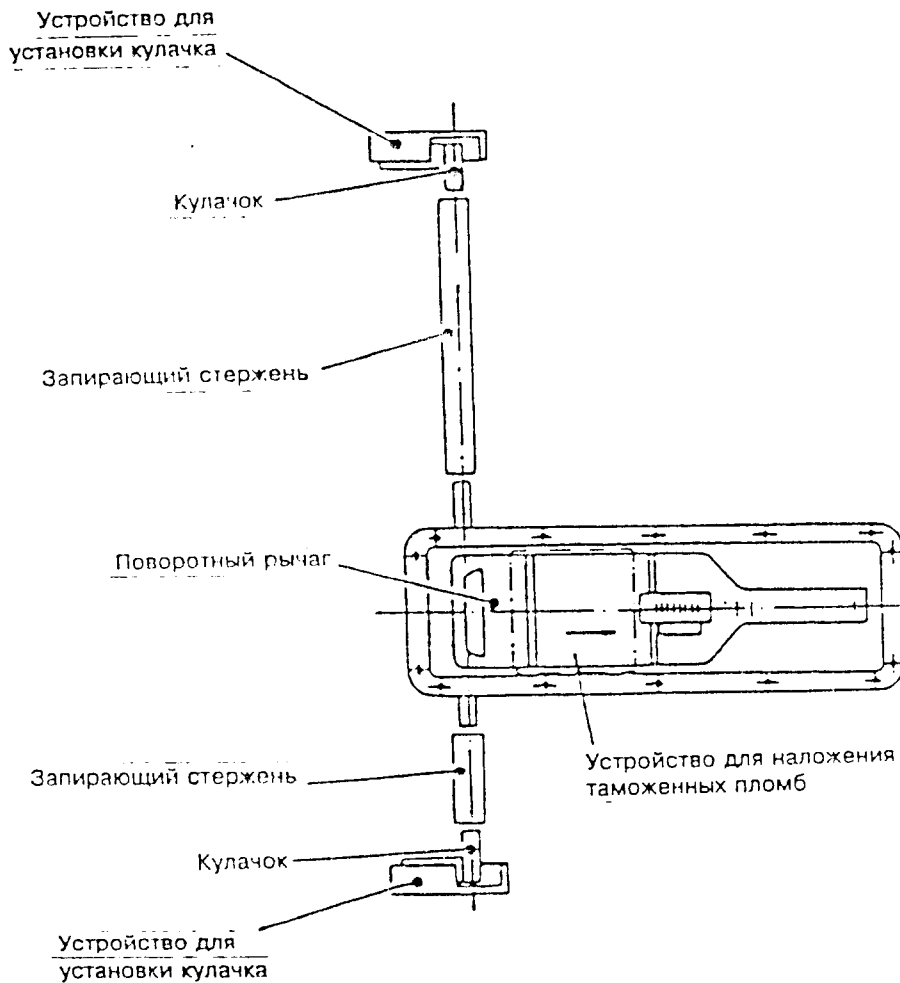
Образец устройства для наложения таможенных пломб



Устройство для наложения таможенных пломб используется преимущественно на металлических контейнерах и грузовых отделениях. Необходимо точно определить места наложения пломб. Используются различные виды пломб. Если используется пломба в виде "восьмерки", проволока должна проходить через все четыре отверстия (а, б, с, д). Если обычная пломба – достаточно пропустить проволоку через отверстия (с) или (д).

Рисунок 4

Образец устройства для наложения таможенных пломб



Этот тип устройства для наложения таможенных пломб используется для обеспечения таможенной безопасности дверей контейнеров и грузовых отделений транспортных средств. Часть такого устройства, предназначенная непосредственно для наложения пломб может изменяться в зависимости от того, как располагаются отверстия для наложения таможенных пломб (вертикально или горизонтально). С точки зрения таможенных органов конструкция, в которой отверстия располагаются вертикально, представляется более надежной, т.к. конструкция с горизонтальным расположением отверстий требует более тщательного опломбирования.

Статья 2, пункт 1 (продолжение)

(с) вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь грузового отделения. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и поставить на место без оставления видимых следов.

Пояснительные записки

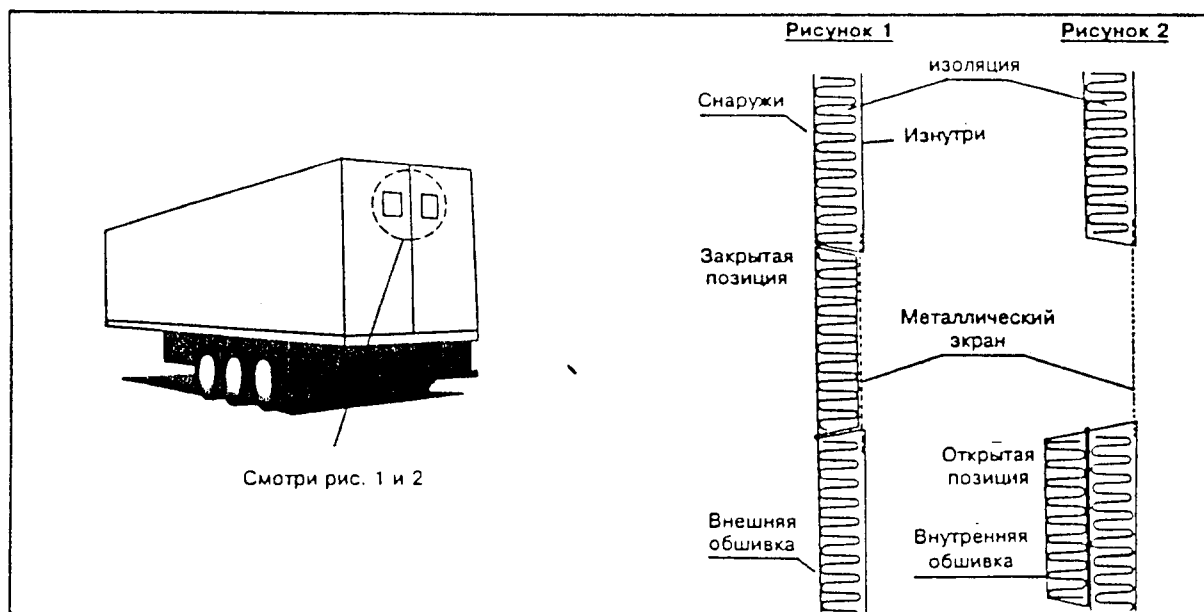
2.2.1(с) – 1 Вентиляционные отверстия

- (а) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 400 мм.
- (б) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны быть заслонены:
 - (i) проволочной сеткой или перфорированным металлическим экраном (с максимальным размером отверстий в обоих случаях 3 мм) и защищены сварной металлической решеткой (с максимальным размером отверстий 10 мм) ; или
 - (ii) одним перфорированным металлическим экраном достаточной прочности (с максимальным размером отверстий 3 мм и толщиной не менее 1 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend.12, вступила в силу 1 августа 1990 года)

Комментарии

Вентиляционные отверстия в изотермических грузовых отделениях

*Образцы экрана, помещаемого между внутренней и внешней стенками изотермических грузовых отделений
(TRANS/WP30/127, пункт 43; TRANS/WP30/AC.2/25, приложение 3)*



Смотри рис. 1 и 2

Пояснительные записки 2.2.1(с)-1 (продолжение)

(с) Отверстия, не дающие прямого доступа к грузовому отделению (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться устройствами, о которых говорится в подпункте (b), но в которых допускаются размеры отверстий до 10 мм (для проволочной сетки или металлического экрана) и 20 мм (для металлической решетки). (ECE/TRANS/17/Amend.12, вступила в силу 1 августа 1990)

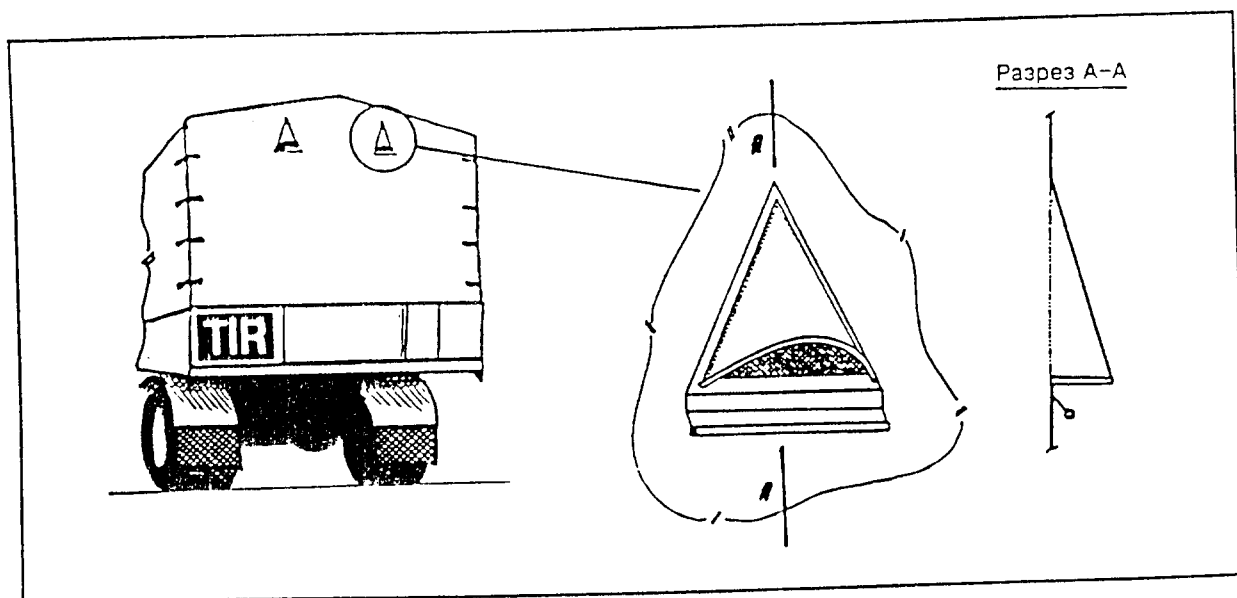
(d) В тех случаях, когда отверстия устраиваются в покрытии, в принципе должны быть предусмотрены устройства, упомянутые в пункте (b) настоящих записок. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи проволочной или иной сетки, закрепляемой изнутри.

(e) Допустимы неметаллические приспособления при условии, что соблюдаются размеры ячеек, и что используемый материал достаточно прочен, чтобы ячейки нельзя было расширить без оставления видимых следов. Кроме того, вентиляционное приспособление должно быть сконструировано таким образом, чтобы его нельзя было заменить, работая только с одной стороны покрытия.

(f) Вентиляционное отверстие может быть оснащено защитным приспособлением. Это приспособление должно крепиться к брезенту таким образом, чтобы не затруднять осмотра вентиляционных отверстий сотрудниками таможенной службы. Место крепления защитного приспособления к брезенту должно находиться на расстоянии не менее 5 см от экрана вентиляционного отверстия. (ECE/TRANS/17, Amend.5, вступила в силу 1 августа 1984)

Комментарии

Образец защитного устройства



Комментарий к пояснительным запискам 2.2.1 (с)-1 (продолжение)

Вентиляционные отверстия в грузовых отделениях

Хотя размер вентиляционных отверстий в принципе не должен превышать 400 мм, таможенный орган, при предъявлении ему транспортного средства с вентиляционными отверстиями размером более 400 мм, может допустить такое транспортное средство к перевозке при условии соблюдения всех остальных требований.

(TRANS/GE.30/14, пункт 102; TRANS/WP30/143, пункты 36 и 37; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Пояснительные записки

2.2.1 (с)-2 Дренажные отверстия

- a) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 35 мм;
- (b) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны оборудоваться устройствами, предписанными в подпункте (b) пояснительной записки 2.2.1(с)-1 для вентиляционных отверстий;
- (с) В тех случаях, когда дренажные отверстия не дают прямого доступа к грузовому отделению, указанные в подпункте (b) настоящей записки устройства не требуются при условии, что отверстия оборудованы надежной системой дефлекторов, легко доступной с внутренней стороны грузового отделения.

Статья 2 (продолжение)

2. Несмотря на положения подпункта (с) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов грузового отделения, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того, чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

- (i) необходимо в тех случаях, когда внутренняя обшивка покрывает грузовое отделение на всю его высоту от пола до потолка, или в тех случаях, когда пространство между обшивкой и внешней стенкой полностью закрыто, обеспечить, чтобы внутренняя обшивка крепилась таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; и
- (ii) необходимо в тех случаях, когда обшивка не покрывает грузовое отделение на всю его высоту и когда пространство между обшивкой и внешней стенкой закрыто неполностью, и во всех других случаях, когда в конструкции грузового отделения имеются полые пространства, обеспечить, чтобы количество указанных пространств было ограничено до минимума и чтобы эти пространства были легко доступны для таможенного контроля.

Комментарий к пункту 2 статьи 2*Уменьшение количества полых балок, используемых в конструкциях*

Количество деталей, используемых в конструкциях грузовых отделений и имеющих полые пространства (например, полые балки), должно быть сведено к минимуму. Это требование должно учитываться при создании новых конструкций грузовых отделений. В конструкциях грузовых отделений рекомендуется использовать балки открытого профиля. (TRANS/WP30/135, пункты 63-65; TRANS/WP30/137, пункты 65-67; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3; TRANS/WP.30/151, пункты 33-36)

Статья 2 (продолжение)

3. Устройство окон допускается при условии, что они сделаны из достаточно прочных материалов и не могут сниматься снаружи и вновь устанавливаться без оставления видимых следов. Установка стекол тем не менее может допускаться, однако, если вместо безопасного стекла используется другое стекло, окна оборудуются прочно закрепленной металлической решеткой, которую нельзя снять снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend. 7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

Пояснительные записки

2.2.3 Безопасное стекло

Стекло считается безопасным, если отсутствует опасность его разрушения в результате действия любого фактора, обычно имеющего место в нормальных условиях эксплуатации транспортного средства. На такое стекло должно быть нанесена маркировка, указывающая, что данное стекло является безопасным.
(ECE/TRANS/17, Amend. 7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

4. Отверстия, сделанные в полу в технических целях, таких, как смазка, обслуживание, наполнение песочницы, допускаются только при условии, что они оборудуются крышкой, которая должна устанавливаться таким образом, чтобы доступ в грузовое отделение снаружи был невозможен.

Комментарий к пункту 4 статьи 2

Защита отверстий, предназначенных для технических целей

Крышки отверстий в полу грузовых отделений автотранспортных средств считаются достаточно защищенными, если защитные устройства, препятствующие доступу в грузовое отделение снаружи, находятся внутри грузового отделения.

(TRANS/GE.30/AC.2/14, пункты 35-39)

Статья 3

Крытые транспортные средства

1. Положения статей 1 и 2 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом транспортные средства в той мере, в которой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны отвечать положениям настоящей статьи.
2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплению приспособления для закрывания, доступ к грузовому отделению был невозможен без оставления видимых следов.
3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть выполнены так, как показано на рис. 1, приложенном к настоящим Правилам; однако если на некоторых частях брезента (например, на откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. 2 или 2(a), приложенным к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого. Все швы должны быть прострочены на машине.

Пояснительные записки

2.3.3 Брезент, составленный из нескольких кусков

(a) Отдельные куски, составляющие один брезент, могут быть выполнены из различных материалов, удовлетворяющих положениям пункта 2 статьи 3 приложения 2.

(b) При изготовлении брезента допускается любое расположение кусков, в достаточной степени обеспечивающее безопасность, при условии, что куски соединяются в соответствии с условиями статьи 3 приложения 2.

Статья 3 (продолжение)

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. 3, приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере по 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

Комментарий*Полоса из пластмассы*

*Требование об обязательном наличии полосы из пластмассы весьма существенно, следовательно, им нельзя пренебрегать.
(TRANS/GE.30/17, пункт 99)*

Соединение краев брезента внахлестку

*Несмотря на то, что для целей таможенной безопасности ширина соединения краев брезента внахлестку не менее 15 мм является достаточной, допускается ширина нахлеста 20 мм и более, необходимость которой может обуславливаться техническими причинами в зависимости от того, из какого материала изготовлен брезент, и метода его спайки.
(TRANS/WP.30/161 пункт 64 и 65)*

Методы спайки кусков брезента

*К методам спайки кусков брезента, которые признаются в качестве безопасных с таможенной точки зрения, если они применяются в соответствии с положениями приложения 2 к Конвенции, относятся "тепловой метод спайки", когда спайка брезента производится с помощью высоких температур, и "метод высокочастотной спайки", когда спайка брезента производится с помощью высокой частоты и давления.
(TRANS/WP.30/161, пункт 64 и 65)*

5. Починка производится способом, показанном на рис. 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае полоса должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплатка накладывается изнутри.

Комментарий к пункту 5 статьи 3

Полосы из светоотражающего материала

Полосы из светоотражающего материала, которые могут быть сняты и которые закрывают структуру брезента, допустимы, если они полностью припаяны к брезенту, составленному из ткани, покрытой пластмассой, и прикреплены в соответствии с требованиями пункта 5 статьи 3 приложения 2 к Конвенции (см. рис. 9 ниже) (TRANS/WP.30/151, пункт 40)

Ремонт покрытия из ткани, покрытой пластмассой

Для ремонта такого покрытия разрешается использовать следующий способ: Для приваривания покрытия используется нагретый жидкий винил под давлением. В этом случае заплатка из пластического материала, закрепленная соединительной полосой, будет крепиться к покрытию по обеим сторонам.

(TRANS/GE.30/6, пункт 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, пункт 33)

6. Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1(a) и (b) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов креплений:

- (a) Брезент может крепиться с помощью:
 - (i) металлических колец, прикрепляемых к транспортному средству,
 - (ii) проушин по краям брезента,
 - (iii) веревки или троса, проходящих через кольца над брезентом и видимых с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на жесткую часть транспортного средства по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению.

Пояснительные записки

2.3.6(a)-1 Транспортные средства, оборудованные скользящими кольцами

Металлические кольца для крепления брезента, скользящие по металлическим штангам, укрепленным на транспортных средствах, допустимы в целях настоящего пункта (см. рис. 2 приложения 6) при условии, если:

- (a) штанги крепятся к транспортному средству через промежутки максимум 60 мм и таким образом, чтобы их нельзя было снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов;
- (b) кольца будут двойными или будут иметь центральный стержень и изготовлены цельными без применения сварки; и

Пояснительная записка к пункту б а) статьи 3 (продолжение)

(с) брезент крепится к транспортному средству в строгом соответствии с требованием, приведенным в подпункте а) статьи 1 приложения 2 к настоящей Конвенции.

2.3.6 (а)-2 Транспортные средства, оборудованные поворотными кольцами

Металлические поворотные кольца, каждое из которых вращается в металлической крепежной скобе, прикрепленной к транспортному средству, допустимы в целях настоящего пункта (см. рис. 2а в приложении б) при условии, что:

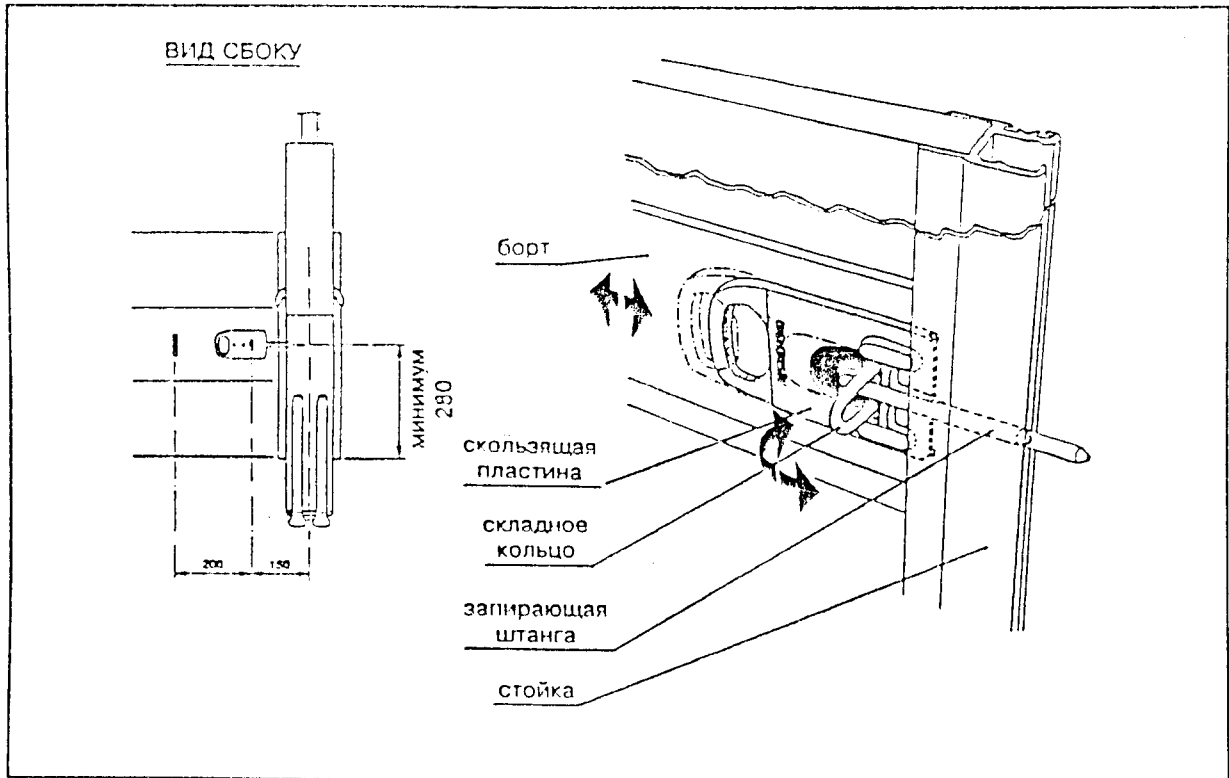
(а) каждая скоба крепится к транспортному средству таким образом, что ее нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов; и

(б) пружина, находящаяся под каждой скобой, полностью закрыта металлическим кожухом в форме колокола (ECE/TRANS/17, Amend.4, вступила в силу 1 октября 1982 года)

Комментарии

Образец конструкции, в которой используются запирающие штанги

Устройство, изображенное ниже, отвечает требованиям приложения 2, статьи 1, пункта (а) и приложения 2 статьи 3, пунктов б(а) и 8.



Комментарии к пункту 6 а) статьи 3 (продолжение)

Описание

Устройство устанавливается на борт так же, как и обычные кольца МДП, и также, как и при установке колец МДП, расстояние между устройством и центром стойки не должно превышать 150 мм. Подобно кольцу МДП, устройство крепится двумя заклепками. Устройство состоит из трех металлических частей: пластины основания, складного кольца МДП и скользящей передней пластины, включающей в себя запирающую штангу. Когда передняя пластина переводится в позицию "закрыто", запирающая штанга входит в отверстие в стойке и прижимает к ней борт. Запирающая штанга должна входить в стойку не менее, чем на 20 мм. Одновременно автоматически складывается кольцо МДП. В позиции, когда соединительная веревка пропущена через кольца поверх покрытия, скользящая передняя пластина надежно закреплена и не может соскользнуть в позицию "открыто".

(TRANS/WP30/125, пункт 40; TRANS/WP30/127, пункты 46 и 47; TRANS/WP30/AC. 2/23, приложение 3)

Форма проушин

Проушины в покрытии могут быть овальной или круглой формы, а кольца должны выступать из соответствующих частей транспортного средства не более, чем это необходимо. Чтобы убедиться в том, что покрытие закреплено надлежащим образом, должностное лицо таможенного органа прежде, чем наложить печати и пломбы на транспортное средство, должно проверить крепление соединительной веревки.

(TRANS/GE.30/57, пункт 35)

Образец металлического кольца для крепления покрытия к транспортному средству

В приваренных металлических стойках, поддерживающих и содержащих механизмы запирания бортов, вмонтировано по одному металлическому складному кольцу МДП. Кольцо МДП может быть сложено вручную через небольшое отверстие на внешней стороне стойки. Кольцо МДП находится в положении "открыто" или "закрыто" под действием пружины. Действует оно следующим образом.

К каждому стержню, предназначенному для запирания борта, приварен металлический ограничитель, который ограничивает вертикальное перемещение запирающих стержней и не позволяет раскрыться бортам, когда кольцо МДП находится в позиции "открыто". В то же время конфигурация и расположение этих металлических ограничителей не позволяют открыться кольцу МДП при открытых бортовых замках.

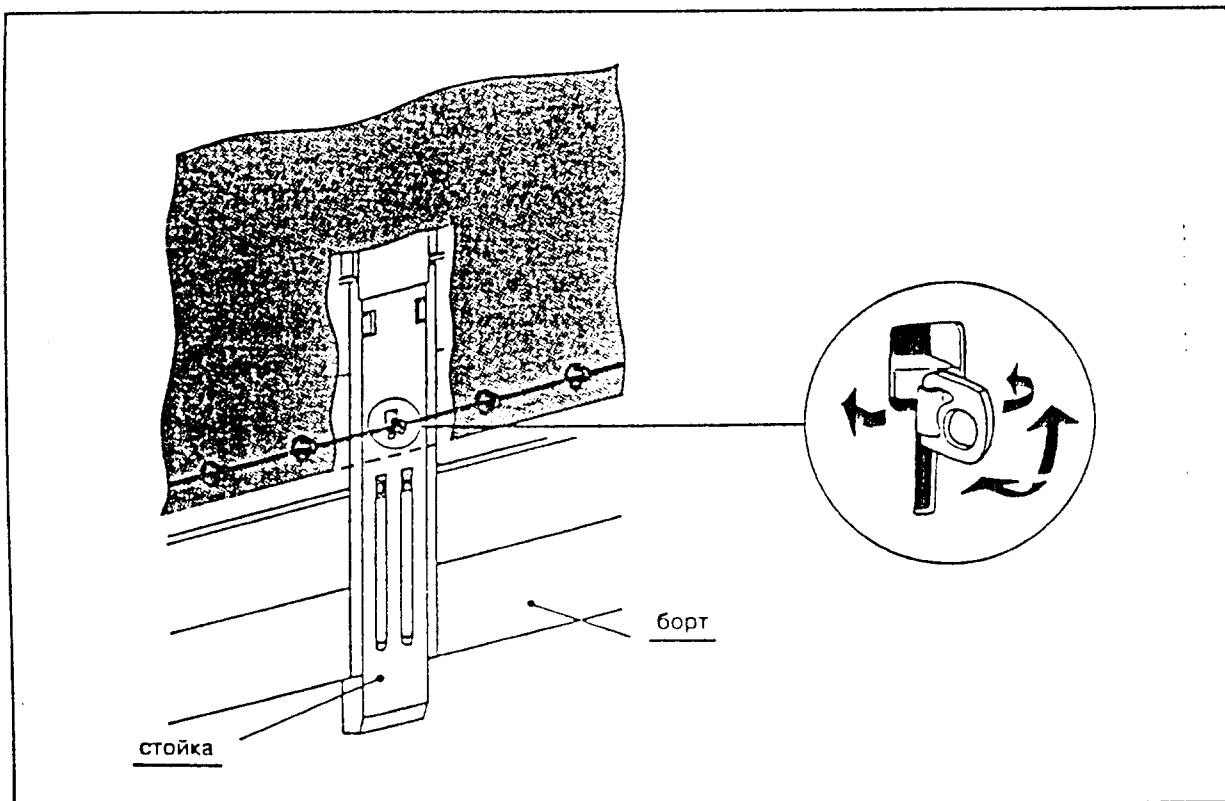
Комментарии к пункту б а) статьи 3 (продолжение)

Это означает, что в положении "открыто" с пропущенной через него соединительной веревкой, кольцо обеспечивает крепление борта к стойкам, а также крепление стоек к полу грузового отделения.

Кроме того, запирающий стержень верхней стойки, приваренный к одному из запирающих стержней бортов, одновременно с креплением бортов обеспечивает крепление крыши.

Пока кольцо МДП находится в положении "закрыто", для того, чтобы открыть борт или крышу, необходимо полностью уничтожить стойку. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 15; TRANS/GE.30/35, пункт 109 и приложение 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 27-29; см.рис. ниже)

Образец крепления металлических колец к покрытию



Статья 3, пункт 6 (продолжение)

(b) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к транспортному средству, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

Пояснительные записки

2.3.6.(b) Глухое крепление покрытия

В тех случаях, когда один или несколько краев брезента наглухо крепятся к кузову транспортного средства, брезент должен удерживаться с помощью ленты из металла или другого подходящего материала, прикрепляемой к кузову транспортного средства крепежными деталями, удовлетворяющими требованиям подпункта (a) записки 2.2.1 (a) настоящего приложения.

Комментарии

Крепежная деталь, изображенная на рис. 4 приложения 6, отвечает требованиям приложения 2, статьи 3, подпунктов б (a) и б (b). (TRANS/GE.30/55, пункт 41)

(c) При использовании системы крепления брезента она должна в закрытом положении плотно прижимать брезент к наружной части грузового отделения (в качестве образца см. рис. 6). (ECE/TRANS/17, Amend.7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

7. Брезент должен опираться на соответствующую конструкцию (стойки, боковины, арки, поперечины и т.д.).

Комментарии

Опорная конструкция

Иногда при изготовлении опорной конструкции применяются полые дуги, которые могут быть использованы как тайник. С другой стороны, их всегда можно осмотреть, как и другие части транспортного средства. С учетом этого использование полых дуг разрешается. (TRANS/GE.30/14, пункт 90; TRANS/GE.30/12, пункты 100 и 101; TRANS/GE.30/6, пункт 41)

Статья 3 (продолжение)

В. Расстояния между кольцами и расстояния между проушинами не должны превышать 200 мм. Однако эти расстояния между кольцами и проушинами могут быть большими, но не превышать 300 мм с любой стороны стойки, если конструкция транспортного средства и брезента такова, что полностью исключают доступ в грузовое отделение. Проушины должны быть жесткими.
(ECE/TRANS/17/Amend. 1, вступила в силу 1 августа 1979 года)

Пояснительные записки

2.3.8 Расстояния между кольцами и проушинами

Над стойками допускается расстояние более 200 мм, но не более 300 мм, если кольца "утоплены" в бортах и проушины имеют овальную форму и настолько малы, что могут одеваться на кольца без зазора.
(ECE/TRANS/17, Amend. 1, вступила в силу 1 августа 1979 года)

В. Должны применяться следующие виды крепления:

(а) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или

(б) веревка из пеньки или sisala диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку из пластмассы.

В случаях, когда брезент должен крепиться покрытие к раме в какой-либо конструкции, которая отвечает требованиям пункта 6 а) настоящей статьи, в качестве крепления может использоваться ремешок (пример такой конструкции приведен на рис. 7 к настоящему приложению). Сам ремешок должен отвечать предписаниям пункта 11 е) в отношении материала, размеров и формы.

(ECE/TRANS/17/Amend. 11, вступила в силу 1 августа 1989 года)
(ECE/TRANS/17/Amend. 17, вступила в силу 1 августа 1995 года)

Пояснительные записки

2.3.9 Допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый по крайней мере четырьмя стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачной пластиковой оболочки) не менее 3 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend. 4, вступила в силу 1 октября 1982 года)

Комментарий к пояснительной записке 2.3.9

Нейлоновые тросы

Использование нейлоновых тросов в пластиковой оболочке запрещено, поскольку они не отвечают требованиям как приложения 2 статьи 3, пункт 9, так и пояснительных записок, приведенных выше. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 16; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 30-33)

Крепежная веревка

В случае, когда необходимо закрепить покрытие на раме транспортного средства, вместо ремней может быть использована веревка, которая может состоять из двух кусков. (TRANS/WP30/125, пункт 33)

10. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно включать полую заклепку, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска. (рис.5, приложенный к настоящим правилам).

11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки грузов, обе полы брезента соединяются вместе. Для этого может использоваться следующая система:

(а) оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- (i) откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи;
- (ii) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; кольца должны быть изготовлены из металла; и
- (iii) ремня, изготовленного из цельного куска соответствующего нерастягивающегося материала, шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь либо:

Статья 3, пункт 11(a)(iii) (продолжение)

проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи, либо

проушину, которая может прикрепляться к металлическому кольцу, упомянутому в пункте 6 настоящей статьи, и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

Откидная пола не требуется, если имеется специальное устройство, например, защитная перегородка, которая препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

b) Специальная система закрывающих окон в брезенте обеспечивает плотное закрытие краев брезента после закрытия и опечатывания грузового отделения. В системе имеется отверстие, через которое может проходить металлическое кольцо, упомянутое в пункте 6 настоящей статьи, и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи. Такая система приводится на рис. 8, содержащемся в настоящем приложении.
(ECE/TRANS./17/Amend.14, вступила в силу 1 августа 1992 года)

Пояснительные записки к пункту 11(a)

2.3.11(a)-1 Откидные натяжные полы брезента

На многих транспортных средствах брезент снабжен снаружи горизонтальной откидной полкой с проушинами, проходящей вдоль боковой стороны транспортного средства. Такие откидные полы, так называемые натяжные полы, используются для натяжения брезента с помощью тросов или подобных устройств. Эти полы использовались для прикрытия устраиваемых в брезенте горизонтальных разрезов, позволявших нежелательный доступ к грузам, перевозимым в транспортном средстве. Поэтому рекомендуется не допускать использование откидных полов этого типа. Вместо них могут использоваться, в частности, следующие устройства:

- (a) натяжные откидные полы аналогичной конструкции, прикрепляемые с внутренней стороны покрытия; или
- (b) небольшие отдельные откидные полы, каждая с одной проушиной, прикрепляемые снаружи брезента и расположенные на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается соответствующее натяжение брезента.

В качестве альтернативы в некоторых случаях можно отказаться от использования на брезенте натяжных полов.

Пояснительные записки к пункту 11 а) (продолжение)

2.3.11(a)-2 Ремни

Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:

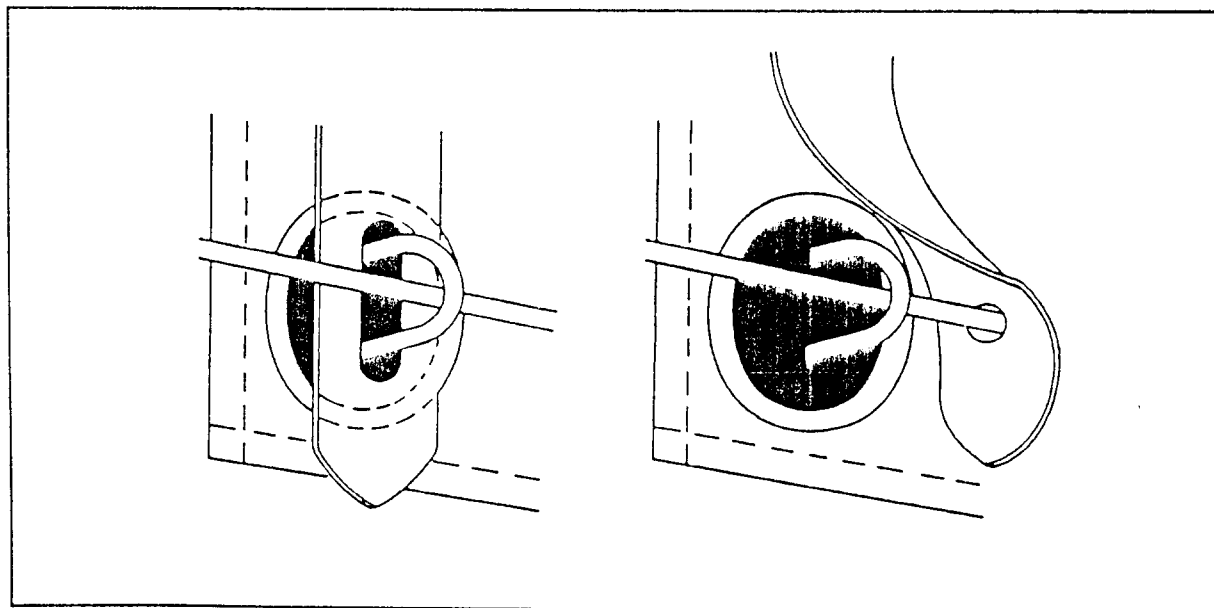
(а) кожа;

(b) нерастяжимые текстильные материалы, включая покрытые пластиком или прорезиненные ткани, при условии, что такие материалы после повреждения нельзя сварить или восстановить без оставления видимых следов. Кроме того, пластмасса, используемая для покрытия ремней, должна быть прозрачной и иметь гладкую поверхность.

2.3.11(a)-3 Устройство, показанное на рис. 3 настоящего приложения, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11(а) статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пунктов 6(а) и 6(б) статьи 3 приложения 2. (ECE/TRANS/17/Amend. 17, вступила в силу 1 августа 1994 года)

Комментарии к пояснительным запискам 2.3.11(a)-2

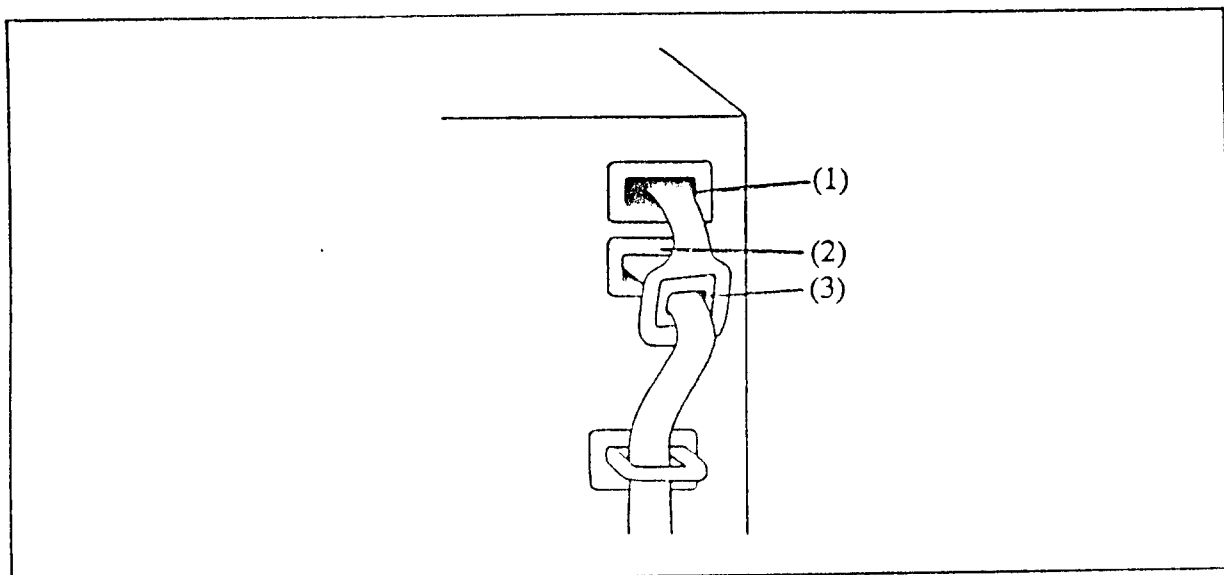
Образец ремней для крепления покрытия



Административный комитет считает, что проушины в ремнях должны быть укреплены.
(TRANS/GE.30/AC.2/21, пункт 16)

Комментарии к пояснительным запискам 2.3.11(а)-2(продолжение)*Безопасность ремней*

Устройство, изображенное ниже, отвечает требованиям приложения 2, статья 3, пункт 11(а) (iii)

Описание

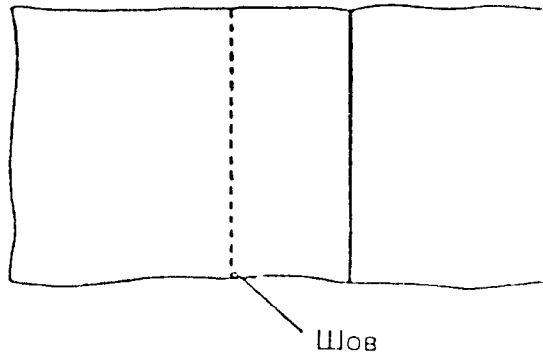
*Ремень должен быть пропущен через верхнюю проушину (1), отверстие в покрытии, предназначенное для разгрузочно-погрузочных работ (2), и через усиленные проушины (3) на конце ремня.
(TRANS/WP30/123, пункты 45-47 к приложению 3;
TRANS/WP30/AC.2/23, приложение 3)*

Рисунки к приложению 2

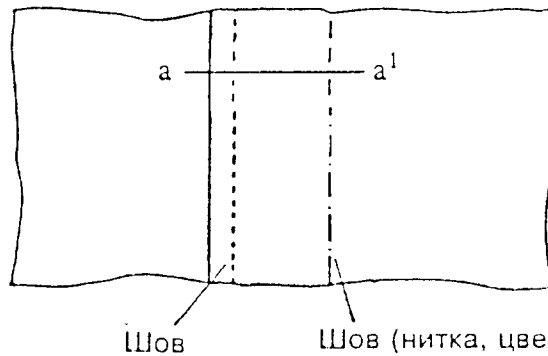
Рисунок 1

Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе

Вид снаружи

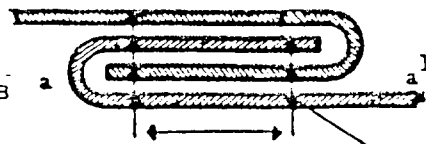


Вид изнутри



Шов (нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитки другого шва)

Разрез а-а¹
Плоский двойной шов



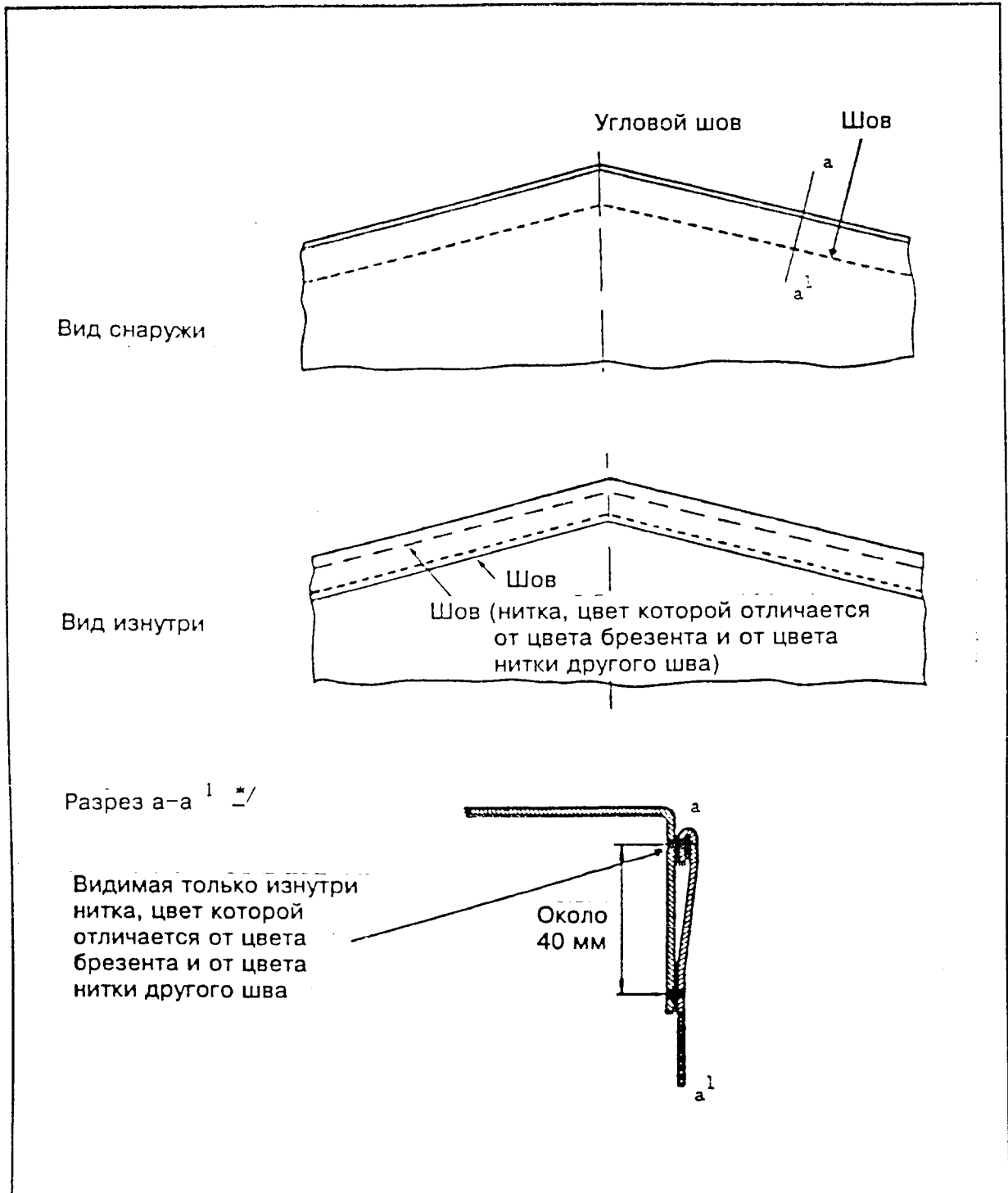
не менее
15 мм

Видимая только изнутри
нитка, цвет которой от-
личается от цвета брезента
и от цвета нитки другого шва

Рисунки к приложению 2

Рисунок 2

Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе

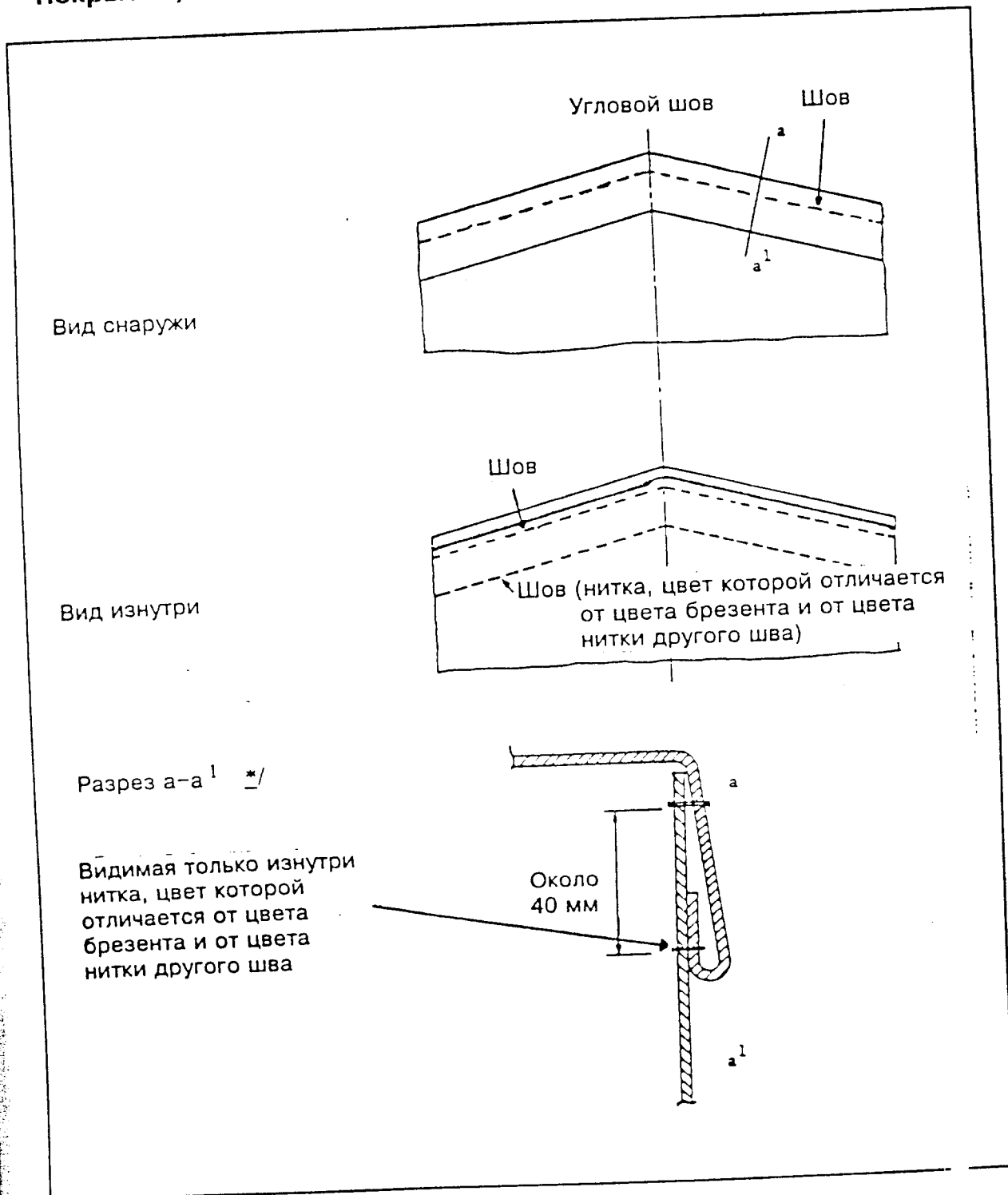


*/ Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с пунктом 3 статьи 3 приложения 2.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 2(а)

Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе

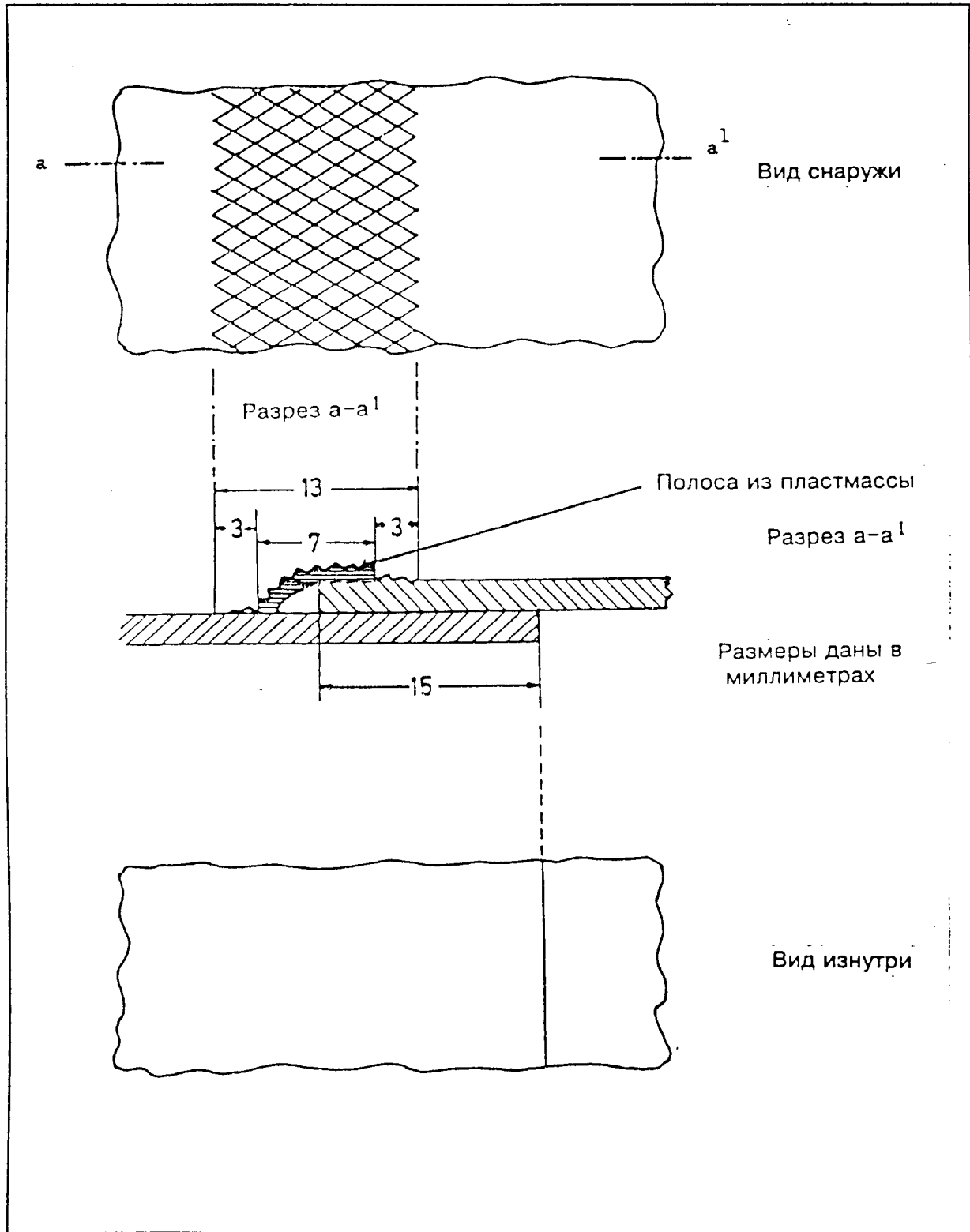


*/ Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с пунктом 3 статьи 3 приложения 2.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 3

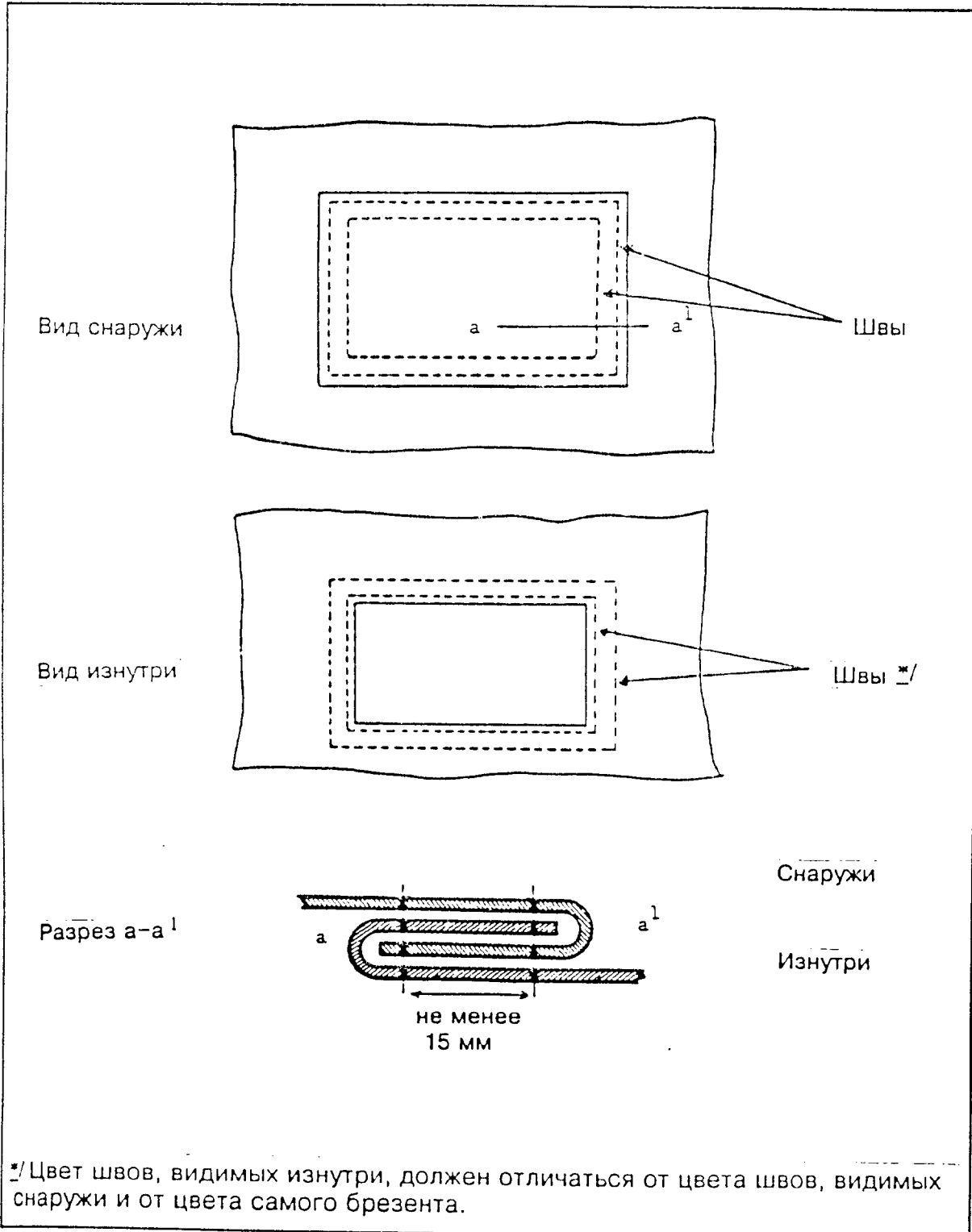
Покрытие, составленное из нескольких частей, сваренных вместе



Рисунки к приложению 2

Рисунок 4

Ремонт покрытия

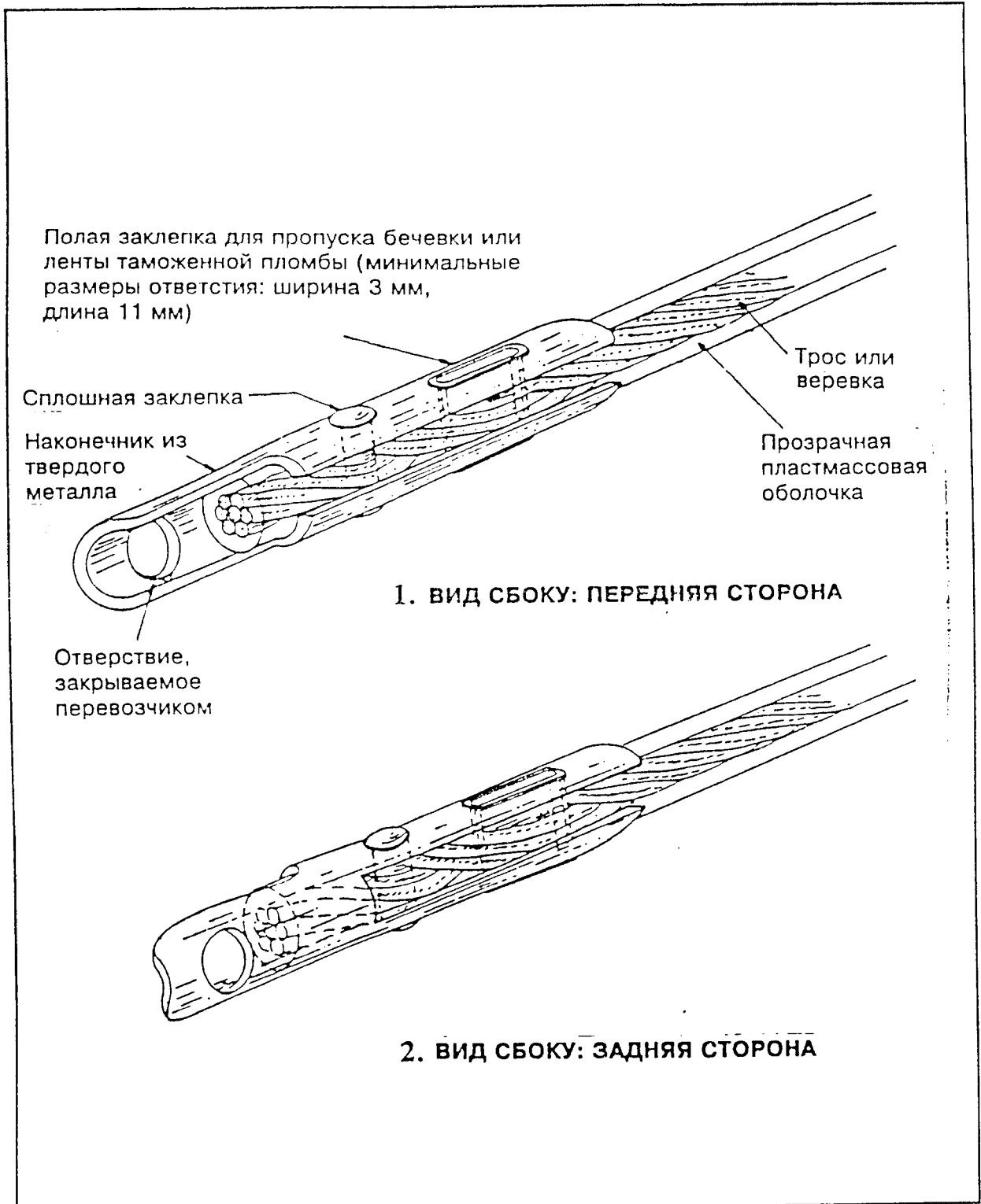


*/ Цвет швов, видимых изнутри, должен отличаться от цвета швов, видимых снаружи и от цвета самого брезента.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 5

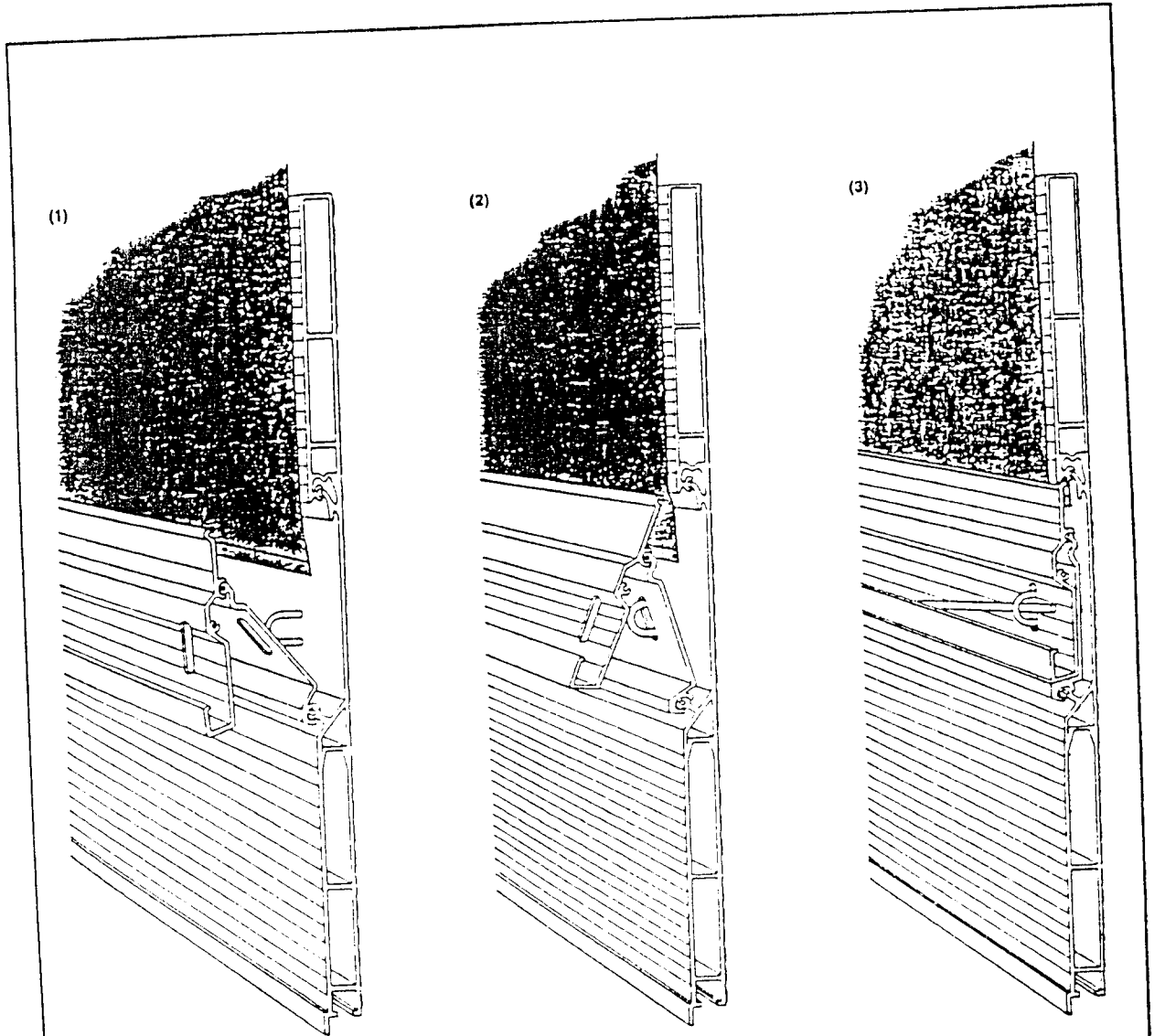
Образец наконечника



Рисунки к приложению 2

Рисунок 6

Образец крепления покрытия

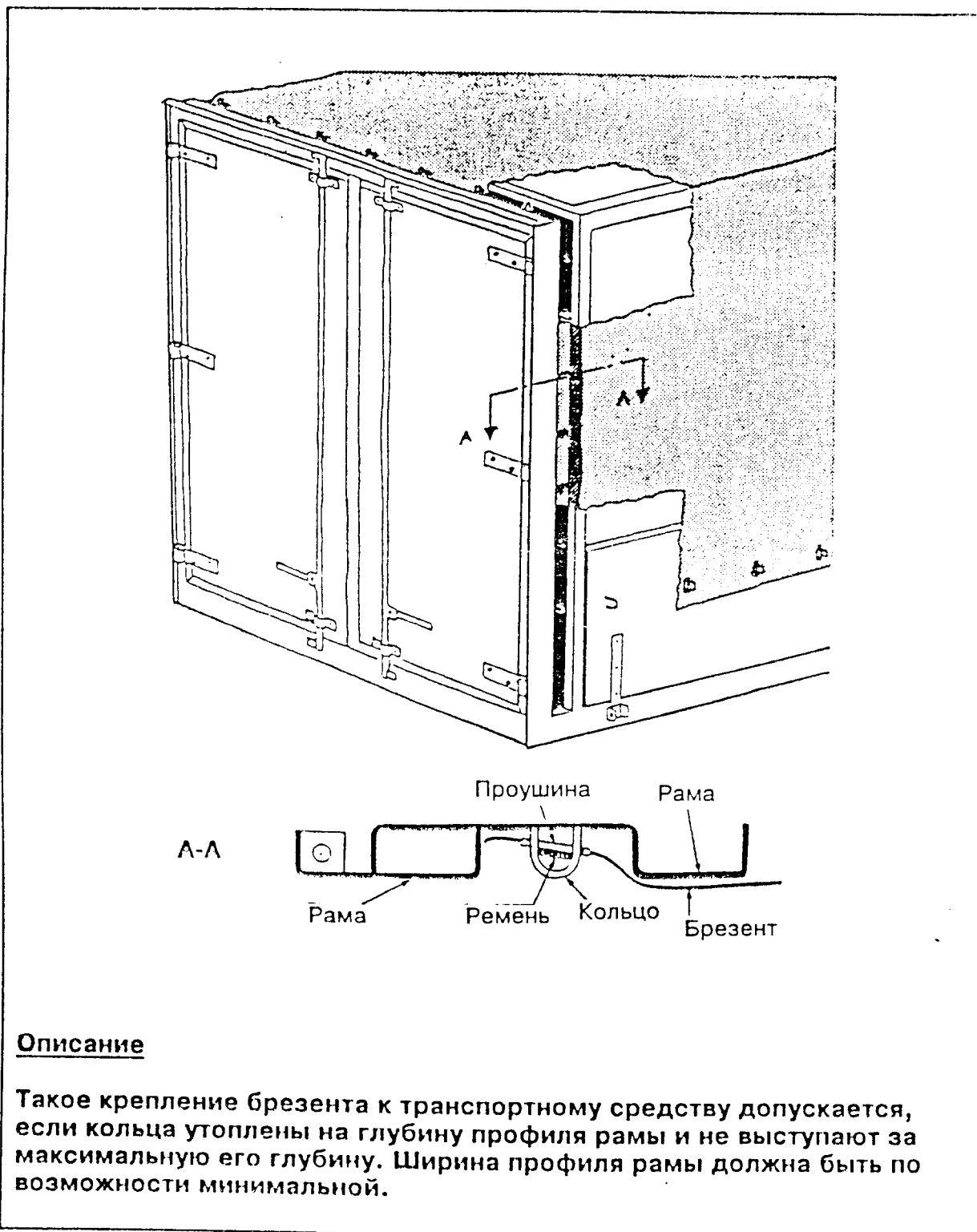


Описание: Настоящая система крепления брезента допускается в том случае, если она оборудована по крайней мере одним металлическим кольцом на концах каждого борта. Отверстия, через которые проходит кольцо, имеют овальную форму и точно соответствуют размеру проходящего через него кольца. Видимая часть металлического кольца при закрытой системе выступает на расстояние, которое не должно превышать более чем в два раза максимальную толщину троса.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 7

Образец крепления покрытия к раме специальной формы



Рисунки к приложению 2

Рисунок 8

Система закрывания отверстий, предназначенных для погрузочно-разгрузочных работ
(Описание на следующей странице)

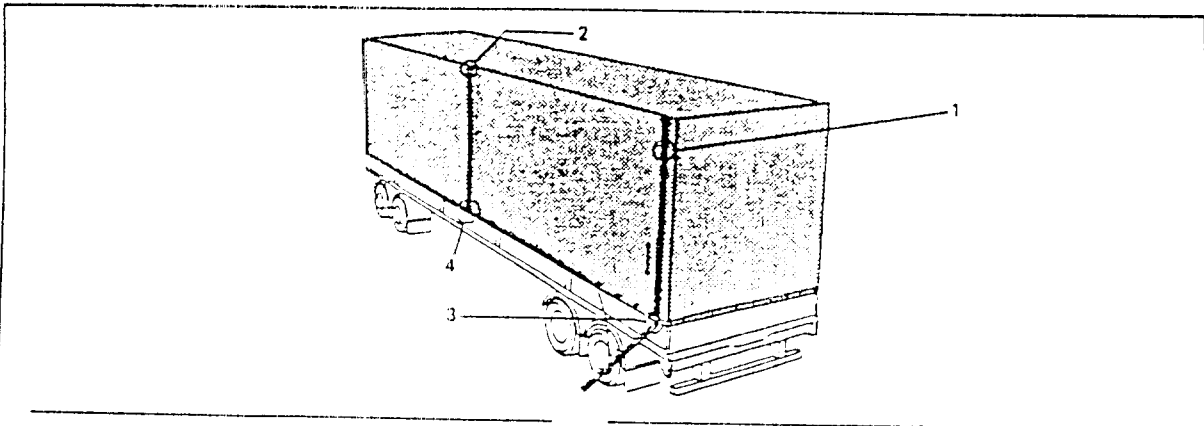


Рисунок 8.1

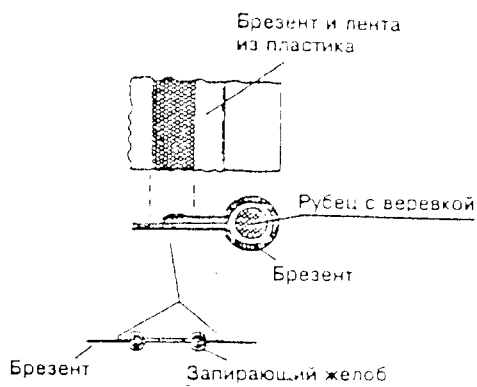


Рисунок 8.3

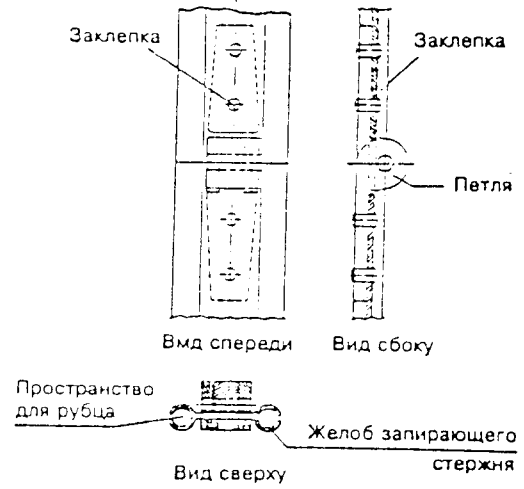


Рисунок 8.2

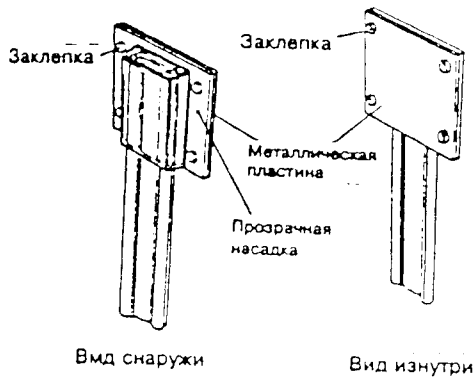
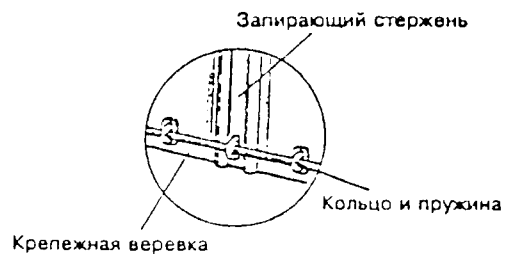


Рисунок 8.4



Описание

В описываемой запорной системе края отверстия в покрытии, предназначенного для погрузочно-разгрузочных операций, соединяются при помощи плоской алюминиевой стойки. Оба конца отверстия имеют по краям швы, через которые по всей длине пропущена веревка (рис. 8.1), которая надежно фиксирует концы отверстия в алюминиевой стойке. Шов устраивается на внешней стороне покрытия и сваривается в соответствии с требованиями, изложенными в приложении 2, статья 3, пункт 4 настоящей Конвенции.

Края отверстия вставляются снизу в пазы, устроенные в алюминиевой стойке и сдвигаются в ее верхнюю часть, нижняя часть стойки жестко фиксируется. В этом положении края надежно закреплены.

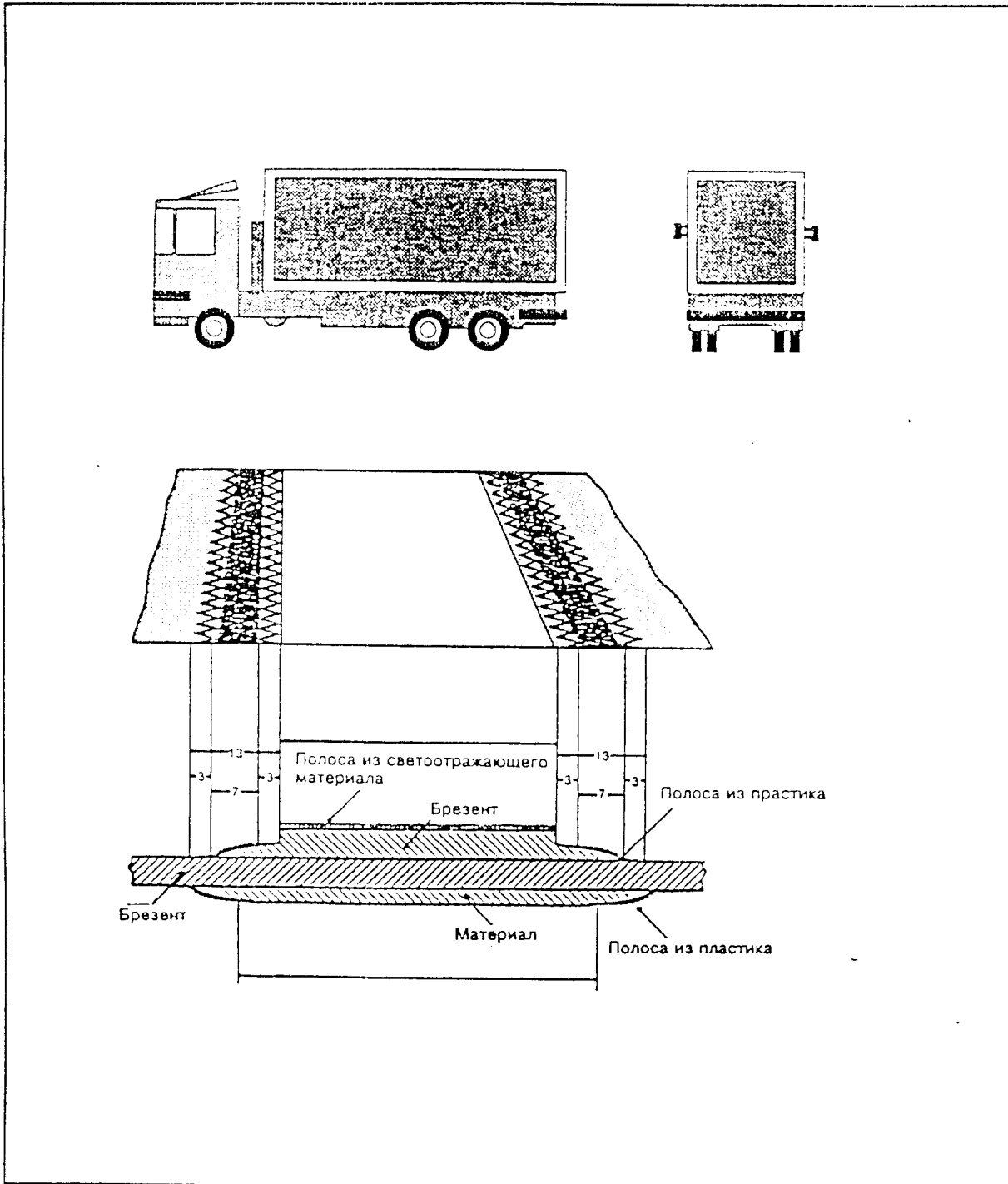
Верхний конец алюминиевой стойки фиксируется с помощью прозрачного пластикового колпачка, прикрепленного к покрытию заклепками (рис.8.2). Алюминиевая стойка состоит из двух разъемных частей соединяемых с помощью задвижки на заклепках, позволяющей легко разъединять и соединять указанную алюминиевую стойку. Конструкция задвижки должна исключать возможность снятия ее при закрытой системе (8.3)

В нижнем конце стойки имеется отверстие, через которое проходит кольцо. Отверстие должно быть овальной формы и его размер должен соответствовать диаметру кольца. (рис.8.4). Через кольцо пропускается соединительная веревка.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 9

Полосы из светоотражающих материалов



Приложение 3

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ПРИЛОЖЕНИИ 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Дорожные транспортные средства могут быть допущены к перевозке в соответствии с одной из следующих процедур:

(a) либо в индивидуальном порядке,

(b) либо по типу конструкции (серия дорожных транспортных средств).

2. На каждое допущенное к перевозке транспортное средство выдается свидетельство о допущении, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4. Это свидетельство должно быть напечатано на языке страны выдачи и на французском или английском языке. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике 6 свидетельства.

Комментарий

Наименование владельца свидетельства

В случае смены владельца может оказаться, что наименование, указанное в рубрике 8 "Владелец", будет отличаться от наименования нового владельца. Это не должно вызывать каких-либо споров (TRANS/GE.30/12, пункт 37)

Наименование транспортного средства

Фотографии транспортного средства, прилагаемые к свидетельству, могут не совсем точно воспроизводить предъявляемое транспортное средство. В этом случае не следует запрещать въезд транспортного средства на территорию государства, поскольку единственное назначение фотографий состоит в том, чтобы показать внешний вид транспортного средства. (TRANS/GE.30/12, пункты 38 и 39)

Недостаток места в рубрике 5 свидетельства

В случае, если в графе 5 "Прочие данные" не хватает места, информация может указываться в сноске на оборотной стороне свидетельства (TRANS/GE.30/12, пункты 40-41)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (продолжение)

3. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

Комментарий

Это должен быть подлинник свидетельства, а не его фотокопия (TRANS/GE.30/33, пункт 52)

4. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, - компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.

5. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

6. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

7. Компетентные органы страны регистрации транспортного средства или, если речь идет о транспортных средствах, для которых регистрация не требуется, компетентные органы страны, где проживает владелец или пользователь транспортного средства, могут в соответствующем случае изъять или возобновить свидетельство о допущении или выдать новое свидетельство о допущении при обстоятельствах, изложенных в статье 14 настоящей Конвенции и в пунктах 4, 5 и 6 настоящего приложения.

ПРОЦЕДУРА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ДОПУЩЕНИЯ

8. Заявка на индивидуальное допущение транспортного средства представляется компетентному органу владельцем, лицом, эксплуатирующим транспортное средство или представителем того или другого. Компетентный орган осуществляет контроль представленного дорожного транспортного средства в соответствии с общими правилами, предусмотренными выше в пунктах 1-7, удостоверяется в том, что оно удовлетворяет техническим условиям, предписанным в приложении 2, и выдает после допущения свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4.

**ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ПО ТИПУ КОНСТРУКЦИИ
(СЕРИИ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ)**

9. Когда дорожные транспортные средства одного и того же типа конструкции изготавливаются серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.
10. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры или буквы, которые он присваивает типу дорожного средства, являющемуся предметом его заявки.
11. К такой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции дорожного транспортного средства, подлежащего допущению.
12. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:
- (a) представить компетентному органу те из транспортных средств данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
 - (b) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
 - (c) информировать компетентный орган о любых даже мелких изменениях в чертежах или описаниях конструкции до того, как эти изменения будут произведены;
 - (d) на видном месте наносить на дорожные транспортные средства опознавательные цифры или буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого транспортного средства данного типа (заводской номер);
 - (e) вести учет транспортных средств, изготовленных в соответствии с допущенным типом.
13. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.
14. Ни одно транспортное средство не может быть допущено согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких изготовленных по этому типу транспортных средств, что транспортные средства этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в приложении 2.
15. Компетентный орган уведомляет в письменной форме завод-изготовитель о своем решении о допущении по типу конструкции. Это решение должно иметь дату, номер и содержать точное наименование органа, который его принял.
16. Компетентный орган принимает необходимые меры для выдачи должным образом заверенного им свидетельства о допущении каждого транспортного средства, изготовленного в соответствии с допущенным типом конструкции.

17. Прежде чем использовать транспортное средство для перевозки грузов с применением книжки МДП, держатель свидетельства о допусчении вписывает, если это требуется, в свидетельство о допусчении:

- регистрационный номер, присвоенный транспортному средству (рубрика 1), или
- когда речь идет о транспортном средстве, не подлежащем регистрации, свою фамилию и служебный адрес (рубрика 8).

Пояснительные записки

3.0.17. Процедура допущения

1. Приложение 3 предусматривает, что компетентные органы Договаривающейся стороны могут выдавать свидетельство о допусчении транспортного средства, изготовленного на ее территории, и что не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в отношении такого транспортного средства в стране, в которой оно зарегистрировано или, в соответствующем случае, в которой его владелец имеет свое постоянное местожительство.

2. Эти положения не направлены на то, чтобы ограничить право компетентных органов Договаривающейся стороны, на территории которой зарегистрировано транспортное средство или на территории которой его владелец имеет свое постоянное местожительство, требовать предъявление свидетельства о допусчении либо при ввозе, либо впоследствии в целях, связанных с регистрацией или проверкой транспортного средства или другими аналогичными формальностями.

18. Когда транспортное средство, допущенное к перевозке по типу конструкции, экспортируется в другую страну, которая является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то в этой стране не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в связи с ввозом.

**ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ОТМЕТОК
В СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ**

19. Если в допущенном транспортном средстве, перевозящем грузы с применением книжки МДП, обнаружены серьезные неисправности, компетентные органы Договаривающихся сторон могут либо запретить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП, либо разрешить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП по своей территории, приняв необходимые меры по контролю. Допущенное транспортное средство должно быть приведено в удовлетворительное состояние в возможно более короткий срок, и во всяком случае до его нового использования для перевозки грузов с применением книжки МДП.

20. В каждом из этих случаев таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допусшении транспортного средства. После приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки. Никакое транспортное средство, в рубрику 10 свидетельства которого внесена отметка в соответствии с упомянутыми положениями, не может вновь использоваться для перевозки грузов с применением книжки МДП до тех пор, пока не будет произведен соответствующий ремонт и пока отметки в рубрике 10 не будут аннулированы как указано выше.

Пояснительная записка

3.0.20 Процедура внесения отметок в свидетельство о допусшении

Когда отметка о неисправностях должна быть аннулирована после приведения транспортного средства в удовлетворительное состояние, достаточно проставить в предусмотренной для этой цели рубрике 11 "Устраненные неисправности" название соответствующего компетентного органа, его подпись и штамп.

Комментарий

Любые дефекты, обнаруженные в покрытии или деталях транспортного средства, обеспечивающих безопасность перевозки, могут указываться в рубрике 10 свидетельства о допусшении (TRANS/GE.30/33, пункты 46-49)

21. Каждая внесенная в свидетельство отметка должна быть заверена таможенными органами, и должна быть проставлена дата ее внесения.

22. Если транспортное средство имеет такие неисправности, которые, по мнению таможенных органов, не имеют серьезного характера и не создают возможности контрабанды, то может разрешаться дальнейшее использование этого транспортного средства для перевозки грузов с применением книжки МДП. Владелец свидетельства о допусшении ставится в известность об этих неисправностях и должен соответствующим образом отремонтировать свое транспортное средство в разумные сроки.

Приложение 4

**ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУЩЕНИИ
ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Комментарий

Свидетельство о допущении

*Свидетельство о допущении должно иметь формат А4. См. образец ниже.
(TRANS/GE.30/10, пункт 33; TRANS/WP.30/157, пункты 27-29;
TRANS/WP.30/AC.2/36, приложение 6)*

Фотографии или чертежи

*В случае, если в соответствии с приложением 4 к настоящей Конвенции к свидетельству о допущении прилагаются фотографии или чертежи, они должны точно соответствовать состоянию транспортного средства на момент выдачи свидетельства.
(TRANS/WP.30/157, пункт 31)*

Допущение съемных кузовов

*В соответствии со статьей 1(е) Конвенции съемные кузова рассматриваются как контейнеры. В связи с этим и в соответствии с приложением 6, пояснительная записка 0.1(е) для съемных кузовов не требуется получение свидетельства о допущении, предусмотренного в приложении 4. Тем не менее в соответствии с положениями приложения 7, часть II съемные кузова должны иметь таблички о допущении.
(TRANS/WP.30/157, пункт 59)*

Образец свидетельства о допущении
дорожного транспортного средства

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

дорожного транспортного средства к перевозке грузов
под таможенными печатями и пломбами

Свидетельство №

Конвенция МДП от 14 ноября 1975 года

Кем выдано:
(название компетентного органа)

Образец свидетельства о допущении
дорожного транспортного средства (продолжение)

ИДЕНТИФИКАЦИЯ		Свидетельство №	
1. Регистрационный №			
2. Тип транспортного средства			
3. Шасси №			
4. Марка (или наименование завода-изготовителя)			
5. Прочие данные			
6. Количество приложений			
7. ДОПУЩЕНИЕ		Действительно до	
<input type="checkbox"/> индивидуальное допущение ^{2/}		Печать	
<input type="checkbox"/> допущение по типу конструкции ^{2/}			
Номер разрешения (если требуется)			
Место			
Дата			
Подпись			
8. ВЛАДЕЛЕЦ , (завод-изготовитель, собственник или оператор) (только для незарегистрированных транспортных средств) Наименование и адрес			
9. ПРОДЛЕНИЕ			
Действительно до			
Место			
Дата			
Подпись			
Печать			

^{2/} Отметить крестиком в соответствующей клетке.

См. указания на стр. 4.
[стр. 2]

**Образец свидетельства о допущении
дорожного транспортного средства (продолжение)**

ЗАМЕЧАНИЯ (заполняется компетентными органами)				Свидетельство №	
10. Замечания неисправности			11. Устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись		Подпись	
10. Замечания неисправности			11. Устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись		Подпись	
10. Замечания неисправности			11. Устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись		Подпись	
12. Прочие замечания					
См. указания на стр. 4. (стр. 3)					

Образец свидетельства о допущении
дорожного транспортного средства (продолжение)

ВНИМАНИЕ

1. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство о допущении, считает это необходимым к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике № 6 свидетельства.
2. Это свидетельство должно находиться на борту дорожного транспортного средства. Оно должно представлять собой оригинал, а не фотокопию.
3. Дорожное транспортное средство представляется каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для продления свидетельства компетентным органом страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, - компетентным органом страны, в которой проживает его владелец, или пользователь.
4. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы оно вновь отвечало этим техническим требованиям.
5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, то допущение этого транспортного средства теряет силу, поэтому, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть снова допущено компетентным органом к эксплуатации.

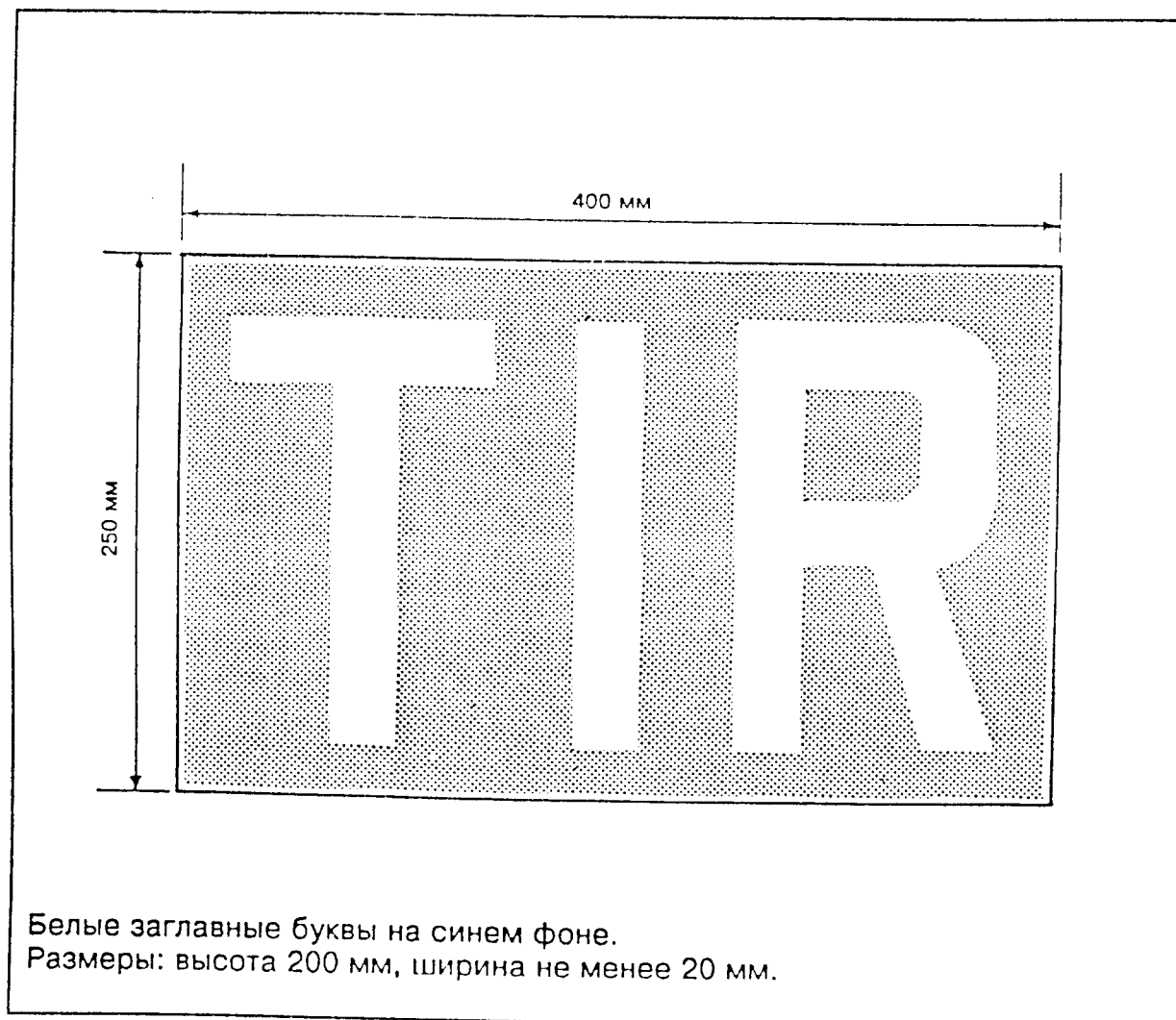
Приложение 5

ТАБЛИЧКА TIR*

1. Размер табличек должен быть: 250 мм на 400 мм.
2. Литеры TIR заглавными латинскими буквами должны быть высотой 200 мм и шириной линии не менее 20 мм. Литеры должны быть белого цвета на синем фоне.

Комментарии

Образец таблички TIR, соответствующий приложению 5, приведен ниже.
(TRANS/WP30/147, пункт32)



* Сокращение " TIR " соответствует русскому "МДП"

Приложение 6

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Введение

(i) В соответствии с положениями статьи 43 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики.

(ii) Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции или приложений к ней, а только уточняют их содержание, смысл и область применения.

(iii) В частности, в связи с положениями статьи 12 настоящей Конвенции и приложения 2 к ней в отношении технических условий допущения дорожных транспортных средств к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, в пояснительных записках содержатся в соответствующих случаях указания о конструктивных особенностях, которые должны рассматриваться Договаривающимися сторонами как отвечающие этим положениям. В пояснительных записках может также указываться в соответствующих случаях, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.

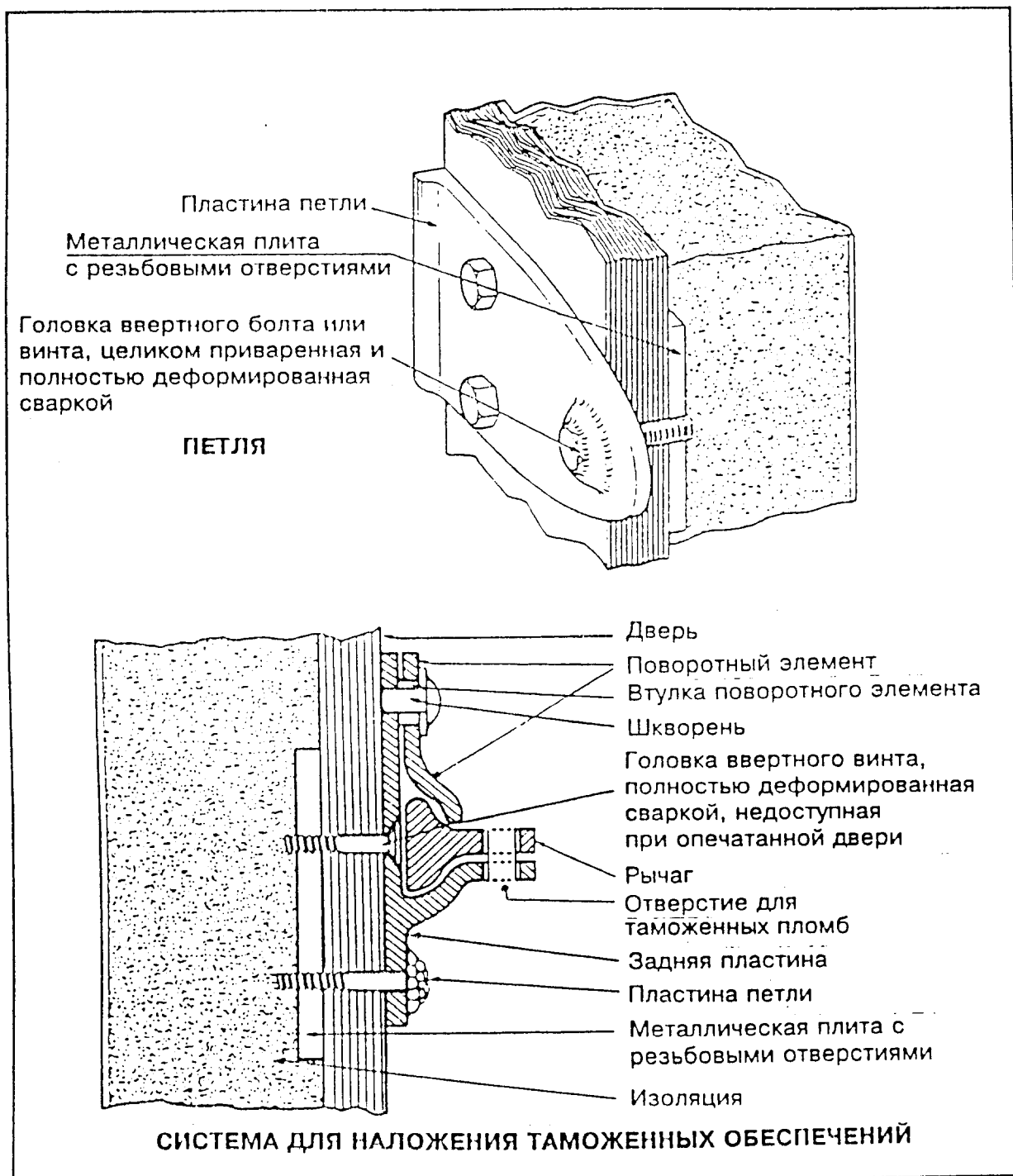
(iv) Пояснительные записки обеспечивают возможность применения положений настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

(Пояснительные записки, содержащиеся в приложении 6, помещены вместе с приложениями Конвенции, к которым они относятся. Рисунки, относящиеся к пояснительным запискам, включены в настоящее приложение).

Рисунки к приложению 6

Рисунок 1

ПРИМЕР ПЕТЛИ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЕЧАТЕЙ И ПЛОМБ НА ДВЕРЯХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ

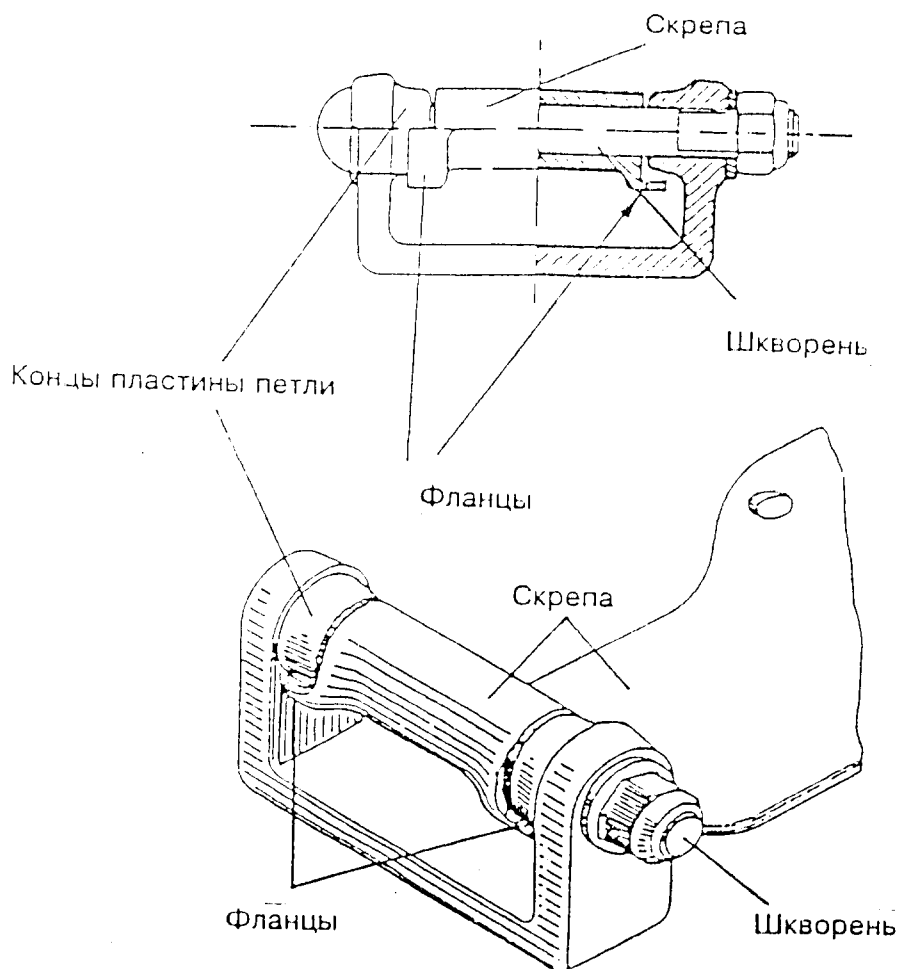


Рисунки к приложению 6

Рисунок 1а

ПРИМЕР ПЕТЛИ, ШКВОРЕНЬ КОТОРОЙ НЕ ТРЕБУЕТ
СПЕЦИАЛЬНОГО КРЕПЛЕНИЯ

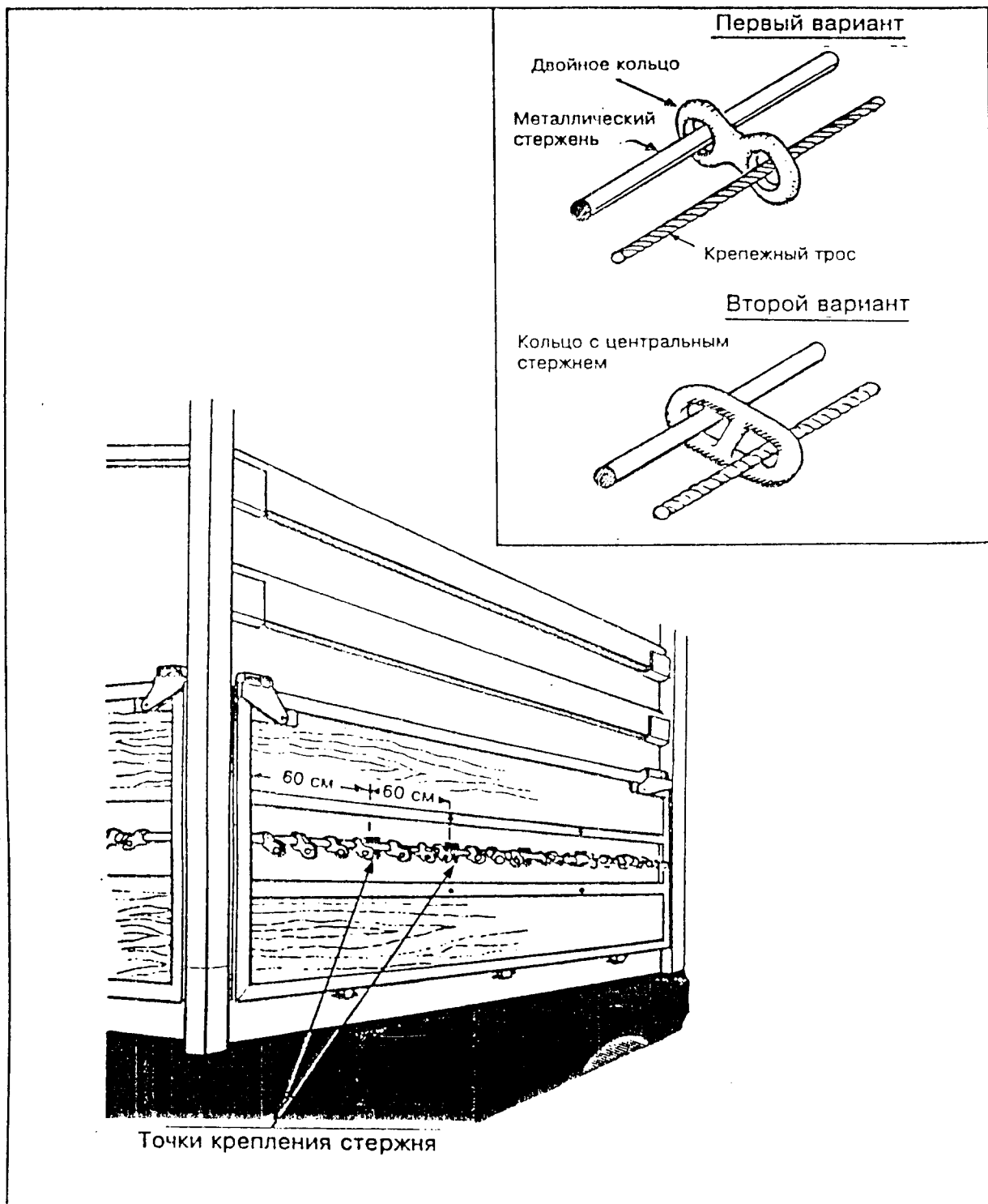
Показанная ниже петля отвечает положениям второго предложения подпункта (b) пояснительной записки 2.2.1(b). Конструкция пластины и скобы исключает необходимость в специальном креплении шкворня, поскольку пятки пластины заходят за края скобы. Таким образом, пятки препятствуют открытию опечатанной таможенной двери в месте ее навешивания после извлечения незакрепленного шкворня без оставления видимых следов.



Рисунки к приложению 6

Рисунок 2

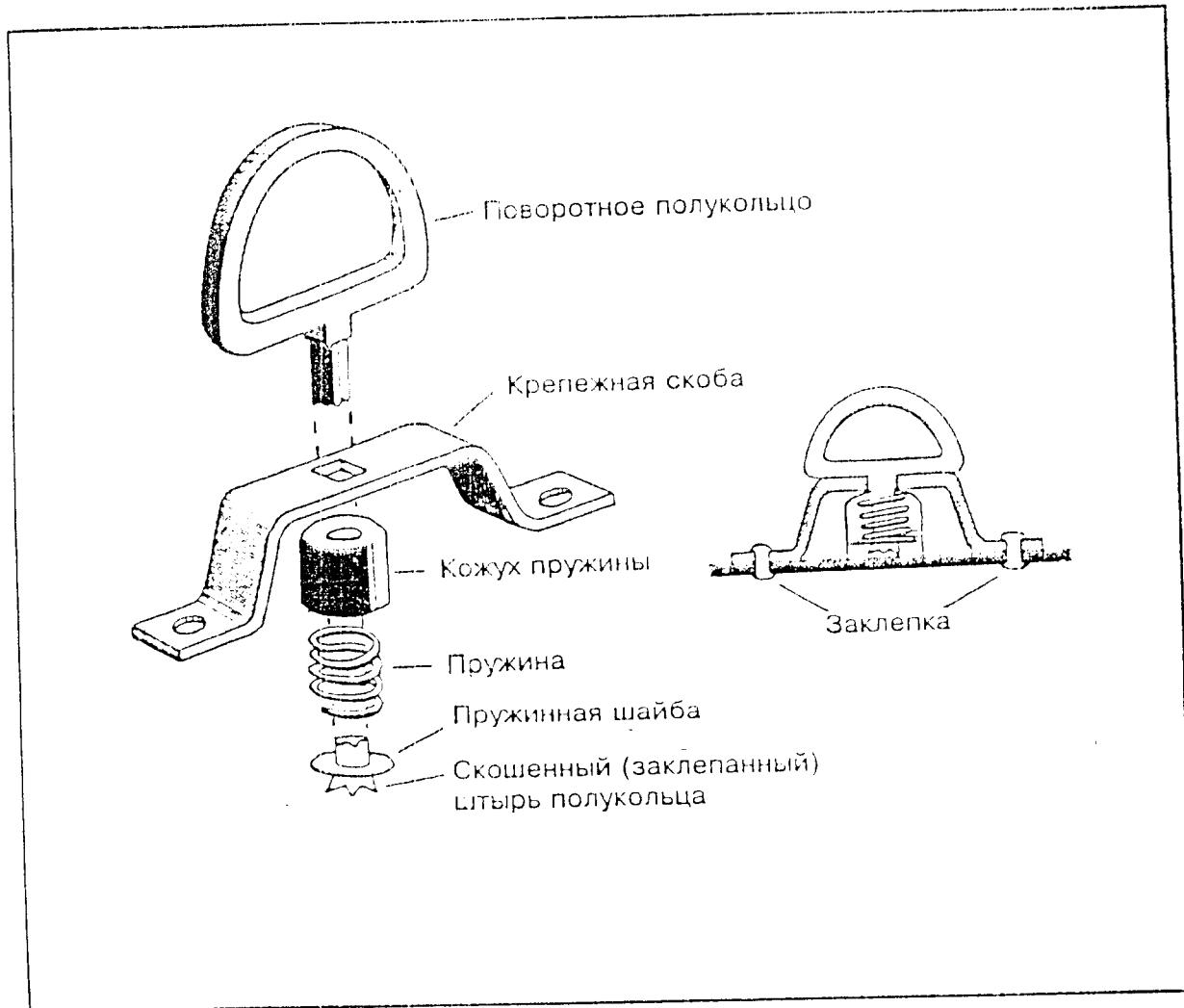
КРЫТЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА СО
СКОЛЬЗЯЩИМИ КОЛЬЦАМИ



Рисунки к приложению 6

Рисунок № 2 а

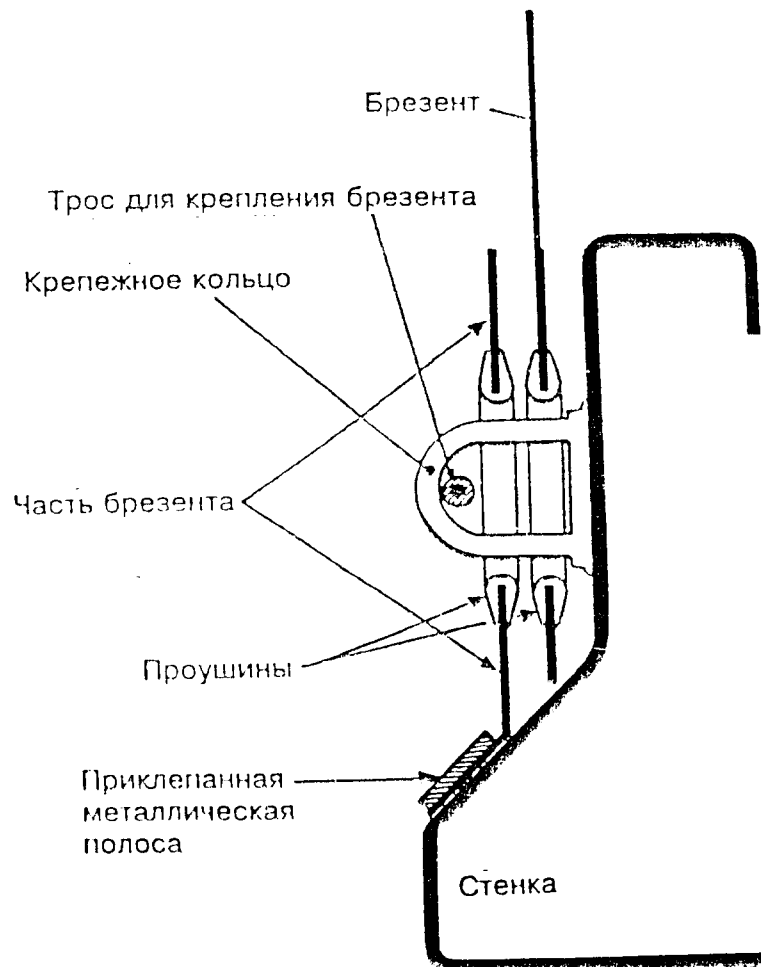
ОБРАЗЕЦ ПОВОРОТНОГО КОЛЬЦА (ПОЛУКОЛЬЦА)



Рисунки к приложению 6

Рисунок 3**ОБРАЗЕЦ УСТРОЙСТВА ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ПОКРЫТИЯ
К ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ**

Рисунок, помещенный ниже, отвечает положениям последнего абзаца пункта 11 а) статьи 3 приложения 2. Он также отвечает положениям подпунктов а) и б) пункта 6 статьи 3 приложения 2.

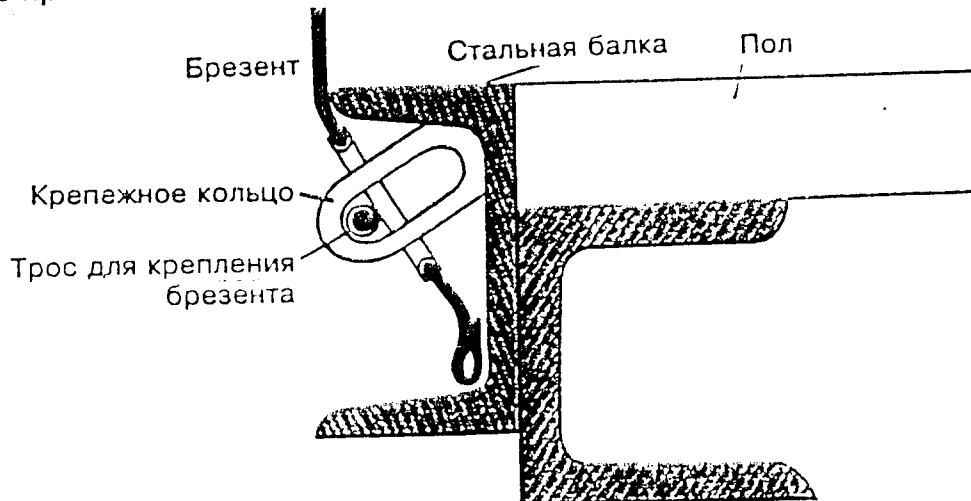


Рисунки к приложению 6

Рисунок 4

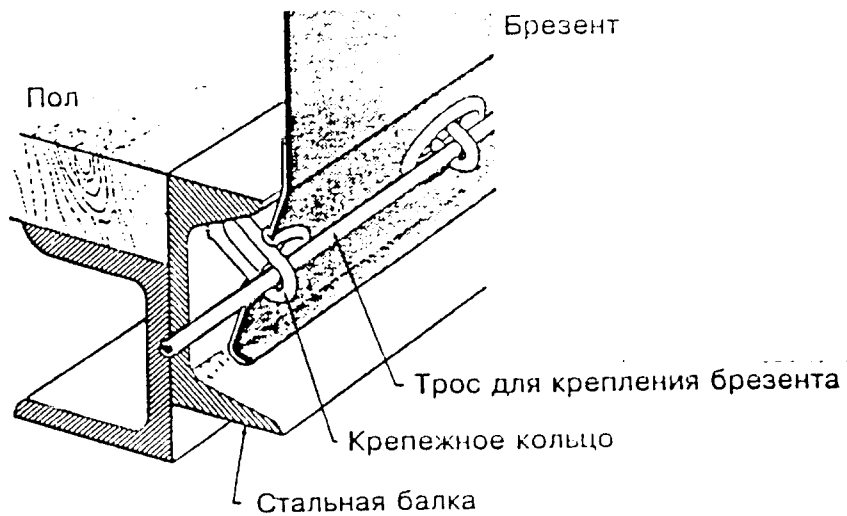
УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ПОКРЫТИЯ

Рисунок, помещенный ниже, отвечает положениям подпунктов а) и б) пункта 6 статьи 3 приложения 2.



Комментарии

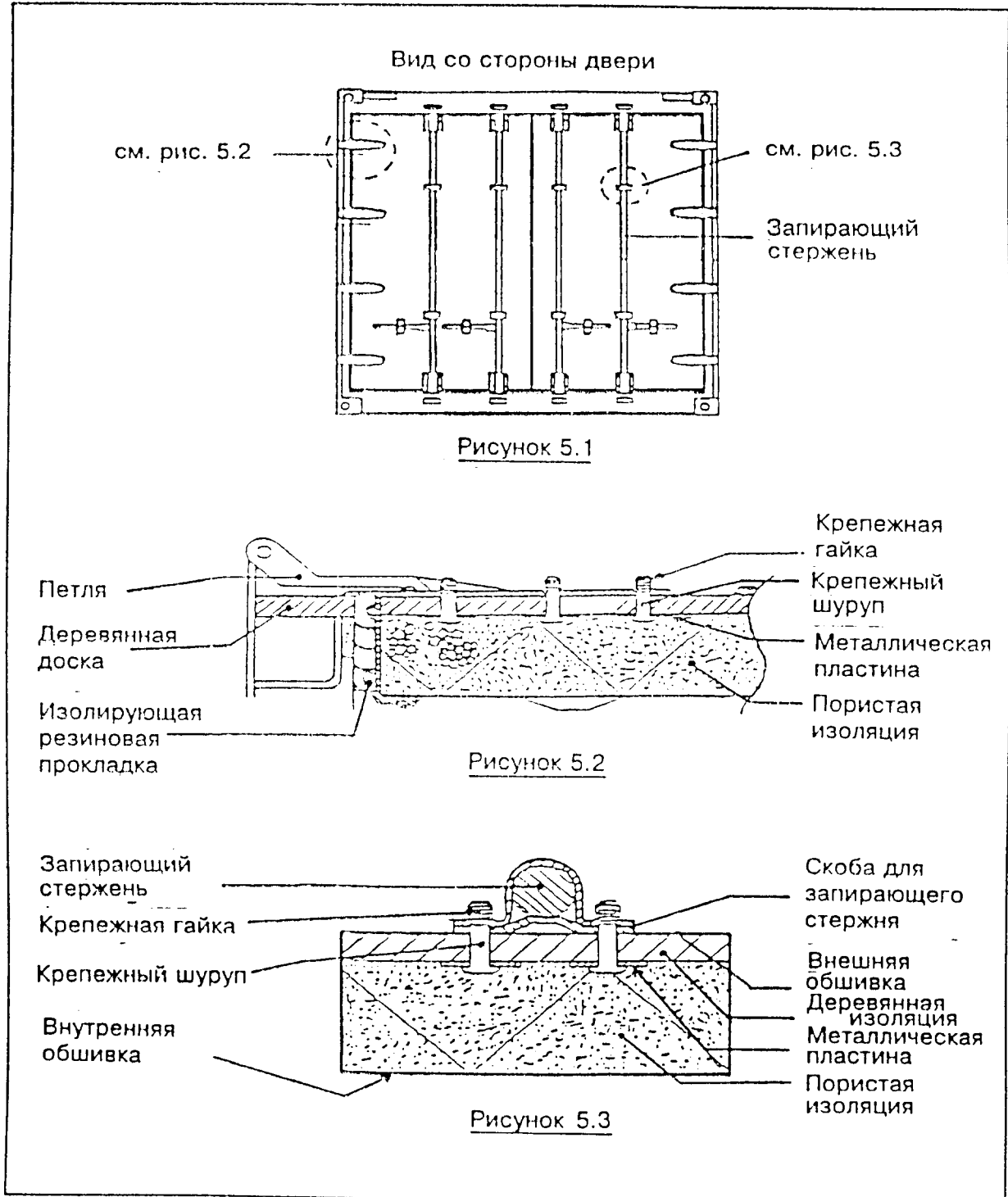
На рисунке изображено устройство для крепления покрытия в соответствии с приложением 2, статьи 3, пунктов 6(а) и 6(б).
(TRANS/WP30/147, пункт 32)



Рисунки к приложению 6

Рисунок 5

ОБРАЗЕЦ КРЕПЕЖНОГО УСТРОЙСТВА, МОНТИРУЕМОГО ИЗНУТРИ ИЗОТЕРМИЧЕСКОЙ ДВЕРИ



Приложение 7

ПРИЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

Часть 1

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К КОНТЕЙНЕРАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Пояснительные записки

Пояснительные записки к приложению 2, приведенные в приложении 6 к настоящей Конвенции, применяются с соответствующими изменениями к контейнерам, допущенным к перевозке под таможенными печатями и пломбами во исполнение положений настоящей Конвенции.

Статья 1

Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться лишь контейнеры, сконструированные и оборудованные таким образом:

(a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части контейнера или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;

(b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;

(c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;

(d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Комментарии

Маркировка на контейнерах

Допускается использование рисунков, наклеек и другой маркировки, которую нельзя отделить от стен или покрытия контейнеров, при условии, что фактура стен или покрытия ясно различимы. Запрещается использование наклеек или другой подобной маркировки, которая может скрывать отверстия в контейнерах.

(TRANS/GE.30/57, пункт 45; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Статья 2Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

(a) составные элементы контейнера (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные балки и т. д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери, и крыша изготовлены из различных материалов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными.

(b) двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т. п.) должны иметь приспособления, на которые могут налагаться таможенные печати и пломбы. Эти приспособления должны быть такими, чтобы их нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов, и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

Комментарий

Защита таможенных печатей и пломб на контейнерах

Ввиду того, что настоящая Конвенция не предусматривает каких-либо специальных требований для защиты таможенных печатей и пломб, можно либо защитить такие пломбы специальным защитным устройством, либо конструкция двери сама по себе должна исключать возможность случайного повреждения таможенных печатей и пломб при перевозке грузов.

(TRANS/GE.30/17, пункт 93)

(c) вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь контейнера. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и поставить на место без оставления видимых следов.

Комментарий

Вентиляционные отверстия в контейнерах

Хотя размер вентиляционных отверстий в принципе не должен превышать 400 мм, таможенный орган, при предъявлении ему контейнера с вентиляционными отверстиями более 400 мм, может допустить такой контейнер к перевозке при условии соблюдения всех остальных требований.

(TRANS/GE.30/14, пункт 102; TRANS/WP30/143, пункты 36 и 37)

2.2.2.3.3. Конструкция

2. Несмотря на наличие пункта 1.2.2.3.3.1 в части 1.2 Правил, разрешается наличие зазора в месте соединения панелей, которое по практическим соображениям должно быть в пределах допустимых пространств (например, между составными частями двери или панели). Другого, чтобы эти пространства нельзя было использовать для проникновения грузов:

(i) необходимо, в том случае, когда внутренняя обшивка покрывает контейнер на всю его высоту до полки, или в тех случаях, когда пространство между обшивкой и внешней стенкой полностью закрыто, обеспечить, чтобы внутренняя обшивка крепилась таким образом, чтобы ее нельзя было снять и поставить на место без оставления видимых следов;

(ii) необходимо, в тех случаях, когда обшивка не покрывает контейнер на всю его высоту и когда пространство между обшивкой и внешней стенкой закрыто неполностью, и во всех других случаях, когда в конструкции контейнера имеются полые пространства, — обеспечить, чтобы количество указанных пространств было ограничено до минимума и чтобы эти пространства были легко доступны для таможенного контроля
(ECE/TRANS/17/Amend. B, вступила в силу 17 августа 1987 года)

Комментарий

Уменьшение количества полых балок, допускаемых в конструкциях контейнеров

*Количество деталей, используемых в конструкциях контейнеров, имеющих полые пространства, например, полых балок, должно быть сведено к минимуму. Это требование должно учитываться при создании новых конструкций контейнеров. В конструкциях контейнеров рекомендуется использовать балки открытого профиля
(TRANS/WP30/135 пункты 33-37; TRANS/WP30/AC.2/33, приложение 7)*

3. Наличие окон допускается в съемных кузовах, как это определено в пояснительной записке 0.1 (е) приложения 6 к Конвенции, при условии их изготовления из достаточно прочных материалов и невозможности вынуть или заменить их снаружи, не оставив видимых следов. Тем не менее может допускаться использование стекла, однако, в случае использования не безосколочного, а иного стекла, окна должны быть оборудованы прочно закрепленной металлической решеткой, которую невозможно демонтировать снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм. Наличие окон не допускается в контейнерах, определенных в статье 1(е) Конвенции, не относящихся к съемным кузовам, как это определено в пояснительной записке 0.1 (е) приложения 6 к Конвенции.
(ECE/TRANS/17/Amend. 17, вступила в силу 1 октября 1994 года)

Статья 3

Складные и разборные контейнеры

Складные или разборные контейнеры должны отвечать положениям статей 1 и 2 настоящих Правил; кроме того, они должны иметь приспособления, фиксирующие различные части после сборки контейнера. Если фиксирующие приспособления, если они расположены с наружной стороны собранного контейнера, должны быть такой конструкции, чтобы на них можно было накладывать таможенные печати и пломбы.

Статья 4

Крытые контейнеры

1. Положения статей 1, 2 и 3 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом контейнеры в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплении приспособления для закрывания доступ к грузу был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. 1, приложенном к настоящим Правилам; однако, если на некоторых частях брезента (например, на откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. 2, приложенном к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть прострочены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. 3, приложенном к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере по 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

Комментарий к пункту 4 статьи 4

Полоса из пластмассы

*Требование об обязательном наличии полосы из пластмассы весьма существенно, следовательно, им нельзя пренебрегать.
(TRANS/GE.30, пункт 99; TRANS/WP30/141, пункт 35;
TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)*

Соединение краев брезента внахлестку

*Несмотря на то, что для целей таможенной безопасности ширина соединения краев брезента внахлестку не менее 15 мм является достаточной, допускается ширина нахлеста 20 мм и более, необходимость которой может обуславливаться техническими причинами в зависимости от того, из какого материала изготовлен брезент, и метода его спайки.
(TRANS/WP.30/162, пункты 64 и 65)*

Методы спайки кусков брезента

*К методам спайки кусков брезента, которые признаются в качестве безопасных с таможенной точки зрения, если они применяются в соответствии с положениями приложения 2 к Конвенции, относятся "тепловой метод спайки", когда спайка брезента производится с помощью высоких температур, и "метод высокочастотной спайки", когда спайка брезента производится с помощью высокой частоты и давления.
(TRANS/WP.30/162, пункты 64 и 65)*

5. Починка производится способом, показанным на рис. 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае пластмассовая лента должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплатка накладывается на внутреннюю сторону брезента.
(ECE/TRANS/17/Amend 8, вступила в силу 17 августа 1987 года)

Комментарий к пункту 5 статьи 4*Ремонт покрытия из ткани, покрытой пластмассой*

Для ремонта такого покрытия разрешается использовать следующий способ: Для приваривания покрытия используется нагретый жидкий винил под давлением. В этом случае заплата из пластического материала, закрепленная соединительной полосой, будет крепиться к покрытию по обеим сторонам.

(TRANS/GE.30/6, пункт 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, пункт 33; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Полосы из светоотражающего материала

Полосы из светоотражающего материала, которые могут быть сняты и которые закрывают структуру брезента, допустимы, если они полностью припаяны к брезенту, составленному из ткани, покрытой пластмассой, и прикреплены в соответствии с требованиями пункта 5 статьи 3 приложения 2 к Конвенции (см. рис. 9 ниже).

(TRANS/WP.30/151, пункт 40)

6. Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 (а) и (b) настоящих Правил. Для этого могут использоваться следующие системы:

(а) брезент может крепиться при помощи:

- (i) металлических колец, прикрепляемых к контейнеру,
- (ii) проушин по краям брезента и,
- (iii) веревки или троса, проходящих через кольца над покрытием и видимых с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен перекрывать жесткую часть контейнера по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если только система конструкция контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

Пояснительные записки

Пример приемлимой с таможенной точки зрения системы крепления брезента к угловым фитингам контейнера изображен на рисунке, приложенном к настоящей части III.

(b) Если необходимо обеспечить глухое крепление одного из краев брезента к контейнеру, то обе поверхности должны быть соединены без просветов и удерживаться при помощи прочных деталей.

Пункт 6 статьи 4 (продолжение)

(с) Если используется система крепления брезента, то в закрытом состоянии она должна обеспечивать глухое прилегание брезента к внешней поверхности контейнера (в качестве примера см. рис. 6).
(ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

7. Брезент должен поддерживаться соответствующей конструкцией (стойками, боковинами, арками, поперечинами и т.д.).
(ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

Комментарии

Опорная конструкция

Иногда при изготовлении опорной конструкции применяются полые дуги, которые могут быть использованы как тайник. С другой стороны, их всегда можно осмотреть, как и другие части контейнера. С учетом этого использование полых дуг разрешается.

(TRANS/GE.30/14, пункт 90; TRANS/GE.30/12, пункты 100 и 101; TRANS/GE.30/6, пункт 41; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

8. Расстояния между кольцами и расстояния между проушинами не должны превышать 200 мм. Однако эти расстояния между кольцами и проушинами могут быть большими, но не превышать 300 мм с любой стороны стойки, если конструкция контейнера и брезента такова, что полностью исключают доступ в контейнер. Проушины должны быть достаточно жесткими.
(ECE/TRANS/17/Amend. 8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

9. Должны применяться следующие виды крепления:

(a) стальной трос не менее 3 мм в диаметре,

(b) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластиковую оболочку.

Тросы также могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку.

В случаях, когда брезент должен крепиться к раме в какой-либо конструкции, которая отвечает требованиям пункта 6(a) настоящей статьи, в качестве крепления может использоваться ремень (пример такой конструкции приведен на рис. 7, прилагаемом к настоящему приложению). Сам ремень должен отвечать предписаниям пункта 11(a) (iii) в отношении материала, размеров и формы.

(ECE/TRANS/17/Amend.11, вступила в силу 1 августа 1989 года)

(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 августа 1994 года)

Комментарий к пункту 9 статьи 4*Использование ремней*

*В последней конструкции может быть, вместо ремня, использована веревка, которая может состоять из двух кусков.
(TRANS/WP30/125, пункт 33)*

10. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно состоять из полой заклепки, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска. (см. рис. 5, приложенный к настоящим Правилам).

11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, обе полы брезента соединяются вместе. Для этого может использоваться следующая система:

(а) оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они также должны закрепляться с помощью:

- (i) откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- (ii) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; кольца должны быть изготовлены из металла; и
- (iii) ремня, изготовленного из цельного куска соответствующего нерастягивающегося материала, шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь либо:

– проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи, либо

– проушину, которая может прикрепляться к металлическому кольцу, упомянутому в пункте 6 настоящей статьи и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

Откидная полу не требуется, если имеется специальное устройство, например, защитная перегородка, которое препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

(ECE/TRANS/17/Amend.14, вступила в силу 1 августа 1992 года)

Таблица 1 (продолжение)

(b) Специальная система закрывающихся окон в брезенте обеспечивает плотное закрытие краев брезента после закрытия и опечатывания грузового отделения. В системе имеется отверстие, через которое может проходить металлическая кандала, упомянутое в пункте 6 настоящей статьи, и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи. Такая система приводится на рис. 8, содержащемся в настоящем приложении. (ECE/TRANS./17/Amend.14, вступила в силу 1 августа 1992 года)

12. Оознавательные знаки, которые должны проставляться на контейнере и табличка о допуске, предусмотренная во второй части настоящего приложения ни в коем случае не должны закрываться брезентом.

Статья 5

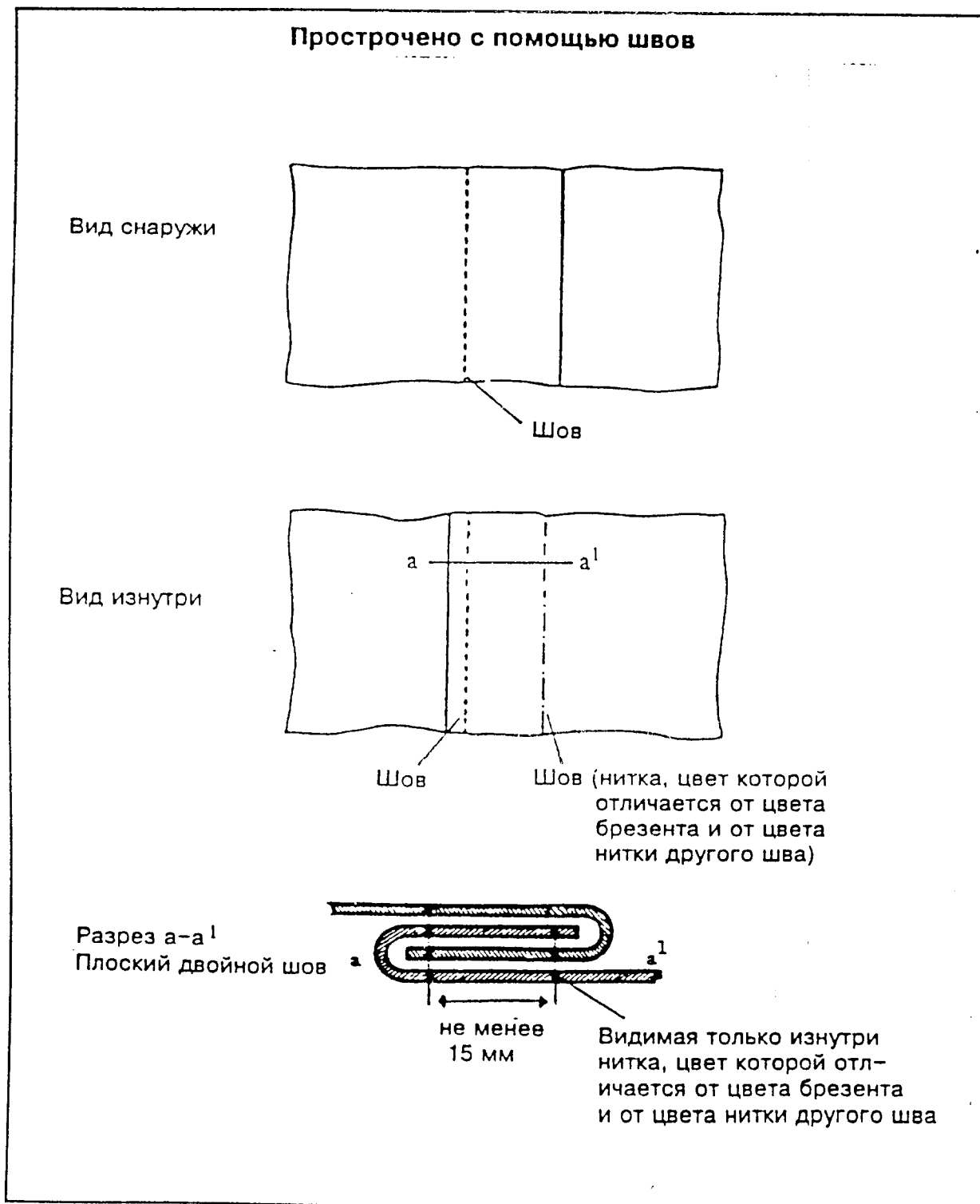
Переходные положения

До 1 января 1977 года будет допускаться использование наконечников, соответствующих рис. 5, прилагаемому к настоящим Правилам, даже если они будут включать полые заклепки ранее принятого типа с отверстиям, размеры которого меньше приведенных на этом рисунке.

Рисунки к приложению 7

Часть 1 – Рисунок 1

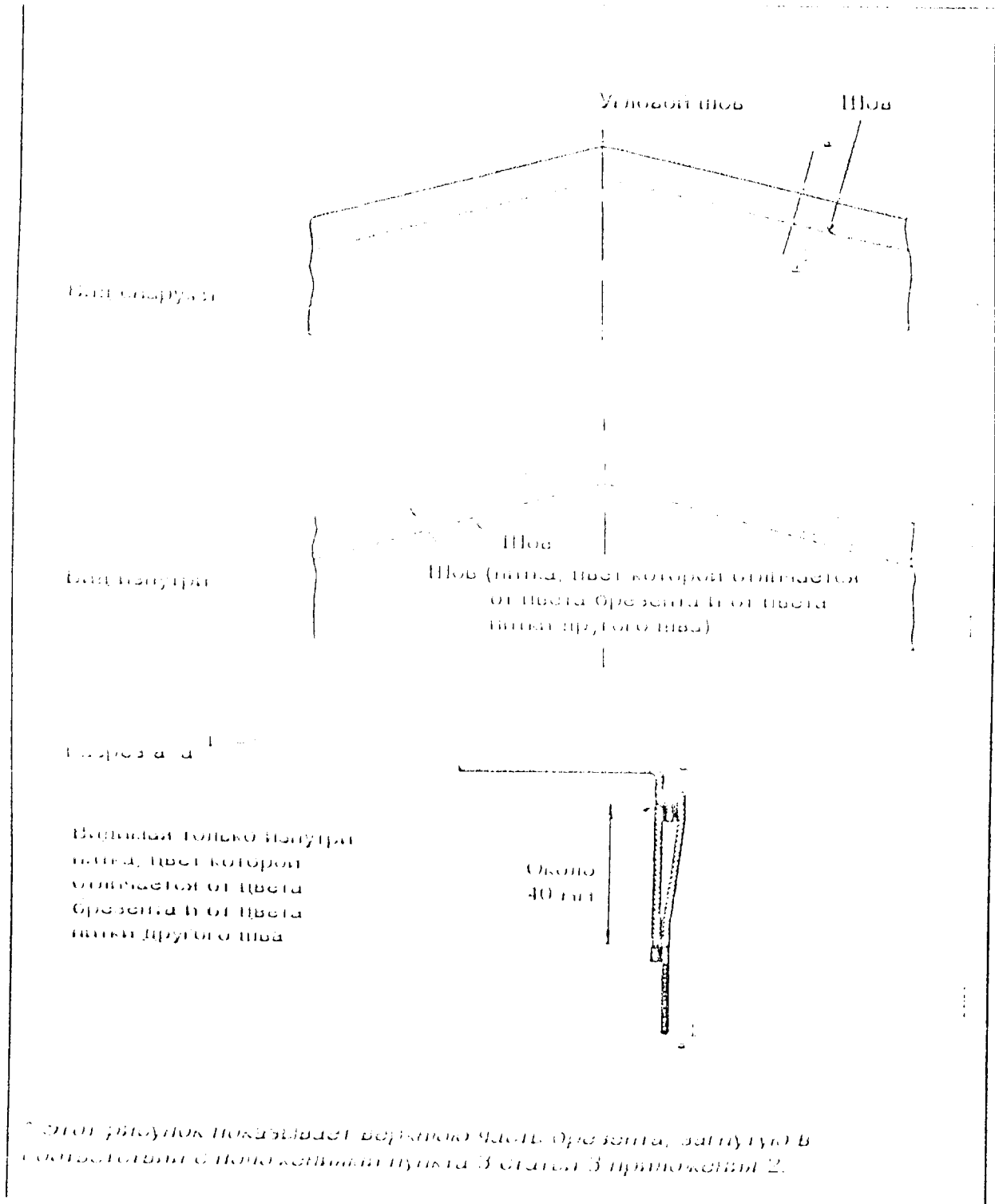
ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ



Рисунки к приложению 7

Часть 1. Рисунок 2

ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ



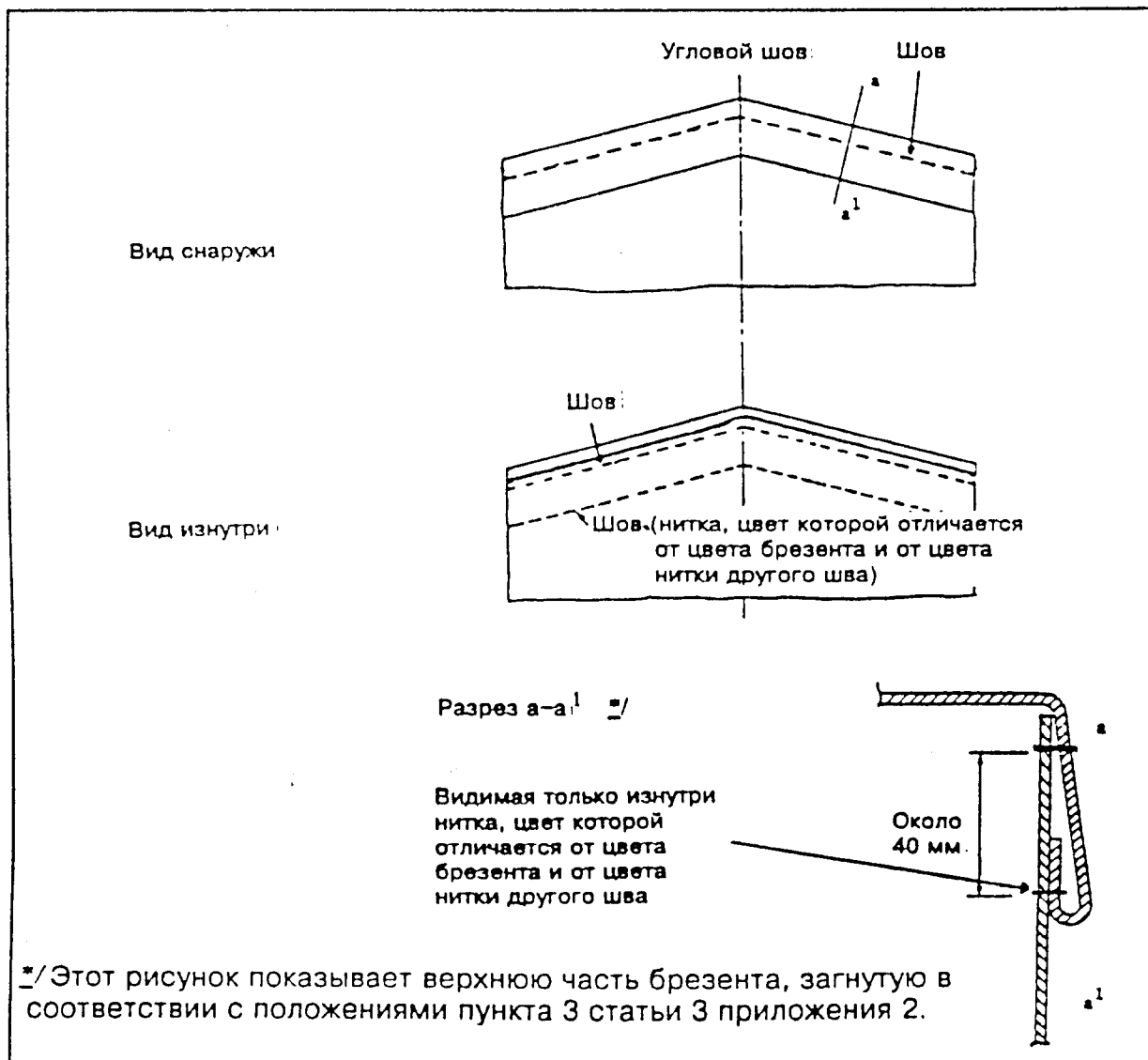
Рисунки к приложению 7

Часть 1 – Рисунок 2 (продолжение)

Замечание: Угловые швы, произведенные в соответствии с рисунком 2 а) приложения 2 к настоящей Конвенции, также допускаются.

Комментарий

Рис. 2(а) в приложении 2 " ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ, СШИТЫХ ВМЕСТЕ", воспроизводится в приложении 7 в качестве образца сшивания угловых швов, в соответствии с приведенным выше примечанием. (TRANS/WP/30/147, пункт 32)

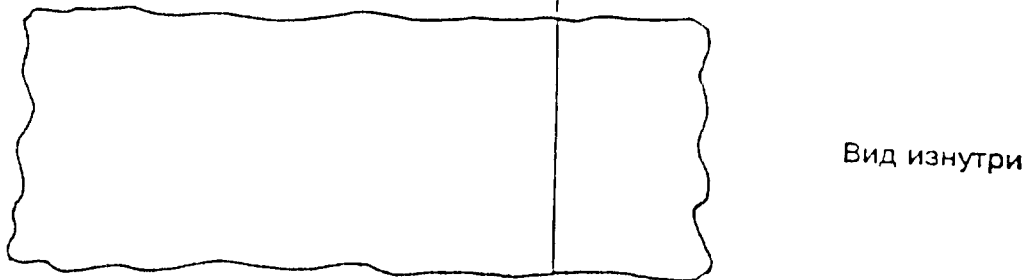
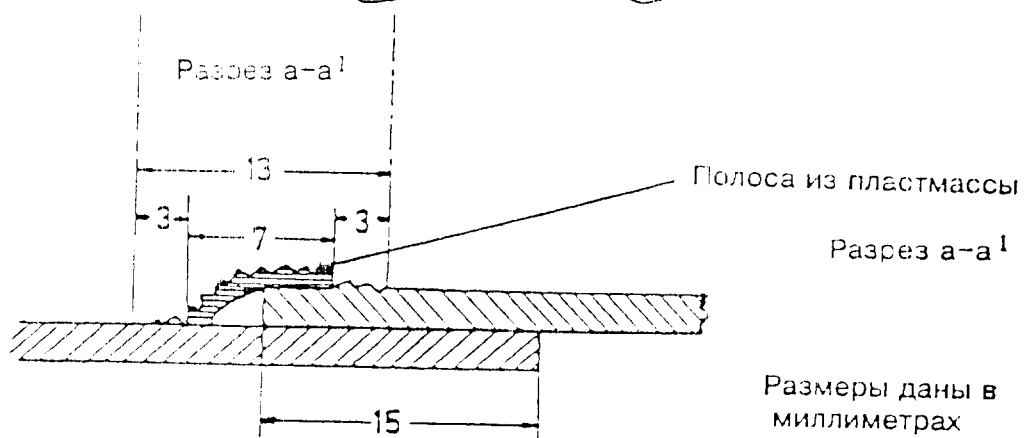
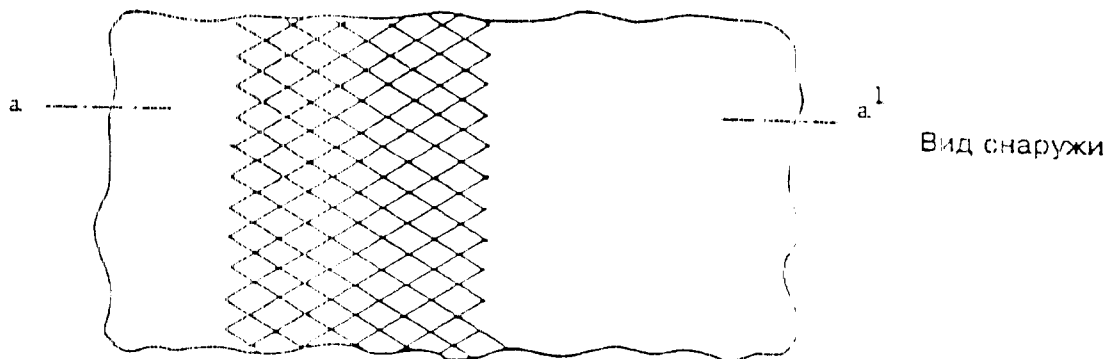


* / Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с положениями пункта 3 статьи 3 приложения 2.

Рисунки к приложению 7

Часть I - Рисунок 3

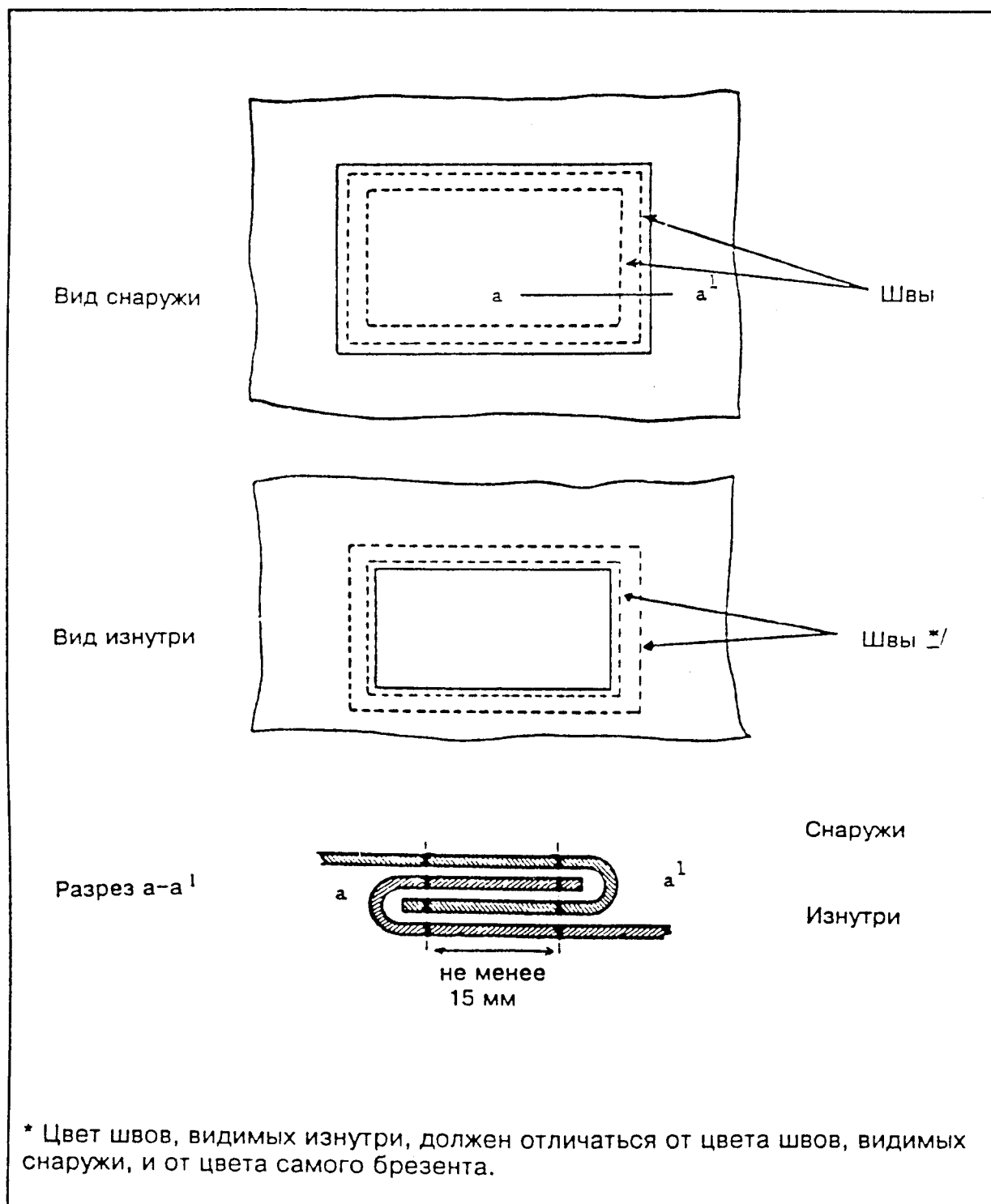
ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ



Рисунки к приложению 7

Часть I – Рисунок 4

РЕМОНТ ПОКРЫТИЯ

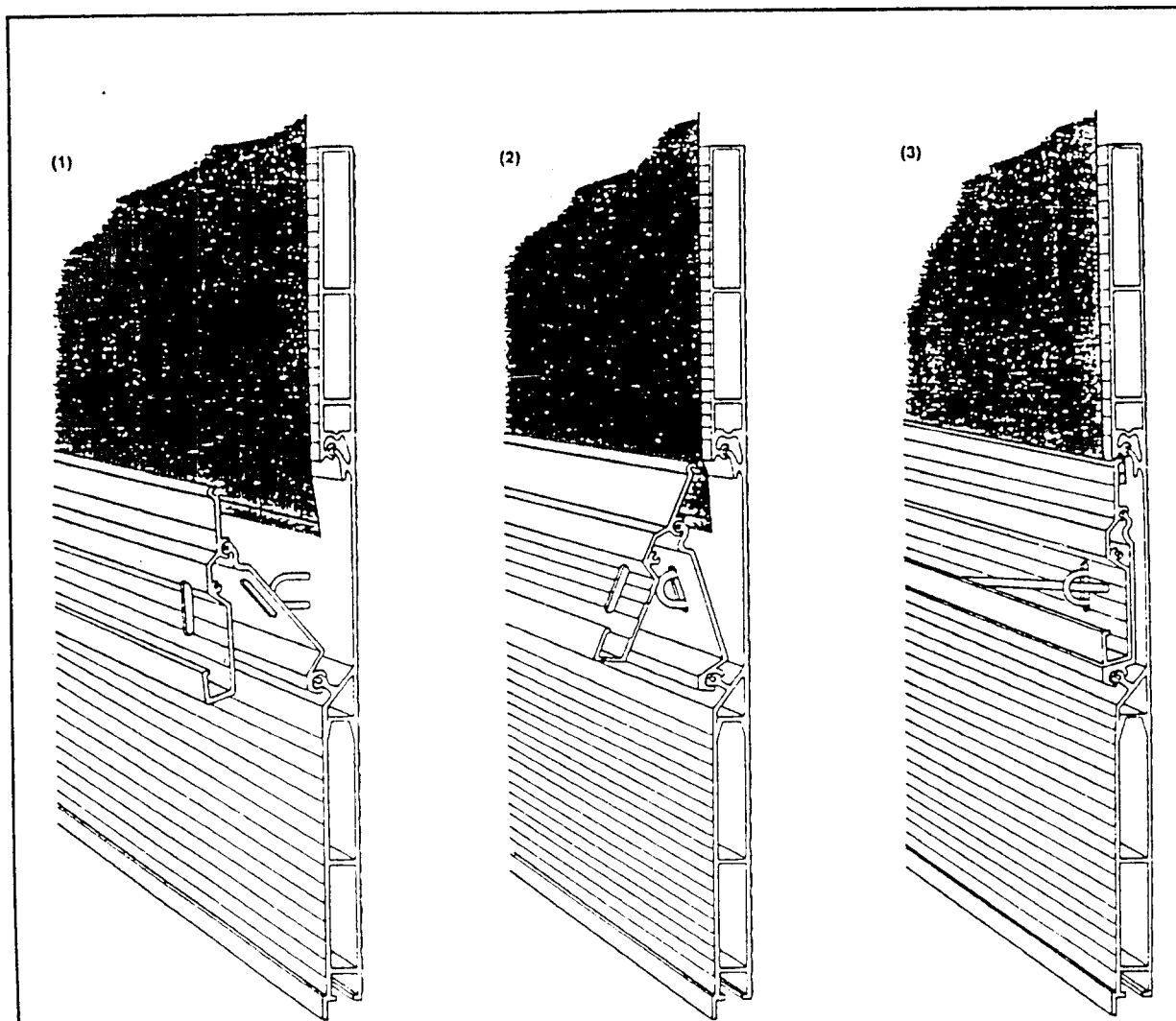


* Цвет швов, видимых изнутри, должен отличаться от цвета швов, видимых снаружи, и от цвета самого брезента.

Рисунки к приложению 7

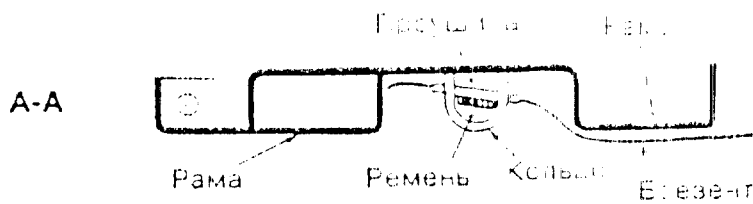
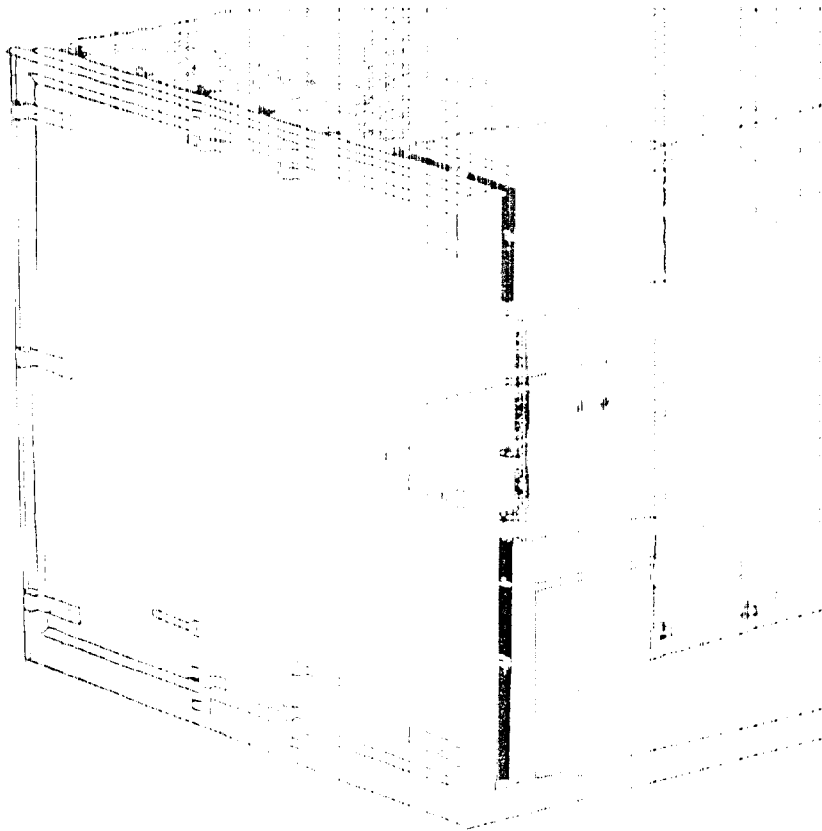
Часть I – Рисунок 6

ОБРАЗЕЦ СИСТЕМЫ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА

Описание

Настоящая система крепления брезента допускается в том случае, если она оборудована по крайней мере одним металлическим кольцом на концах каждого борта. Отверстия, через которые проходит кольцо, имеют овальную форму и точно соответствуют размеру проходящего через него кольца. Видимая часть металлического кольца при закрытой системе выступает на расстояние, которое не должно превышать более чем в два раза максимальную толщину троса.

ОБРАЗЕЦ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА К РАМЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА



Описание

Такое крепление брезента к транспортному средству допускается, если кольца утоплены на глубину профиля рамы и не выступают за максимальную его глубину. Ширина профиля рамы должна быть по возможности минимальной.

Рисунки к приложению 7

Часть I - Рисунок 8

СИСТЕМА ЗАКРЫВАНИЯ ОТВЕРСТИЙ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ РАЗГРУЗОЧНО-ПОГРУЗОЧНЫХ РАБОТ
(описание см. на следующей странице)

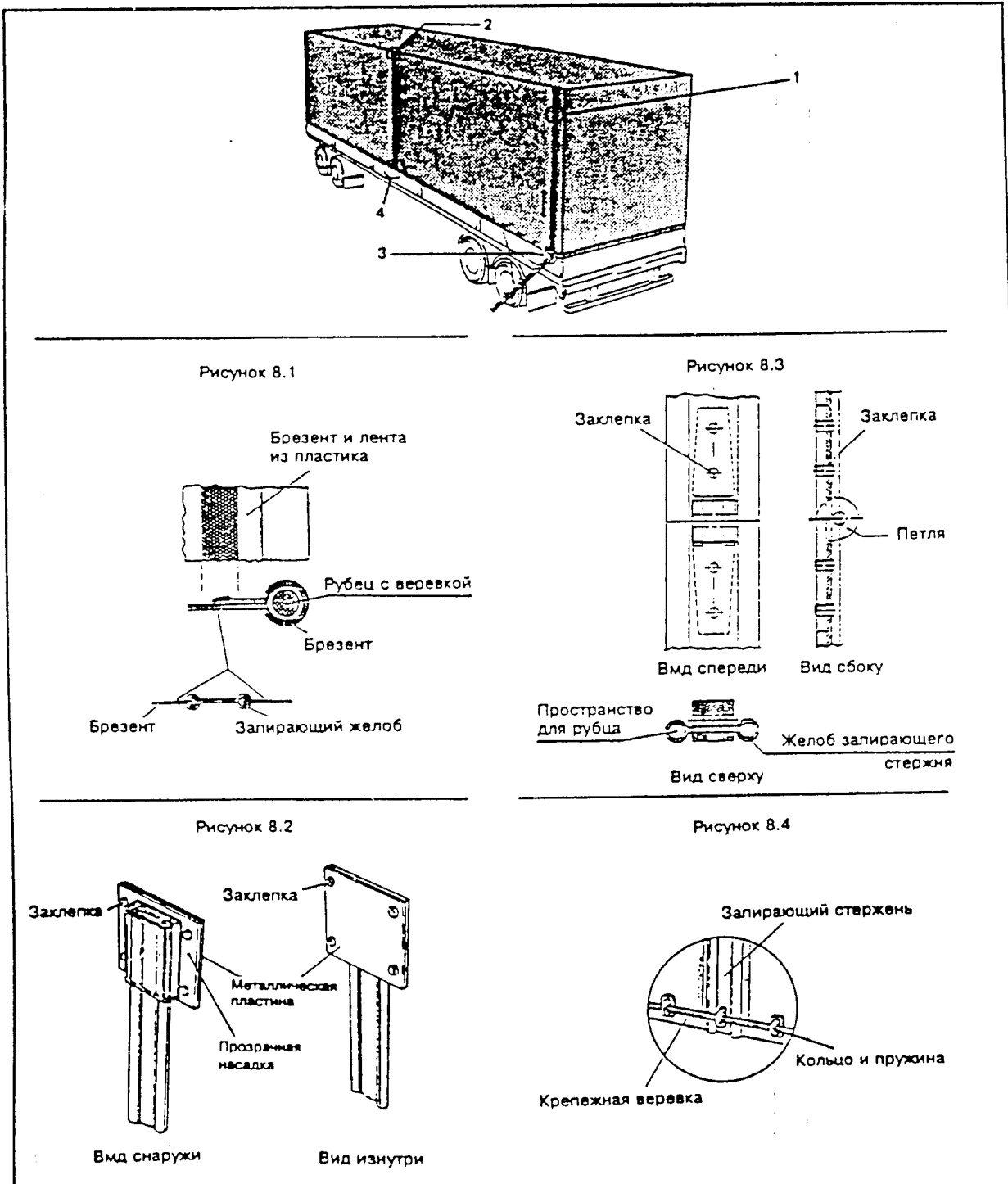


Рисунок 8.1

Рисунок 8.3

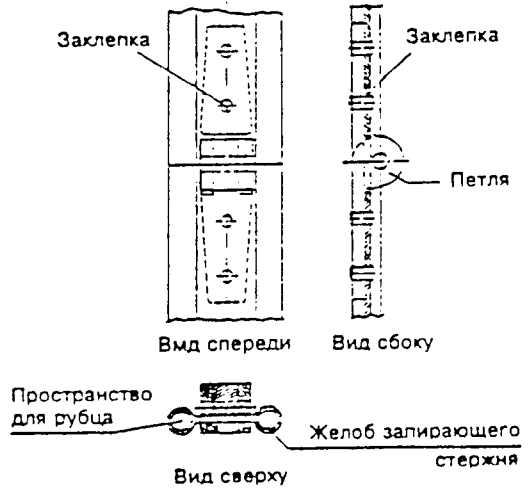
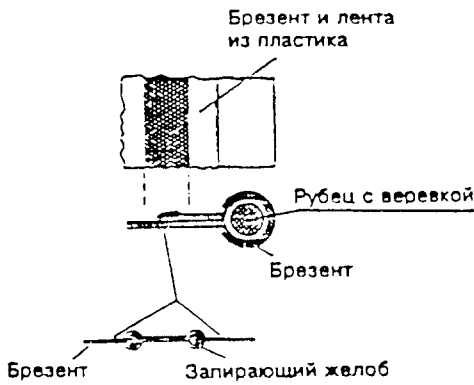
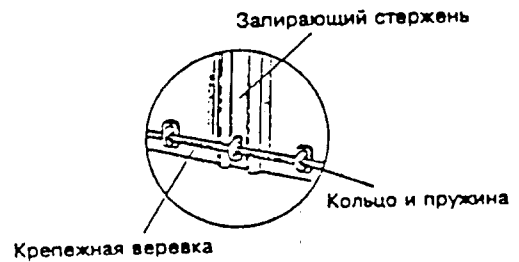
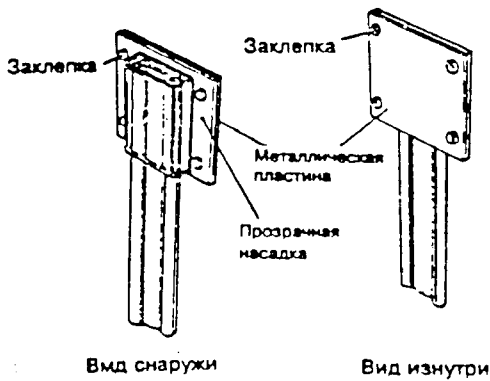


Рисунок 8.2

Рисунок 8.4



Устройство

В устройстве применены материалы, предназначенные для соединения деталей с отверстиями, выполненными по ГОСТ 13801-81. В отверстиях, расположенных с одной стороны, покрашены защитными изложениями на основе эпоксидной смолы.

Края отверстий в стержне и в стойке и отверстия в стержне фиксируются. Не допускается

Верхний конец стержня имеет прозрачную пластмассовую обмотку, закрепленную на стержне с помощью заклепок. В нижней части стержня, соединяемой с основанием, легко разъединяется для замены. Конструкция задвижки выполнена в закрытой системе (рис. 1).

В нижнем конце стержня имеется кольцо. Отверстие должно быть выполнено соответствующим диаметром, чтобы пропускается соединительная веревка

Стержень имеет диаметр 10 мм. В отверстиях, расположенных с одной стороны, покрашены защитными изложениями на основе эпоксидной смолы. В отверстиях, расположенных с другой стороны, покрашены защитными изложениями на основе эпоксидной смолы.

В нижней части стержня имеется отверстие диаметром 10 мм. В нижней части стержня имеется отверстие диаметром 10 мм.

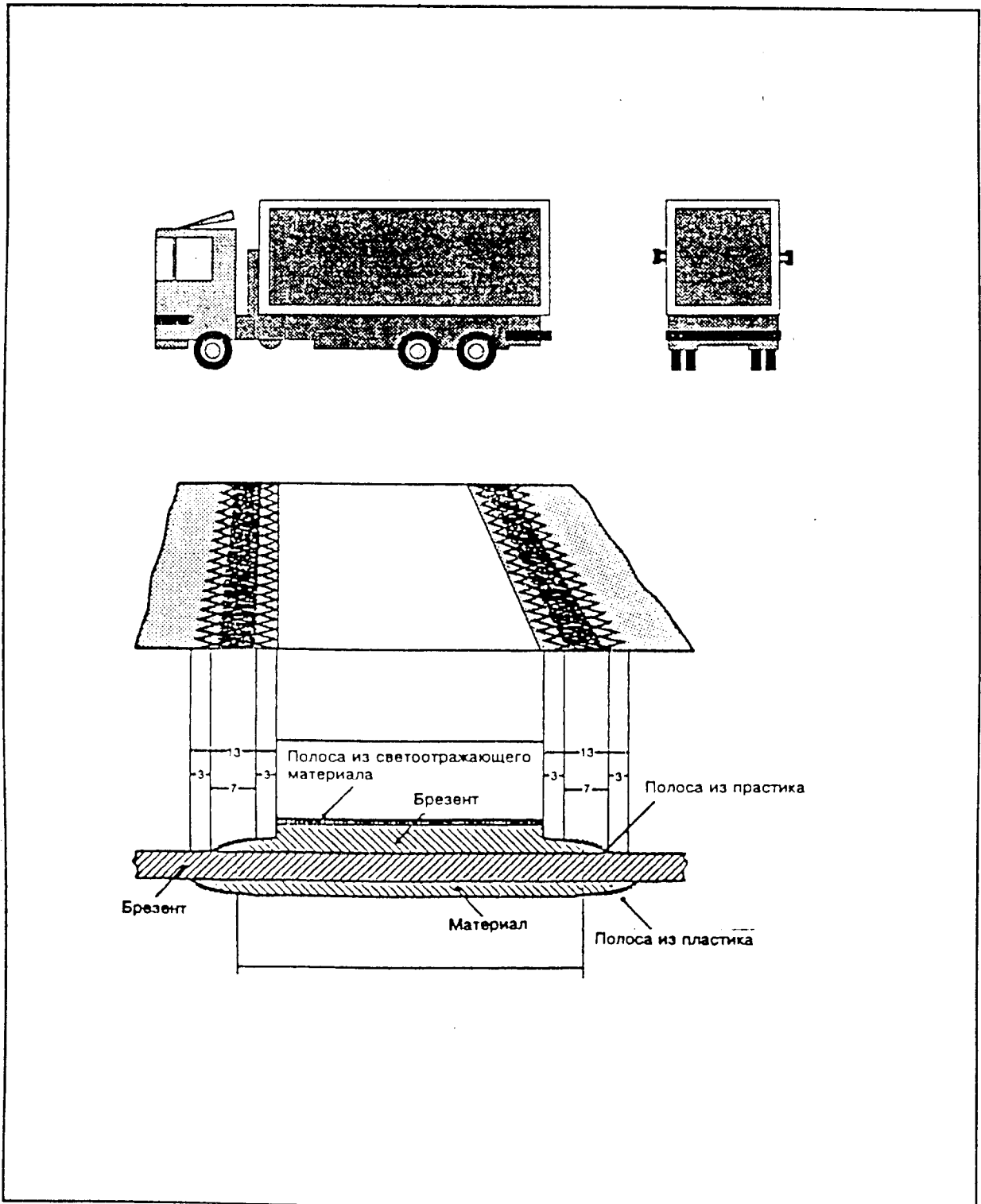
В нижней части стержня имеется отверстие диаметром 10 мм. В нижней части стержня имеется отверстие диаметром 10 мм. В нижней части стержня имеется отверстие диаметром 10 мм.

Через отверстие проходит кольцо. Диаметр кольца должен соответствовать диаметру отверстия, чтобы пропускается соединительная веревка

Рисунки к приложению 7

Часть 1-Рисунок 9

ПОЛОСЫ ИЗ СВЕТООТРАЖАЮЩИХ МАТЕРИАЛОВ



Приложение 7

Часть II

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ЧАСТИ I

Общие положения

1. Контейнеры могут быть допущены для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами:

(а) либо на стадии производства — по типу конструкции (процедура допущения на стадии производства);

(б) либо на каком-либо последующем этапе — в индивидуальном порядке или определенными партиями контейнеров одного и того же типа (процедура допущения на каком-либо этапе после изготовления).

Общие положения для обеих процедур допущения

2. Компетентный орган, который осуществляет процедуру допущения, выдает после допущения предприятию, сделавшему заявку, свидетельство о допущении, действительное, в зависимости от обстоятельств, либо для неограниченного числа контейнеров допущенного типа, либо для определенного числа контейнеров.

3. Прежде чем приступить к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, владелец свидетельства о допущении должен прикрепить табличку о допущении на допущенный контейнер (допущенные контейнеры).

4. Табличка о допущении должна прочно крепиться на хорошо видимом месте рядом с любой другой табличкой, выдаваемой в официальных целях.

Комментарий

Прикрепление табличек о допущении

Допускается использование сильного клея для крепления табличек на контейнеры при условии, что таблички о допущении крепятся таким образом, чтобы исключить их случайное отделение, и соблюдены требования приложения 7 части II Конвенции.
(TRANS/GE.30/10, пункты 35-36)

Комментарии к пункту 4 (продолжение)Группирование табличек о допущении

При условии соблюдения требований приложения 7 части II Конвенции допускается использование несъемных оснований, на которых группируются все требуемые таблички о допущении. Таблички крепятся таким образом, чтобы исключить возможность их случайного отделения.

Для облегчения работы операторов допускается использование трафаретов в дополнение к табличкам о допущении, однако, трафареты ни при каких обстоятельствах не могут быть использованы вместо самих табличек о допущении.

(TRANS/WP30/133, пункты 18-24; TRANS/WP30/135, пункты 15-19; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3)

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу 1, который приводится в дополнении 1 к настоящей части, представляет собой металлическую пластину, размером не менее 20 см x 10 см. На ее поверхности должны быть выгравированы резцом, выдавлены рельефом или четко и прочно нанесены любым другим способом, по крайней мере на французском или английском языке, приводимые ниже надписи:

(a) надпись "Approved for transport under Customs seal"
("Допущен к перевозке под таможенными печатями и пломбами")

(b) название страны, где контейнер был допущен, либо полностью, либо в виде отличительного знака, используемого для указания страны регистрации автотранспортных средств в международном автомобильном движении, и номер свидетельства о допущении (цифры, буквы и т.д.), а также год допущения (например, "NL/26/73" означает: "Нидерланды, свидетельство о допущении 26, выданное в 1973 году");

(c) порядковый номер контейнера, присвоенный ему заводом-изготовителем (заводской номер);

(d) если контейнер допущен по типу конструкции, на табличке должны быть нанесены также опознавательные цифры или буквы данного типа контейнера.

Пояснительные записки

Если два крытых контейнера, допущенные к перевозке под таможенными пломбами, соединены таким образом, что они образуют один контейнер, соответствующий требованиям перевозки под таможенными печатями и пломбами, не требуется отдельного свидетельства о допущении или отдельной таблички о допущении для комбинации этих двух контейнеров.

6. Если компания не выполняет своих обязательств по требованиям, предписанным процедуре допущения, завод-изготовитель должен обратиться для перевозок под таможенными печатами к перевозчику, который должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для отмены процедуры, таким образом, чтобы вновь отпечатать от таможенных частей и отправить груз.

7. Если перевозчик не выполняет своих обязательств по требованиям этого контейнера, теряет силу, и он должен обратиться к перевозчику по новому допущению компетентным органом, прежде чем использовать груз для перевозки грузов под таможенными печатами и пломбами.

Особые положения, касающиеся допущения по типу конструкции на стадии производства

8. Когда контейнеры одного и того же типа строятся серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в котором они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

Комментарий

Так как приложение 7, часть 1, пункта 1 не допускает какого-либо иного толкования, вопросы, относящиеся к процедуре допущения контейнеров в государстве, отличном от государства-производителя, должны решаться путем применения на практике положений приложения 7, части 1, пунктов 15-17, которыми разрешено допущение контейнеров на этапе после их изготовления.
(TRANS/GE.30/43 пункт 27)

9. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры и буквы, которые он присваивает типу контейнеров, являющемуся предметом его заявки.

10. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции контейнера, подлежащего допущению.

11. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

(a) представлять компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;

(b) разрешать компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;

(c) информировать компетентный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции, какой бы важности они ни были, до того как эти изменения будут произведены;

(d) на видном месте наносить на контейнеры, кроме знаков, предусмотренных для табличек о допусчении, опознавательные цифры и буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийно выпускаемого контейнера данного типа (заводской номер);

(e) вести учет контейнеров, построенных в соответствии с допущенным типом.

12. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

13. Ни один контейнер не может быть допущен согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких построенных по этому типу контейнеров, что контейнеры этого типа отвечают техническим требованиям, предусмотренным в части I.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу 2, приведенному в дополнении 2 к настоящей части, и действительное для всех контейнеров, которые будут строиться в соответствии со спецификациями допущенного типа. Это свидетельство дает право заводу-изготовителю крепить к каждому серийному контейнеру данного типа табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

Особые положения, касающиеся допущения на этапе после изготовления

15. Если не было сделано заявки о допущении контейнеров на стадии производства, владелец, предприятие по эксплуатации контейнеров или представитель того или другого могут обратиться с просьбой к компетентному органу, которому они могут представить контейнер или контейнеры, допущение которых испрашивает.

16. Любая заявка о допущении в случае, предусмотренном в пункте 15 настоящей части, должна содержать порядковый номер (заводской номер), наносимый заводом-изготовителем на каждый контейнер.

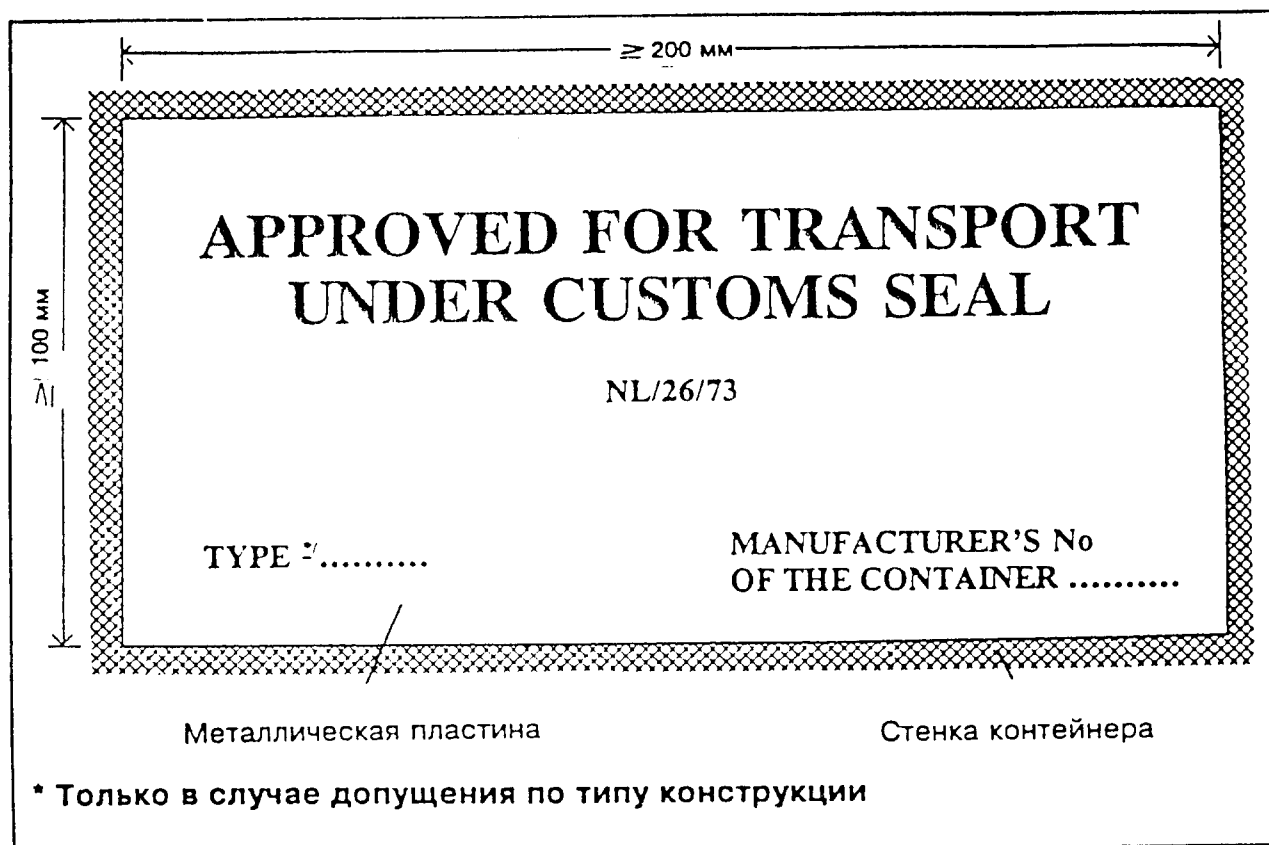
17. Когда комитет пограничного контроля в соответствии с пунктом 16 настоящей части обнаружит, что контейнер, которое он считает непригодным, поврежденным, загрязненным, или эти контейнеры являются тяжелее указанного в пункте 16 настоящей части I, он выдает свидетельство в допуске на экспорт в соответствии с приведенному в дополнении 3 к настоящей части I, в котором указывается того числа контейнеров, которые были осмотрены. Свидетельство, в котором указаны порядковый номер или идентификационный номер завода-изготовителя контейнера или идентификационный номер, к которому относится, дает право предприятию, сделавшему заявку, предоставить на каждый допущенный контейнер табличку с идентификацией, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

О
Ы
В
О
И
О
С
Я
Е
О
М
О
К
Т
О
У
А
У
Б

Рисунки к приложению 7

Дополнение 1 к части II

Образец 1
ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(английский вариант)



Рисунки к приложению 7

Добавление 2 к части II

Образец II

**Таможенная конвенция о международной
перевозке грузов с применением
книжки МДП, 1975 г.**

**Свидетельство о допущении
по типу конструкции**

1. Номер свидетельства* _____
2. Удостоверяется, что описанный ниже тип контейнера допущен к перевозке и что контейнеры, изготовленные согласно этому типу, могут быть допущены к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.
3. Род контейнера _____
4. Оознавательные цифры или буквы типа конструкции _____
5. Оознавательный номер чертежей _____
6. Оознавательный номер описаний конструкции _____
7. Вес тары _____
8. Наружные размеры в см _____
9. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т. д.) _____

10. Настоящее свидетельство действительно для всех контейнеров, изготовленных в соответствии с указанными выше чертежами и описаниями конструкции.
11. Выдано _____
(название и адрес завода-изготовителя)
которому разрешено прикреплять табличку о допущении на каждом изготовленном им контейнере допущенного типа.

_____ (место) _____ (дата)
_____ (подпись и печать учреждения, выдавшего свидетельство)

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. пункт 5(b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года).

важные сведения на обороте

ВНИМАНИЕ!

Приложение 7, часть II, пункты 6 и 7 к
Конвенции о международной перевозке грузов
с применением книжки МДП 1975)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем быть использованным для перевозки грузов под таможенными пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, свидетельство о допущении такого контейнера теряет силу и он должен быть подвергнут новой процедуре допущения.

Рисунки к приложению 7

Дополнение 3 к части II

Образец III

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов
с применением книжки МДП 1975 года****Свидетельство о допущении,
выданное на каком-либо этапе после изготовления**

1. Номер свидетельства * _____
2. Удостоверяется, что указанный(ые) ниже контейнер(ы) допущен(ы) к перевозке под таможенными печатями и пломбами.
3. Род контейнера(ов) _____
4. Порядковый(ые) номер(а), присвоенный(ые) контейнеру(ам) заводом-изготовителем

5. Вес тары _____
6. Наружные размеры в см _____
7. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкций и т. д.) _____
8. Выдано _____
(название и адрес предприятия, подавшего заявку)
которому разрешено прикреплять табличку о допущении на указанном(ых) выше контейнере(ах).

(место)_____
(дата)_____
(подпись и печать учреждения или организации, выдающей свидетельство)

* Указать буквы и цифры, которые будут проставлять на табличке о допущении (см. пункт 5(b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.).

важные сведения на обороте

ВНИМАНИЕ!

(Приложения 7, часть II, пункты 6 и 7 к
Таможенной конвенции о международной перевозке грузов
с применением книжки МДП 1975)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем быть использованным для перевозки грузов под таможенными пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, свидетельства о допущении такого контейнера теряет силу и он должен быть подвергнут новой процедуре допущения.

Приложение 7

Часть III

Пояснительные записки

Пояснительные записки

Пояснительные записки к приложению 2, помещенные в приложении 6 настоящей Конвенции, применяются с соответствующими изменениями к контейнерам, допущенным к перевозке под таможенными пломбами во исполнение положений настоящей Конвенции.

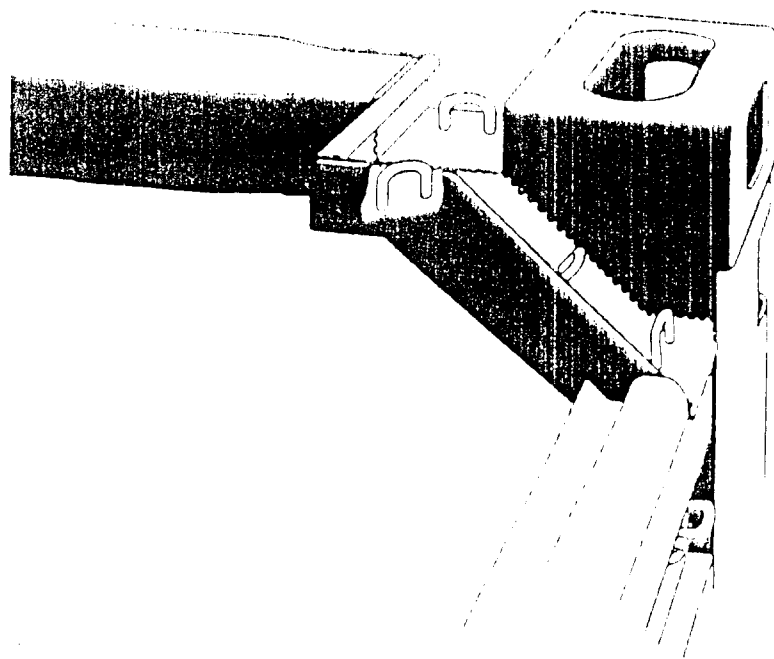
(Пояснительные записки части III помещены вместе с положениями, к которым они относятся. Рисунки, относящиеся к пояснительным запискам включены в часть III).

Рисунки к приложению 7

УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕВЕНТА К
УГЛОВЫМ ЭЛЕМЕНТАМ КОНТЕЙНЕРА

Рисунок, приведенный ниже, отвечает требованиям подпункта а) пункта 6
статьи 4 первой части.

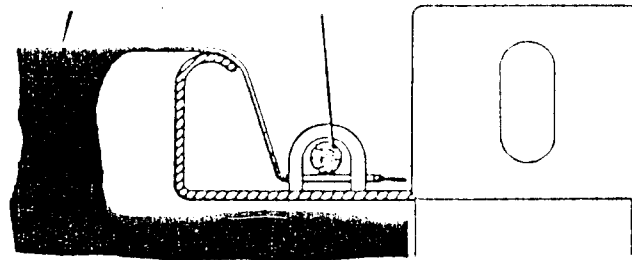
Крепление к угловым стойкам



Покрытие крышки

Веревка для
крепления покрытия

ВИД В РАЗРЕЗЕ



Приложение 8

СОСТАВ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА

Статья 1

(I) Договаривающиеся стороны являются членами Административного комитета.

(II) Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в статье 52, пункт 1 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися сторонами, или представителям международных организаций присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.

Статья 2

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций предоставляет Комитету услуги Секретариата.

Статья 3

Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя председателя.

Статья 4

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской Экономической Комиссии ежегодно, а также по просьбе компетентных администраций менее пяти государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 5

Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, не являющиеся предложениями о внесении поправок в настоящую Конвенцию, принимаются большинством голосов присутствующих и голосующих. Поправки к настоящей Конвенции и решения, упомянутые в статьях 59 и 60 настоящей Конвенции, принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих.

Статья 6

Для принятия решения необходим кворум, состоящий из одной трети государств, являющихся Договаривающимися Сторонами (ECE/TRANS/17/Amend.16, вступила в силу 25 июня 1994 г.).

Статья 7

Перед закрытием сессии Комитет утверждает свои доклады.

Статья 8

При отсутствии в настоящем приложении надлежащих положений применяются правила процедуры Европейской Экономической Комиссии, если Комитет не решит иначе.

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

Сведения о ратификации, подписании или присоединении
по состоянию на 24 сентября 1994 года

Договаривающаяся сторона	Подписание	Вступила в силу	Способ
Афганистан		23. 03. 1983	Присоединение
Албания		04. 07. 1985	Присоединение
Алжир		28. 08. 1989	Присоединение
Австрия	27. 04. 1976	13. 11. 1977	Ратификация
Армения		08. 06. 1994	Присоединение
Беларусь		05. 10. 1993	Присоединение
Бельгия	22. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Болгария		20. 04. 1978	Присоединение
Босния и Герцеговина		06. 03. 1992	Преемство
Бывшая Югославская Республика Македония		17. 09. 1991	Преемство
Венгрия	23. 11. 1976	09. 09. 1978	Ратификация
Великобритания	22. 12. 1976	08. 04. 1983	Ратификация
Германия	30. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Греция	30. 12. 1976	15. 11. 1980	Ратификация
Грузия		24. 09. 1994	Присоединение
Дания	21. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Индонезия		11.04. 1990	Присоединение
Иран		16. 02. 1985	Присоединение
Ирландия	30. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Израиль		14. 08. 1984	Присоединение
Италия	28. 12. 1976	20. 06. 1983	Присоединение
Иордания		24. 06. 1986	Присоединение
Испания		11. 02. 1983	Присоединение
Канада		21. 04. 1981	Присоединение
Кипр		07. 04. 1982	Присоединение
Кувейт		23. 05. 1984	Присоединение
Латвия		19. 10. 1993	Присоединение
Литва		26. 08. 1993	Присоединение
Люксембург	23. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Мальта		18. 08. 1977	Присоединение
Марокко	15. 10. 1976	30. 09. 1983	Ратификация
Нидерланды	28. 12. 1976	20. 06. 1983	Принятие
Норвегия		11. 07. 1980	Присоединение
Польша		23. 06. 1981	Присоединение
Португалия		13. 08. 1979	Присоединение
Республика Корея		29. 07. 1982	Присоединение
Республика Молдова		26. 11. 1993	Присоединение

Страна	Средняя зарплата (евро в месяц)	Средняя зарплата (евро в час)	Средняя зарплата (евро в день)
Италия	1300	110	260
Германия	1200	100	240
Франция	1100	90	220
Великобритания	1000	80	200
Бельгия	900	70	180
Нидерланды	800	60	160
Испания	700	50	140
Польша	600	40	120
Чехия	500	30	100
Словакия	400	20	80
Литва	300	15	60
Эстония	200	10	40
Южная Корея	1000	80	200
Япония	1500	120	300
США	2000	160	400
Канада	1800	140	360
Австралия	1600	130	320
Новая Зеландия	1400	110	280
Бразилия	1000	80	200
Индия	500	40	100
Китай	300	20	60
Россия	200	15	40
Украина	100	5	20
Бразилия	1000	80	200
Франция	1100	90	220
Финляндия	1200	100	240
Эстония	200	10	40
Югославия	300	15	60
ЕЭС	1000	80	200

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

**ПОЛОЖЕНИЯ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ КАК В КОНВЕНЦИИ МДП 1975,
ТАК И В ТАМОЖЕННОЙ КОНВЕНЦИИ, КАСАЮЩЕЙСЯ КОНТЕЙНЕРОВ 1972**

КОНВЕНЦИЯ МДП**КОНВЕНЦИЯ
ПО КОНТЕЙНЕРАМ****ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 1(b)	Пошлины и налоги	Статья 1(a)
Статья 1(e)	Контейнер	Статья 1(c)
Статья 1(j)	Лицо	Статья 1(e)
Статьи 13, 14	Допущения контейнера	Статья 12
Статья 36	Нарушение законодательства	Статья 15
Статья 43	Пояснительные записки	Статья 13
Статья 49	Улучшение условий	Статья 14
Статья 50	Обмен информацией	Статья 16
Статья 51	Приложение/Конвенция	Статья 17
Статья 52	Подписание и ратификация	Статья 18
Статья 53	Вступление в силу	Статья 19
Статья 54	Денонсация	Статья 23
Статья 55	Прекращение действия	Статья 24
Статья 56	Прекращение действия старой Конвенции	Статья 20
Статья 57	Споры	Статья 25
Статья 58	Оговорки	Статья 26
Статья 59	Внесение поправок в Конвенцию	Статья 21
Статья 60	Внесение поправок в Приложения	Статья 22
Статья 63	Нотификация	Статья 27
Статья 64	Аутентичный текст	Статья 28

КОТТЕЙНЕРЫ: ЦМДКОТТЕЙНЕРЫ
ПО КОТТЕЙНЕРАМ

ПОДСИТЕТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Приложение 6

0.1(e)(i)	Закрываю (частично)	0.1(e)(i)-1
2.2.1(a)	Оборка составных частей	4.2.1(a)
2.2.1(b)	Двери и другие запорные системы	4.2.1(b)
2.2.1(c) 1	Вентиляционные отверстия	4.2.1(c)
2.2.1(c) 2	Дренажные отверстия	4.2.1(c)-2
2.3.3	Покрывше, составленное из нескольких частей	4.4.3-1
2.3.6(a) 1	Скользящие кольца	4.4.6(a)-2
2.3.6(a) 2	Сквадные кольца	4.4.6(a)-3
2.3.6(i)	Глухое крепление покрывше	4.4.6(b)-1
2.3.8	Расстояние между кольцами и проушинами	4.4.7-1
2.3.9	Веревки	4.4.8-1
2.3.11(a)	Напряжение троса покрывше	4.4.10(a)-1
2.3.11(c)	Резьба закрывше	4.4.10(c)-1

КОТТЕЙНЕРЫ: ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Приложение 7 Часть I

Статья 1	Основные принципы	Статья 1
Статья 2	Конструкция коттейнера	Статья 2
Статья 3	Складывающиеся и разбрасывающиеся	Статья 3
Статья 4	Крепкие коттейнеры	Статья 4
Статья 5	Переходные положения	Статья 5

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОТТЕЙНЕРОВ

Приложение 7 Часть II

Приложение 5

Пункт 1	Основные положения	Пункт 1
Пункты 2-7	Общие положения	Пункты 2-7
Пункты 8-14	Положения, касающиеся типа конструкции	Пункты 8-14
Пункты 15-17	Этап после изготовления	Пункты 15-17
Дополнение 1	Табличка о допусшении	Дополнение 1
Дополнение 2, Образец II	Допусшение по типу конструкции	Дополнение 2 Образец II
Дополнение 3, Образец III	Допусшение на этапе после изготовления	Дополнение 3, Образец III

ОБРАЗЕЦ ПОЛНОСТЬЮ ЗАПОЛНЕННОЙ КНИЖКИ МДП

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, по взаимодействию с таможенными службами Австрии, Швейцарии, бывшей Югославии и Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ) подготовила в 1988 году полностью оформленный карнет ТП. Этот карнет может служить образцом для транспортных операторов и таможенных служб правильного заполнения карнетов ТП (книжек МДП).
(TRANS/WP30/127, пункт 44)

IRU

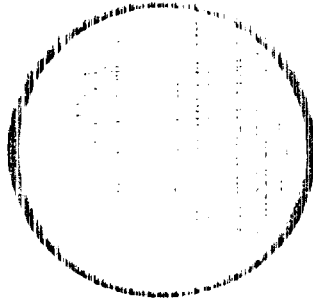
Union Internationale
des Transports Routiers

CARNET TIR*

14

volets

IRU N° 10555555



1. Valeurs en francs suisses de la somme de douane à payer (à remplir)
 2. Dénomination Association Suisse des Transporteurs Routiers - ASTAG
 3. Adresse CH-12 GENEVE 20
 4. Signature de l'organisateur
 5. Signature du titulaire
 6. Date de validité

1. Pays d'origine SUISSE
 2. Pays de destination AUTRICHE
 3. Pays de destination YUGOSLAVIE
 4. Numéro d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) GE-224356
 5. Certificat d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) 4377/86 402 6056
 10. Liste d'identification du (des) conducteur(s)
 11. Observations diverses
 12. Signature du titulaire du carnet

(*) Billet à mention multiple

CARNET DE TIR - PERMIS DE TRANSPORT

REPRODUCTION INTERDITE

* Van onder de de Commissie (1973) deuren voor de Commissie economische en Midden-Land voor TE-land
* Van onder de de 118 (1973) deuren voor de Commissie Economische en Midden-Land voor TE-land

Ce formulaire ne doit pas être pris en considération par les autorités douanières

NUMÉRIQUEMENT ET ALPHABÉTIQUEMENT
Tous droits de douane et taxes de transit en douane et en transit

FINANCIÈRE DE MONTAGNE ET QUATRE LIGNES DE COMMERCE DE COMMERCE DE COMMERCE DE COMMERCE
NOMINATIFMENT (Droits de douane et taxes de transit en douane et en transit)

VOLET N° 1 / N° 2		CARNET TIR N° 5035500	
1. Bureau de douane de départ GENÈVE		2. Délivré par IRU Union Internationale des Transporteurs Routiers	
3. ...		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lettes 1211 - GENÈVE 30 SUISSE	
5. Pays de départ SUISSE		6. Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE	
7. Numéro d'identification du carnet international routier CE-224356		8. Description sommaire des marchandises	

MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. Compartiments de la douane de départ L & S 1015 - 1024	10. Description de toutes les marchandises Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat pur	11. Poids net 4.000 Kg	12. ...
L & S 1025 - 1104	80 caisses poudre de cacao		

13. ...	14. Lieu et date Genève, 27.04.88	15. Signature de l'agent de douane <i>[Signature]</i>	16. ...
17. Bureau de douane Vienne	18. Bureau de douane Beograd	19. Bureau de douane	20. Bureau de douane
21. ...	22. ...	23. ...	24. ...
25. ...	26. ...	27. ...	28. ...

SOUCHE N° 1 / N° 2	
1. ...	2. ...
3. ...	4. ...
5. ...	6. ...

VOLET DE T

GENÈVE
N° 24324

CARTE DE TIR

GENÈVE
N° 24324
1911
GENÈVE 20
GENÈVE
N° 24324

MANIFESTE DE MARCHANDISES

N°	Description	Quantité	Unité
1	100 kg de sucre de canne	100	kg
2	100 kg de sucre de betterave	100	kg
3	100 kg de sucre de lait	100	kg

GENÈVE
N° 24324
21 4 00
GENÈVE

GENÈVE
N° 24324
GENÈVE
N° 24324
GENÈVE
N° 24324

BOUCHE DE T

GENÈVE
N° 24324

DE CARTE DE TIR

GENÈVE
N° 24324
GENÈVE
N° 24324

MANIFESTE DE MARCHANDISES

GENÈVE
N° 24324
GENÈVE
N° 24324

VOLET N° 2 PAGE 1 1 Bureau de douane de départ GENEVE		CARNET TIR (No 6015500) 2 Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transports Routiers	
Pour usage officiel: AUSSEANG festgestellt: [Signature]		4 Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
7 Numéro d'identification du carnet international délivré GE-224356		5 Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE	

MANIFESTE DE MARCHANDISES

10. Contrats de transport L & S 1015 - 1024 L & S 1025 - 1104	11. Description des marchandises Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfin Pour la douane de Bercrad 80 caisses poudre de cacao	12. Poids brut en kg 500 Kg 4.700 Kg	13. Remarques 1/12 2-D 6022
---	--	--	--------------------------------------

17. Lieu de destination 1. Bureau de douane Vienne 2. Bureau de douane Bercrad 3. Bureau de douane	18. Numéros 90 10 80	19. Date de départ 27.04.88 K. Lehmann	20. Bureau de douane de destination 601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GARE RAODIENNE
21. Centre de provenance des marchandises GENEVE GRM		22. Centre de destination des marchandises AUTR. N° 756	
23. Date de départ des marchandises 28.4.88		24. Nombre de colis et marchandises 2	
25. Entrepôt de destination des marchandises GENEVE GRM		26. Réserve	
27. Signature Schwanwald [Signature]		28. Signature [Signature]	

CARNET TIR No 6015500

SOUCHE N° 2 PAGE 1 1. Annule par le bureau de destination Schwanwald FL AUT. N° 756 2. <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactions de douanes d'importation, douanes passives 3. <input type="checkbox"/> Dérogation 4. <input type="checkbox"/> Réserve 5. Réserve	6. Signature [Signature]
--	-----------------------------

VOLET N° 1 PAGES		CARNET TIR No 6015500	
1. Bureau de départ de départ 1. GENEVE 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale <p style="text-align: center;">IRU Union Internationale des Transports Routiers</p>	
Pour usage principal:		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
7. Numéro d'identification du bord (référence nationale) GE-224356		5. Pays de départ: SUISSE 6. Pays de destination: AUTRICHE/YOUGOSLAVIE 8. Description pour le manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. Description de l'emballage ou du contenu L & S 1015 - 1024 L & S 1025 - 1104	10. Nombre et nature des colis ou unités (désignation des marchandises) Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfon Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao	11. Poids brut en kg 500 Kg 4.000 Kg	12. Signature ou tampon 1/6 plus 6 1/1/2 (2+0 602 21)
13. Total des colis figurant sur le manifeste Description:	Nombre: 90 10 80	14. Lieu et date 15. Signature de l'expéditeur ou de son représentant Genève, 27.04.88 K. J. Lenn	17. Bureau de douane de départ 601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GERE ROUTIERE 21
16. Certificat de prise en charge (bureau de départ de départ ou de passage à l'étranger) TISIS		18. Date de prise en charge 5. MAI 1988	
19. Numéro de transport 9327010557103/88		20. Date de prise en charge 5. MAI 1988	
21. Divers mentions (voir Bureau de destination des personnes etc.) ZOLLAMT WIEN		22. Divers mentions (voir Bureau de destination des personnes etc.) ZOLLAMT FELDKIRCH (1932) 1988-04-28 Zollsperrstelle Tisis Feldkirch	
SOUCHE N° 1 PAGES		du CARNET TIR No 6015500	
1. Pays de départ de départ de départ 2. Date de départ 3. Description de l'emballage ou du contenu		4. Signature ou tampon 5. Date de prise en charge ZOLLAMT FELDKIRCH (1932) 1988-04-28 Zollsperrstelle Tisis Feldkirch	
6. Divers mentions (voir Bureau de destination des personnes etc.) ZOLLAMT WIEN		7. Divers mentions (voir Bureau de destination des personnes etc.)	

VOLET N° 2		CARNET TIR No 6015500	
1 Bureau de départ de départ GENEVE		2 Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transports Routiers	
Pour voyage aller de 132/010067/00/88		4 Titulaire du carnet tiré, adresse, poste DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
100/000155/70/88		5 Pays de départ SUISSE	6 Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE
7 Numéro d'identification du carnet international délivré GE-224356		8 Numéros de permis de circulation	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9 et 10 Comptabilité de l'expédition de marchandises L & S 1015 - 1024	11 Nombre et nature des colis de départ Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfin 100/005908/50/88	12 Poids brut en kg 500 Kg	13 Remarques 1/ ploub 1/2 2+D 602 21
L & S 1025 - 1104	14 Nombre et nature des colis de destination Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao 100/000155/70/88	4.000 Kg	
15 Lieu de destination Vienne	16 Date de départ Geneve, 27.04.88	17 Bureau de destination GENEVE	601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GARE ROUTIERE M
18 Conteneur de prise en charge TISIS	19 Date de transit 5. MAI 1988	20 Numéro de colis déchargé 10	21 Conteneur de destination WIEN 100/005908/50/88
22 Bureau de destination Beograd	23 Bureau de destination Kijev	24 Numéro de permis de circulation 10	25 Remarques des marchandises à l'importation
26 Bureau de destination Beograd	27 Bureau de destination Kijev	28 Numéro de permis de circulation 10	29 Remarques
30 Bureau de destination Beograd	31 Bureau de destination Kijev	32 Bureau de destination Kijev	33 Bureau de destination Kijev

CARNET TIR No. 6015500

SOUCHE N° 2		du CARNET TIR	
1 Article expédié par le bureau de départ de WIEN 100/005908/50/88		2 Numéro de permis de circulation 100/000155/70/88	
3 Décharge 10		4 Date de transit 1988-04-28	
5 Remarques		6 Remarques	

VOLET N° 2

CARNET TIR

7457030912/88

Union Intercommunale
des Transporteurs Suisses

CHASSE S.A.
Rue des Jantes

1211 GENÈVE 20 SUISSE

SUISSE AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

№ 274356

MANIFESTE DE MARCHANDISES

L. & S.

1015 - 1024

Tout la douane de Vienne

Tout la douane de Bucarest

L. & S.

1025 - 1104

03 caisses postale de genre

Vienne
Bucarest

00
10
00

101.01.00

601
DOLLARS
21 A 800
GENÈVE
CASE REQUIÈRE D.

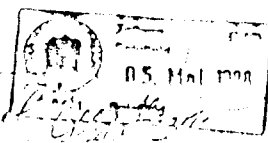
CARNET TIR 7457030912/88

1000/000155/70/88

DOMAINE SCIENTOLA

1988-05-04

7457030912/88

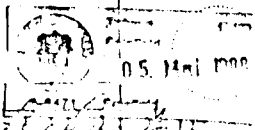


SOUCHE N° 2

du CARNET TIR

7457030912/88

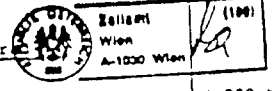
7457030912/88



VOLET N° 1 PAGE 1		CARNET TIR No 28112303	
1. Bureau de départ de départ GENEVE		3. Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transporteurs Routiers	
2. Bureau de destination de destination		4. Titulaire de carnet tiré, adresse, pays DANZAS S.A. Rue des Lettes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
Pour usage officiel		5. Pays de départ SUISSE	6. Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE
7. Numéro d'identification de leur véhicule routier CZ-224356		8. Date de validité de destination	

MANIFESTE DE MARCHANDISES

10. Numéro de retour des sacs de sacs / désignation des marchandises Pour la douane de Vienne	11. Poids brut en kg	12. Description de la marchandise
L & S 1015 - 1024		10 caisses de chocolat suisse
L & S 1025 - 1104	4.000 Kg	80 caisses poudre de cacao



Handwritten notes:
 10/10/88
 1/2
 1 (C)
 A1/400

13. Bureau de destination de destination Vienne	14. Date de date 27.04.88	15. Bureau de destination de destination Beograd	16. Bureau de destination de destination Ki...
17. Bureau de destination de destination Beograd	18. Bureau de destination de destination ...	19. Bureau de destination de destination ...	20. Bureau de destination de destination ...

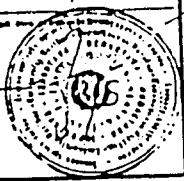
19. Contrôle et les sacs par douane de destination de départ
de la douane de destination **Sentilj**

20. Date de date
4 dni.

21. Bureau de destination de destination
Sentilj

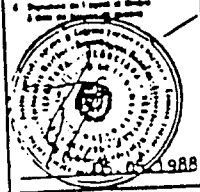
22. Bureau de destination de destination
Beograd

23. Bureau de destination de destination
Sentilj, 05.05.1988



SOUCHE N° 1 PAGE 1 **du CARNET TIR**

1. Bureau de destination de destination Sentilj	4. Bureau de destination de destination Beograd
2. Bureau de destination de destination ...	5. Bureau de destination de destination ...
3. Bureau de destination de destination ...	6. Bureau de destination de destination ...



VOLET N° 2 <small>PIECES</small>		CARNET TIR <small>COUPON N° 1</small>	
1. Pays de destination du départ GENEVE		1. Nom de l'organisation organisatrice IRU Union Internationale des Transports Routiers	
2. _____		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
3. _____		5. Pays de départ SUISSE	
6. Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE		8. Diverses points de destination	
1. Numéro d'identification des marchandises CR-224356		8. Diverses points de destination	

MANIFESTE DE MARCHANDISES

1. N° de Comptabilité de l'Organisation des Nations Unies L & S 4015 - 1024	2. Description des marchandises Pour la douane de Vienne	3. Poids net des marchandises 10 caisses de chocolat suisse	4. Poids brut des marchandises 10 caisses de chocolat suisse	5. Nature et contenu des marchandises Belgium Wien A-1020 WIEN	6. Poids net des marchandises 4.000 Kg	7. Nature et contenu des marchandises 1 (c.u.) A1/400
1. N° de Comptabilité de l'Organisation des Nations Unies L & S 1025 - 1104	2. Description des marchandises Pour la douane de Beograd	3. Poids net des marchandises 80 caisses poudre de cacao	4. Poids brut des marchandises 80 caisses poudre de cacao	5. Nature et contenu des marchandises Belgium Wien A-1020 WIEN	6. Poids net des marchandises 4.000 Kg	7. Nature et contenu des marchandises 1 (c.u.) A1/400

12. Lieu de destination Vienne	13. Date de destination 10	14. Lieu de destination Beograd	15. Date de destination 80	16. Date de destination 10	17. Date de destination 80	18. Date de destination 10	19. Date de destination 10	20. Date de destination 10	21. Date de destination 10	22. Date de destination 10	23. Date de destination 10	24. Date de destination 10	25. Date de destination 10	26. Date de destination 10	27. Date de destination 10	28. Date de destination 10	29. Date de destination 10	30. Date de destination 10	31. Date de destination 10	32. Date de destination 10	33. Date de destination 10	34. Date de destination 10	35. Date de destination 10	36. Date de destination 10	37. Date de destination 10	38. Date de destination 10	39. Date de destination 10	40. Date de destination 10	41. Date de destination 10	42. Date de destination 10	43. Date de destination 10	44. Date de destination 10	45. Date de destination 10	46. Date de destination 10	47. Date de destination 10	48. Date de destination 10	49. Date de destination 10	50. Date de destination 10	51. Date de destination 10	52. Date de destination 10	53. Date de destination 10	54. Date de destination 10	55. Date de destination 10	56. Date de destination 10	57. Date de destination 10	58. Date de destination 10	59. Date de destination 10	60. Date de destination 10	61. Date de destination 10	62. Date de destination 10	63. Date de destination 10	64. Date de destination 10	65. Date de destination 10	66. Date de destination 10	67. Date de destination 10	68. Date de destination 10	69. Date de destination 10	70. Date de destination 10	71. Date de destination 10	72. Date de destination 10	73. Date de destination 10	74. Date de destination 10	75. Date de destination 10	76. Date de destination 10	77. Date de destination 10	78. Date de destination 10	79. Date de destination 10	80. Date de destination 10	81. Date de destination 10	82. Date de destination 10	83. Date de destination 10	84. Date de destination 10	85. Date de destination 10	86. Date de destination 10	87. Date de destination 10	88. Date de destination 10	89. Date de destination 10	90. Date de destination 10	91. Date de destination 10	92. Date de destination 10	93. Date de destination 10	94. Date de destination 10	95. Date de destination 10	96. Date de destination 10	97. Date de destination 10	98. Date de destination 10	99. Date de destination 10	100. Date de destination 10
--	--------------------------------------	---	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------

CARNET TIR N° 6015500

16. Certificat de destination Sentilj	17. Certificat de destination Beograd-Terminal UCP 3156
18. Certificat de destination 4 dni.	19. Certificat de destination IX 481
20. Certificat de destination Sentilj	21. Certificat de destination Bo kol. 4.000 kg
22. Certificat de destination Beograd	23. Certificat de destination Beograd
24. Certificat de destination Sentilj, 05.05.1988	25. Certificat de destination 05.05.1988

SOUCHE N° 2 PIECES du **CARNET TIR** COUPON N° 2

1. Lieu de destination Beograd - UCP 3156	2. Description des marchandises Bo 4.000 kg	3. Poids net des marchandises 4.000 kg	4. Poids brut des marchandises 4.000 kg	5. Date de destination 05.05.1988
---	---	--	---	---

(blue)

(red)

(blue)

РЕЗОЛЮЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

УСТАНОВЛЕНИЕ СВЯЗИ МЕЖДУ СИСТЕМАМИ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

Резолюция 231

принятая Комитетом по внутреннему транспорту
4 февраля 1983 года

Комитет по внутреннему транспорту

Желая содействовать международной торговле путем укрепления международного сотрудничества в области таможенных вопросов,

Принимая во внимание, что облегчение международной торговли за счет улучшения условий, при которых грузы, следующие в режиме таможенного транзита, пересекают границы, является одной из целей такого сотрудничества,

Отдавая, что страны или некоторые группы стран применяют на своих территориях системы таможенного транзита со своими конкретными структурами и процедурами, а также то, что на границах такое положение может сдерживать грузопотоки при переходе грузов из одной системы таможенного транзита в другую,

Констатируя, что различные системы таможенного транзита основываются на принципах и включают методы, в частности в области документации, опечатывания и безопасности, которые принципиально не отличаются друг от друга, и что поэтому между ними имеется некоторое сходство, которое могло бы позволить установить связь между этими системами таможенного транзита, например, за счет взаимного признания мер, принятых в рамках другой системы таможенного транзита,

Будучи убежден, что установление таких связей упростит формальности и облегчит пересечение границ грузами при их переходе из одной транзитной системы в другую, что позволит избежать дорогостоящих задержек

Учитывая сложившееся сотрудничество между Европейской экономической комиссией и Советом таможенного сотрудничества, в частности усилия, предпринимаемые совместно этими двумя организациями с целью найти решения проблем, связанных с переходом грузов из одной системы таможенного транзита в другую,

Обращая внимание на меры по облегчению, включенные в приложении Е.1 к Международной Конвенции об упрощении и согласовании таможенных процедур (Конвенция Совета таможенного сотрудничества, называемая Конвенцией Киото) в отношении таможенного транзита, в частности рекомендуемую Конвенцией практику 13, касающуюся описательной части таможенного документа, и рекомендуемую практику 26, связанную с признанием таможенных печатей и пломб,

Резолюция 231 (продолжение)

Рекомендует правительствам пытаться в тех случаях, когда это возможно и необходимо, устанавливать связь между системами таможенного транзита, действующими на их соответствующих территориях, и с этой целью заключать в случае необходимости двусторонние или многосторонние соглашения,

Обращается к правительствам с просьбой сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии по возможности до 1 января 1984 г., принимают ли они настоящую резолюцию,

Обращается к Исполнительному секретарю с просьбой распространить ответы, полученные от правительств.

Принято:

Бельгией
Болгарией
Францией
Германией
Грецией
Италией
Нидерландами
Норвегией
Швейцарией
СССР
Великобританией

Европейским экономическим сообществом

**МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОСТОЯННОГО СООТВЕТСТВИЯ КОНТЕЙНЕРОВ
СТАНДАРТАМ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И
ПЛОМБАМИ**

Резолюция 46

принята 20 ноября 1987 года Группой экспертов по
таможенным вопросам, связанным с транспортом

Группа экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом,

Учитывая положения статей 13 и 14 Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975) и приложения 7 к ней,

Принимая во внимание необходимость обеспечения постоянного соответствия контейнеров стандартам на перевозку грузов под таможенными печатями и пломбами,

Рекомендует Договаривающимся сторонам Конвенции МДП 1975 следующие меры по обеспечению постоянными печатями и пломбами (статьи 13 и 14 и приложение 7 к Конвенции МДП 1975):

1. Если у контейнера обнаружен серьезный дефект и, следовательно, он больше не соответствует стандартам, на основании которых было выдано допущение для перевозки под таможенными печатями и пломбами, таможенные власти должны уведомить об этом сторону, несущую ответственность за контейнер, и дать ей возможность привести контейнер в состояние, которое послужило основанием для его допущения, если это можно сделать в сжатые сроки. После соответствующего ремонта контейнер может быть использован для дальнейшей перевозки под таможенными печатями и пломбами. Если контейнер не отремонтирован надлежащим образом или если заинтересованная сторона предпочитает, чтобы контейнер был отремонтирован в другой стране, где он был официально допущен для перевозки, таможенные власти должны либо:

(а) отказать в наложении таможенных печатей и пломб и в разрешении на перевозку, если печати и пломбы считаются необходимыми, либо

(b) изъять контейнер из обращения и обеспечить перегрузку его содержимого в другое перевозочное средство, либо

(с) разрешить дальнейшую перевозку контейнера на основании соответствующих процедур, исключающих возможность осуществления контрабанды, возникновения потерь или причинения ущерба содержимому контейнера, причем об обнаруженном дефекте делается отметка в документах транзитной перевозки.

Резолюция 46 (продолжение)

Таможенные власти могут потребовать снять табличку о допущении, если сочтут, что это необходимо для обеспечения надлежащего ремонта контейнера.

2. Если таможенные власти требуют снятия таблички о допущении или если в ряде контейнеров обнаружен серьезный дефект, в результате которого они больше не отвечают требованиям стандартов о допущении для перевозки под таможенными печатями или пломбами, то компетентные органы, решающие вопрос о допущении, или в соответствующих случаях таможенная администрация, несущая ответственность за допущение контейнеров к перевозке, должны об этом надлежащим образом уведомляться. Компетентные органы, которые выдали первое свидетельство о допущении контейнера, должны приглашаться для участия в процессе повторной аттестации контейнера, когда это осуществляется за пределами территории этой Договаривающейся стороны.

Примечание: Считается, что контейнер имеет серьезный дефект, если:

- (a) грузы могут извлекаться из опечатанной части или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- (b) таможенные печати и пломбы не могут налагаться на контейнер простым и надежным способом;
- (c) в нем имеются потайные места для сокрытия грузов;
- (d) места, в которые могут помещаться грузы, не являются легко доступными для таможенного досмотра.

Просит Договаривающиеся стороны уведомить Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии, по возможности до 1 июля 1988 года о том, принимают ли они эту резолюцию;

Просит Исполнительного секретаря распространить ответы, полученные от правительств.

Принято

Бельгией
Болгарией
Канадой
Чили
Кипром
Чехией и Словакией
Германией
Израилем
Иорданией
Люксембургом

Принято

Мальтой
Нидерландами
Норвегией
Польшей
Португалией
Швецией
Швейцарией
Турцией
СССР
Великобританией
Европейское экономическое сообщество

**КРАТКОСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО И
ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО РЕЖИМА МДП**

Резолюция 49

**принята Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с
транспортом, ЕЭК ООН 3 марта 1995 года**

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Подчеркивая важность бесперебойного и эффективного осуществления Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) для облегчения международных перевозок и торговли,

Выражая беспокойство по поводу беспрецедентного количества нарушений таможенного режима и случаев контрабанды в рамках транзитной системы МДП, которые могут поставить под угрозу меры по облегчению перевозок, предусмотренные в Конвенции МДП 1975 года,

Будучи преисполнена твердой решимости сохранить транзитную систему МДП, которая облегчает развитие торговли, в частности международные перевозки грузов,

Будучи убеждена, что транзитная система МДП может быть сохранена только с помощью совместных и целенаправленных действий всех участников транзитной системы МДП (таможенных органов, национальных гарантийных объединений и ассоциаций, выдающих книжки МДП, МСАТ и страховых компаний), для осуществления которых важное значение имеет открытый обмен информацией по всем аспектам этой системы,

В ожидании пересмотра Конвенции МДП 1975 года единогласно принимает решение о следующих краткосрочных мерах, которые как можно быстрее должны быть осуществлены компетентными органами Договаривающихся сторон Конвенции МДП 1975 года:

1. Для облегчения выявления книжек МДП, оформленных обманным способом, и для ускорения процедур таможенного оформления Договаривающиеся стороны могли бы создать по мере возможности и в соответствии с национальными предписаниями централизованные учреждения или процедуры для управления выдачей книжек МДП;
2. Договаривающимся сторонам следует создать ускоренные процедуры оформления и поиска для использования в ходе перевозок грузов, требующих особого внимания;
3. Договаривающиеся стороны и МСАТ примут все необходимые меры для того чтобы как можно быстрее вновь ввести книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки" вместе с гарантиями в отношении фиксированной суммы, отражающей потенциальные страховые сборы;

4. Договаривающиеся стороны обеспечат с помощью соответствующих национальных правил, чтобы таможи места назначения или вывоза возвращали отрывные листки 2 книжки МДП централизованным учреждениям или таможням места происхождения или ввоза в течении пяти рабочих дней после завершения операции МДП;
5. Для облегчения таможенного контроля партий табачных изделий и алкогольных напитков, Договаривающиеся стороны могли бы существенно ограничить в соответствии с национальной административной практикой число таможен, уполномоченных принимать книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки";
6. Договаривающиеся стороны обеспечат, чтобы для перевозки табачных изделий и алкогольных напитков, а также для других требующих особого внимания грузов, которые определяются компетентными органами, таможи отправления или ввоза немедленно передавали предварительную информацию о перевозке таких грузов под таможенными печатями таможе назначения или вывоза;
7. В соответствии со статьей 20 Конвенции МДП 1975 года Договаривающиеся стороны будут предписывать определенные сроки перевозки и по мере возможности маршруты, по которым должны следовать дорожные транспортные средства и контейнеры в случае перевозки под таможенными печатями табачных изделий и алкогольных напитков, а также других требующих особого внимания грузов, которые определяются компетентными органами. Договаривающимся сторонам настоятельно предлагается применять санкции в соответствии с национальным законодательством в случае несоблюдения таких предписаний;
8. Договаривающиеся стороны обеспечат применение положений статьи 38 Конвенции МДП 1975 года, которая позволяет временно или окончательно лишать права осуществлять операции в соответствии с Конвенцией МДП 1975 года любое лицо, виновное в серьезном нарушении национальных таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов;
9. Договаривающиеся стороны примут все необходимые меры для предупреждения кражи таможенных печатей и злоупотребления ими и могут предусмотреть использование новых технологий, например, специальных чернил, предохраняющих от фальсификации, в целях воспрепятствования подделки таможенных печатей;
10. Договаривающиеся стороны просят МСАТ и национальные гарантийные объединения строго применять согласованные критерии и методы административного контроля при выдаче книжек МДП в целях обеспечения, насколько это возможно, надежности и добросовестности транспортных операторов;

11. Договаривающиеся стороны, применяющие транзитный режим МДП, активизируют взаимный обмен обычной и конфиденциальной информацией о транзитной системе МДП в соответствии с национальным законодательством. С этой целью они создадут в рамках своих компетентных органов координационные центры для борьбы с нарушениями. Адреса, включая номера телефонов и телефаксов таких координационных центров, будут как можно скорее переданы в секретариат ЕЭК ООН для составления международного справочника;

Предлагает Договаривающимся сторонам тщательно изучить предложения МСАТ, которые касаются внедрения систем электронного обмена данными для управления выдачей книжек МДП и которые будут им переданы секретариатом ЕЭК ООН в целях их возможного принятия;

Просит Договаривающиеся стороны Конвенции МДП 1975 года уведомить Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) до 1 июня 1995 года о том, принимают ли они настоящую резолюцию ;

Просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) сообщить всем Договаривающимся сторонам Конвенции МДП 1975 года о принятии настоящей резолюции.

Принято (15 сентября 1995 года)

Австрия
Болгария
Венгрия
Германия
Иордания
Литва
Польша
Словакия
Словения
Турция
Чешская республика
Эстония

Европейская экономическая комиссия

Document

16

16

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ
О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ
ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И ПРОТОКОЛ
О ПОДПИСАНИИ

Совершено в Женеве 30 сентября 1957 года

ТОМ I

*(Соглашение, протокол о подписании и приложение А, включая поправки,
вступающие в силу 1 января 1995 года)*



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СТРЕМЯСЬ увеличить безопасность международных дорожных перевозок,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения:

- а) термин "транспортные средства" означает автомобили, тягачи с полуприцепами, прицепы и полуприцепы, соответствующие определениям, приведенным в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года, за исключением транспортных средств, принадлежащих вооруженным силам одной из Договаривающихся Сторон или находящихся в ведении этих вооруженных сил;
- б) термин "опасные грузы" означает вещества и предметы, которые не допускаются к международной дорожной перевозке согласно положениям приложений А и В или допускаются к ней с соблюдением определенных условий;
- в) термин "международная перевозка" означает всякую перевозку, производимую через территорию по крайней мере двух Договаривающихся Сторон при помощи транспортных средств, определенных выше, в пункте а.

Статья 2

1. При условии соблюдения положений пункта 3 статьи 4 опасные грузы, которые не допускаются к перевозке согласно приложению А, не должны быть предметом международной перевозки.
2. Международная перевозка прочих опасных грузов разрешается при условии соблюдения:
 - а) предусмотренных в приложении А требований, которым должны удовлетворять рассматриваемые грузы, в частности требований, касающихся их упаковки и маркировки, и
 - б) предусмотренных в приложении В требований, касающихся, в частности, конструкции, оборудования и движения транспортного средства, перевозящего рассматриваемые грузы, при условии соблюдения предписаний, приведенных в пункте 2 статьи 4.

Статья 3

Приложения к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрепятствовать по причинам, иным, чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов.
2. Транспортные средства, которые находились в эксплуатации на территории одной из Договаривающихся Сторон в момент вступления в силу настоящего Соглашения или были сданы там в эксплуатацию в течение двух месяцев после его вступления в силу, имеют право производить в течение трех лет, начиная с даты этого вступления в силу,

международную перевозку опасных грузов, даже если их конструкция и оборудование не полностью удовлетворяют требованиям, предусмотренным в приложении В для данной перевозки. Однако этот срок может быть сокращен путем включения в приложение В особых положений.

3. Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право условливать путем заключения особых двусторонних или многосторонних соглашений о том, что некоторые опасные грузы, всякая международная перевозка которых запрещается настоящим Соглашением, могут при известных условиях допускаться к международным перевозкам через их территорию или что опасные грузы, международная перевозка которых допускается настоящим Соглашением лишь на определенных условиях, могут быть предметом международных перевозок через их территорию с соблюдением требований, менее строгих, чем те, которые предписаны в приложениях к настоящему Соглашению. Предусматриваемые в настоящем пункте особые двусторонние или многосторонние соглашения доводятся до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, который сообщает о них Договаривающимся Сторонам, не подписавшим вышеупомянутых соглашений.

Статья 5

Перевозки, в отношении которых применяется настоящее Соглашение, продолжают быть предметом внутригосударственных или международных предписаний, касающихся в целом дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли.

Статья 6

1. Страны, состоящие членами Европейской экономической комиссии, и страны, участвующие в работе Комиссии с правом совещательного голоса согласно пункту 8 положения о круге ведения этой Комиссии, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящего Соглашения:

- a) путем его подписания;
- b) путем его ратификации после подписания с оговоркой о ратификации;
- c) путем присоединения к нему.

2. Страны, могущие участвовать в некоторых работах Европейской экономической комиссии в порядке применения пункта 11 положений о круге ведения этой Комиссии, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящего Соглашения путем присоединения к нему после его вступления в силу.

3. Соглашение открыто для подписания до 15 декабря 1957 года. После этой даты оно будет открыто для присоединения.

4. Ратификация или присоединение производится путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего акта.

Статья 7

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении одного месяца с того дня, когда число указанных в пункте 1 статьи 6 стран, подписавших его без оговорки о ратификации или сдавших на хранение акты о ратификации или присоединении, достигнет пяти. Однако правила приложений будут применяться лишь по истечении шести месяцев после вступления в силу самого Соглашения.

2. Для каждой страны, которая ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после того, как пять упомянутых в пункте 1 статьи 6 стран подпишут его без оговорки о ратификации или сдадут на хранение акт о ратификации или присоединении, настоящее Соглашение вступает в силу по истечении одного месяца со дня сдачи на

хранение акта о ратификации или присоединении указанной страны, а правила приложений к Соглашению будут применяться для этой страны либо в тот же день, если они уже вступили в силу к этому моменту, либо, в противном случае, в день, когда они должны применяться согласно положениям пункта 1 настоящей статьи.

Статья 8

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем касающейся ее нотификации.

Статья 9

1. Настоящее Соглашение теряет силу, если после вступления его в силу число Договаривающихся Сторон составит менее пяти в течение последовательных двенадцати месяцев.
2. В случае заключения всемирного соглашения, регламентирующего дорожную перевозку опасных грузов, всякое положение настоящего Соглашения, противоречащее какому-либо положению всемирного соглашения, автоматически лишается силы в сношениях между участвующими в настоящем Соглашении Сторонами, ставшими договаривающимися сторонами всемирного соглашения, считая со дня вступления последнего в силу, и заменяется *ipso facto* соответствующим положением всемирного соглашения.

Статья 10

1. Каждая страна может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своего акта о ратификации или присоединении, или же в любой последующий момент заявить путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящее Соглашение будет применяться ко всем или к некоторым территориям, за внешние сношения которых она является ответственной. Соглашение и приложения к нему применяются к территории или территориям, указанным в нотификации, по истечении одного месяца со дня получения этой нотификации Генеральным секретарем.
2. Каждая страна, сделавшая, согласно пункту 1 настоящей статьи, заявление о распространении действия настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой она является ответственной, может, согласно статье 8, денонсировать Соглашение в отношении указанной территории.

Статья 11

1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения должен по возможности разрешаться путем переговоров между Сторонами, между которыми возник спор.
2. Всякий спор, который не будет разрешен путем переговоров, должен быть передан на арбитраж по заявлению одной из спорящих Договаривающихся Сторон и передается поэтому одному или нескольким третейским судьям, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно избрания третейского судьи или третейских судей, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого третейского судью, которому спор передается на разрешение.

3. Решение третейского судьи или третейских судей, назначенных согласно пункту 2 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или присоединении к нему заявить, что она не считает себя связанной статьей 11. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны статьей 11 по отношению к любой Договаривающейся Стороне, сделавшей подобную оговорку.

2. Всякая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент снять ее путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 13

1. По истечении трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения любая Договаривающаяся Сторона может путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции для пересмотра текста Соглашения. Генеральный секретарь извещает об этой просьбе все Договаривающиеся Стороны и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если по истечении четырех месяцев со дня отправки им указанного извещения по крайней мере одна четверть Договаривающихся Сторон уведомят о том, что они согласны с этой просьбой.

2. Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны и обращается к ним с просьбой представить в трехмесячный срок предложения, которые они желают внести на рассмотрение конференции. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений по крайней мере за три месяца до даты открытия конференции.

3. На всякую конференцию, созываемую в соответствии с настоящей статьей, Генеральный секретарь приглашает все страны, указанные в пункте 1 статьи 6, а также страны, ставшие Договаривающимися Сторонами в соответствии с пунктом 2 статьи 6.

Статья 14 ^{1/}

1. Независимо от предусмотренной в статье 13 процедуры пересмотра, любая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или несколько поправок в приложения к настоящему Соглашению. С этой целью она препровождает текст поправок Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Для того чтобы обеспечить соответствие между этими приложениями и другими международными соглашениями, касающимися перевозки опасных грузов, Генеральный секретарь может также вносить предложения об изменениях приложений к настоящему Соглашению.

2. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам и доводит до сведения других стран, указанных в пункте 1 статьи 6, любое предложение, внесенное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

3. Всякий проект о внесении поправки в приложения будет считаться принятым, если по истечении трех месяцев со дня его отправки Генеральным секретарем, по крайней мере одна треть Договаривающихся Сторон или пять из них, если одна треть превышает это число, не уведомят в письменной форме Генерального секретаря о своем возмущении против предлагаемой поправки. Если поправка считается принятой, она вступает в силу

^{1/} В текст пункта 3 статьи 14 включено изменение, вступившее в силу 19 апреля 1985 года в соответствии с Протоколом, препровожденным Договаривающимися Сторонами в качестве уведомления о сдаче на хранение C.N.229. 1975. TREATIES-8 от 18 сентября 1975 года.

для всех Договаривающихся Сторон по истечении нового трехмесячного срока, за исключением следующих случаев:

- a) если аналогичные поправки были внесены или, по всей вероятности, будут внесены в другие международные соглашения, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, поправка вступает в силу по истечении срока, устанавливаемого Генеральным секретарем, с тем чтобы по мере возможности позволить одновременное вступление в силу данной поправки и поправок, которые были внесены или, по всей вероятности, будут внесены в другие такие соглашения; однако этот срок не может быть меньше одного месяца;
- b) Договаривающаяся Сторона, представляющая проект о внесении поправки, может указать в своем предложении срок, превышающий три месяца, для вступления в силу поправки в случае ее принятия.

4. Генеральный секретарь сообщает по возможности без промедления всем Договаривающимся Сторонам и всем указанным в пункте 1 статьи 6 странам о любом возражении Договаривающихся Сторон против предложенной поправки.

5. Если проект о внесении поправок в приложения не считается принятым, но если по крайней мере одна Договаривающаяся Сторона, иная, чем представившая проект, уведомила в письменной форме Генерального секретаря о своем согласии с проектом, Генеральный секретарь созывает в трехмесячный срок, начинающийся по истечении трехмесячного срока, предусмотренного в пункте 3 настоящей статьи для возражения против поправки, совещание всех Договаривающихся Сторон и всех стран, указанных в пункте 1 статьи 6. Генеральный секретарь может также пригласить на это совещание представителей:

- a) международных правительственных организаций, компетентных в области транспорта;
- b) международных неправительственных организаций, деятельность которых имеет непосредственное отношение к перевозкам опасных грузов на территории Договаривающихся Сторон.

6. Всякая поправка, принятая более чем половиной всех Договаривающихся Сторон на совещании, созванном в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон в порядке, установленном на вышеупомянутом совещании большинством участвующих в нем Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Помимо предусмотренных в статьях 13 и 14 нотификаций Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает упомянутым в пункте 1 статьи 6 странам, а также странам, ставшим Договаривающимися Сторонами согласно пункту 2 статьи 6:

- a) о подписании и ратификации Соглашения и присоединениях к нему в соответствии со статьей 6;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения и приложений к нему в соответствии со статьей 7;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 8;
- d) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 9;
- e) о нотификациях и денонсациях, полученных в соответствии со статьей 10;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12;

- g) о принятии и сроке вступления в силу поправок в соответствии с пунктами 3 и 6 статьи 14.

Статья 16

1. Протокол о подписании настоящего Соглашения имеет те же силу, значение и срок действия, что и само Соглашение, неотъемлемой частью которого он является.
2. Помимо оговорок, внесенных в Протокол о подписании, и тех, которые были сделаны в соответствии со статьей 12, никаких других оговорок к настоящему Соглашению не допускается.

Статья 17

После 15 декабря 1957 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит заверенные копии каждой из стран, указанных в пункте 1 статьи 6.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве тридцатого сентября тысяча девятьсот пятьдесят седьмого года в одном экземпляре; текст самого Соглашения — на английском и французском языках и приложений — на французском языке, причем оба текста самого Соглашения являются равно аутентичными.

Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций предлагается обеспечить официальный перевод приложений на английский язык и приложить этот перевод к предусмотренным в статье 17 настоящего Соглашения заверенным копиям.

Document

17

Volume 193
DTB 24 POWELL

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПАРЛАМЕНТА ГРУЗИИ

О ПРИСОЕДИНЕНИИ К КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ОБЪЕДИНИТЕЛЬНЫХ КОМИТЕЕ «О ДОТОВОРАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПИИ-ПРОДАЖИ ТОВАРОВ»

Парламент Грузии постановляет:

1. Республике Грузии присоединиться к Конвенции (Организации Объединенных Наций «О Дотовах Международной Купи-Продажи Товаров», подписанной в Базеле в 1980 году.

2. Сообщить Министерству иностранных дел Республики Грузии сообщить об этом Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Поручить Кабинету Министров Республики Грузии в месячный срок подготовить соответствующее нормативное акти в соответствии с инструкцией Конвенции и представить в Парламент Грузии законодательные постановления.

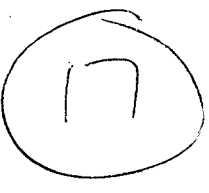
Заседаниеสิ้นสุด Народного Грузин Рухдани Вепхидзе.

Тбилиси, 5 февраля 1981 г.

КОМПЕТЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНИТЕЛЬНЫХ КОМИТЕЕ «О ДОТОВОРАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПИ-ПРОДАЖИ ТОВАРОВ»

(Вена, 1980 г.)

Государства — участники настоящей Конвенции, принимая во внимание общие цели резолюций, принятых Исполнительной сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, об установлении нового международного экологического порядка.



считая, что равнине международной торговли на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами.

полагая, что принятие единообразных норм, регулирующих торговлю международногo купля-продажи товаров и члн-ты различных обществениых, экономических и правопые системы, будет способствовать устраниению правовых барьеров в международной торговле и содействовать развитию международной торговли.

согласился о нижеследующем:

ЧАСТЬ I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

1) Настоящая Конвенция применяется к договорам купли-продажи товаров между сторонами, коммерческие интересы которых находятся в разных государствах;

а) когда эти государства являются Договаривающимися государствами или

б) когда согласно нормам международного частного права, примененно право Договаривающегося государства.

2) То обстоятельство, что коммерчески предпринят сторoн находится в разных государствах, не принимается во внимание, если это не вытекает из договора, из наличия места, где и в момент его заключения деловых отношений или обмена информацией между сторонами.

3) Ни национальная принадлежность сторон, ни правительственный или торговый статус, ни гражданский или торговый характер договора не принимаются во внимание при определении применимости настоящей Конвенции.

Статья 2

Настоящая Конвенция не применяется к продаже:

а) товаров, которые приобретаются для личного, семейного или домашнего пользования; за исключением случаев, когда продавец в любое время до или в момент заключения договора не знал и не должен был знать, что товары приобретаются для такого использования;

б) с аукциона;

с) в порядке немедленного производства или иным образом в силу закона;

д) финансовых бумаг, акций, обеспечительных бумаг, оборотных документов и долгов;

е) судов военного и воздушного транспорта, а также судов на воздушной подушке;

ф) драгоценностей.

Статья 3

1) Договор на поставку товаров, подлежащих изготовлению или производству, считается договором купли-продажи, если каждая сторона, поставляющая товары, не берет на себя обязательства поставить единственную часть или часть необходимой для изготовления или производства таких товаров.

2) Настоящая Конвенция не применяется к договорам, в которых обязательства стороны, поставившей товары, заканчиваются в основном в выполнении работ или в предоставлении услуг иным путем.

Статья 4

Настоящая Конвенция регулирует только заключение договора купли-продажи и те права и обязательства продавца и

понимается, которые возникают из такого договора. Последствия, поскольку иное прямо не предусмотрено в Конвенции, она не касается:

- а) действительности самого договора или кака-либо из его положений или любого обхода;
- б) последствий, которые может иметь договор в отношении права собственности на проданный товар.

Статья 5

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ответственности продавца за первоначальные товары покрываемыми статьями или смерть какого-либо лица.

Статья 6

Стороны могут исключить или ограничить действие Конвенции либо при условии соблюдения статьи 12, отступить от любого из ее положений или наложить его действие.

ГЛАВА II. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 7

1) При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость обеспечить единообразие в ее применении и особенно добросовестности в международной торговле.

2) Вопросы, относящиеся к предмету регулирования настоящей Конвенции, которые прямо в ней не разрешены, подлежат разрешению в соответствии с общими принципами, на которых она основана, а при отсутствии таких принципов — в соответствии с правом, применимым в силу норм международного частного права.

Статья 8

1) Для целей настоящей Конвенции заявления и иное поведение стороны толкуется в соответствии с ее намерением, если другая сторона знала или не могла не знать, каково было это намерение.

2) Если предельный пункт неприменим, то заявления и иное поведение стороны толкуется в соответствии с тем количеством, которое имело бы разумное лицо, действующее в том же качестве, что и другая сторона при аналогичных обстоятельствах.

3) При определении намерения стороны или количества, которое имело бы разумное лицо, необходимо учитывать все соответствующие обстоятельства, включая переговоры, любую практику, которую стороны установили в своих взаимных отношениях, обычаи и любое последующее поведение сторон.

Статья 9

1) Стороны связаны любыми обычаями, относительно которых они договорились, и практикой, которую они установили в своих взаимных отношениях.

2) При отсутствии договоренности об ином считается, что стороны по-прежнему будут применены в их договору или его заключении обычаи, о которых они знали или должны были знать и который в международной торговле широко известен и постоянно соблюдается сторонами в договорах данного рода в соответствующей области торговли.

Статья 10

Для целей настоящей Конвенции:

- а) если сторона имеет более одного коммерческого представительства, ее коммерческим представителем считается то, кото-

ное, с учетом обстоятельств, известных сторонам или предположимым ими в любое время до или в момент заключения договора, имеет наиболее тесную связь с договором и его исполнением;

б) если сторона не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание ее постоянное местонахождение.

Статья 11

Не требуется, чтобы договор купли-продажи заключался или подтверждался в определенной форме или подлинился иным образом в отношении формы. Он может доказываться любыми средствами, включая свидетельские показания.

Статья 12

Любое положение статьи 11, статьи 29 или части II настоящей Конвенции, которое допускает, чтобы договор купли-продажи, его изменение или прекращение соглашением сторон либо оферта, акцепт или любое иное выражение намерения совершалось не в письменной, а в любой форме, неприемлемо, если хотя бы одна из сторон имеет свое коммерческое предприятие в Государстве-участнике. Соглашение на основании статьи 96 настоящей Конвенции. Стороны не могут отступать от настоящей статьи или изменять ее действие.

Статья 13

Для целей настоящей Конвенции путь «письменной формой» понимаются также сообщения по телеграфу и телеграфу.

ЧАСТЬ II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА

Статья 14

1) Предложение о заключении договора, адресованное одному или нескольким конкретным лицам, является офертой, если оно достаточно определенно и выражает намерение оферента считать себя связанным в случае акцепта. Предложение является достаточно определенным, если в нем обозначен товар и прямо или косвенно устанавливается количество и цена либо предусматривается порядок их определения.

2) Предложение, адресованное неопределенному кругу лиц, рассматривается лишь как приглашение сделать оферты, если только иное прямо не указано явным, следящим такое предложение.

Статья 15

1) Оферта вступает в силу, когда она получена адресатом оферты.

2) Оферта, даже когда она является безотзывной, может быть отменена оферентом, если сообщение об отмене получено адресатом оферты раньше, чем сама оферта, или одновременно с ней.

Статья 16

1) Пока договор не заключен, оферта может быть отозвана оферентом, если сообщение об отмене будет получено адресатом оферты до отправки им акцепта.

2) Отказ оферты не может быть отозван:

а) если в оферте указывается путем установления определенного срока для акцепта или иным образом, что она является безотзывной или

в) если для адресата оферты было разумным рассмотреть оферту как безотзывную и адресат оферты действовал соответственно.

Статья 17

Оферта, также когда она является безотзывной, утрачивает силу по получении оферентом сообщения об отклонении оферты.

Статья 18

1) Заявление или иное поведение адресата оферты, выражающее согласие с офертой, является акцептом. Молчание или бездействие сами по себе не являются акцептом.

2) Акцепт оферты вступает в силу в момент, когда указанное согласие получено оферентом. Акцепт не имеет силы, если оферент не получает указанного согласия в установленный им срок, а если срок не установлен, то в разумный срок, начинающийся при этом во внимание обстоятельств сделки, в том числе скорость использованных оферентом средств связи. Установленная должна быть акцептована немедленно, если из обстоятельств не следует иное.

3) Статья, если в силу оферты или в результате практики, которую стороны установили в своих взаимных отношениях, или обычая адресат оферты может, по инициативе оферента, предлагать согласие путем совершения какого-либо действия, в частности, действия, относительное и отправке товара или уплаты денег, акцепт вступает в силу в момент совершения такого действия, при условии, что оно совершено в предельном сроке, предусмотренного в предыдущем пункте.

Статья 19

1) Ответ на оферту, который имеет целью служить акцептом, но содержит дополнения, ограничения или иные изменения, является отклонением оферты и представляет собой встречную оферту.

2) Отказ от ответа на оферту, который имеет целью служить акцептом, но содержит дополнительные или отличные условия, не является существенно офертой, является акцептом, если только оферент без неоправданной задержки не возражает против этих расхождений или не направит уведомление об этом. Если он этого не делает, то условия договора будут являться условиями оферты с изменениями, сдержанными в акцепте.

3) Дополнительные или отличные условия в отношении, среди прочего, цены, платежа, качества и количества товара, места и срока поставки, объема ответственности одной из сторон перед другой или разрешения споров считаются существенно измененными условиями оферты.

Статья 20

1) Течение срока для акцепта, установленного оферентом в телеграмме или письме, начинается с момента сдачи телеграммы или отправки или с даты, указанной в письме, или, если такая дата не указана, с даты, указанной на конверте. Течение срока для акцепта, установленного оферентом, по телефону, телеграфу или при помощи других средств моментальной связи, начинается с момента получения оферты ее адресатом.

2) Государственные праздники или нерабочие дни, имеющие место в течение срока для акцепта, не исключаются при исчислении этого срока. Однако, если уведомление об акцепте не может быть доставлено по адресу оферента в последний

день указанного срока истекло то, что этот день в месте нахождения коммерческого предприятия оффорта приходится на государственный праздник или нерабочий день, срок продлевается до первого следующего рабочего дня.

Статья 21

1) Заполненный акцепт, тем не менее, сохраняет силу акцепта, если офферент без промедления известит об этом адресата офферта устно или направит ему соответствующее уведомление.

2) Когда из письма или иного письменного сообщения следовало бы запоздавший акцепт, видно, что оно было отправлено при таких обстоятельствах, что если бы его передача была нормальной, оно было бы получено своевременно, запоздавший акцепт сохраняет силу акцепта, если только офферент без промедления не известит адресата офферта устно, что он считает свое офферту утратившей силу, или не направит ему уведомление об этом.

Статья 22

Акцепт может быть отменен, если сообщение об отмене получено офферентом раньше того момента или в тот же момент, когда акцепт должен был поступить в силу.

Статья 23

Договор считается заключенным в момент, когда акцепт офферты вступает в силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

Статья 24

Для частей II настоящей Конвенции офферта, за исключением об акцепте или любое другое выражение намерения

106

считаются «подлеющими» адресатом, когда они сообщены ему устно или доставлены любым способом ему лично, на его коммерческое предприятие или по его почтовому адресу либо, если он не имеет коммерческого предприятия или почтового адреса, — по его постоянному местонахождению.

ЧАСТЬ III. КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 25

Нарушение договора, допущенное одной из сторон, является существенным, если оно влечет за собой такой вред для другой стороны, что послужило бы значительной степенью лишения того, на что была выдана расчитываться на основании договора, за исключением случаев, когда нарушившая договор сторона не предвзрела такого результата и разумное лицо, действуя в том же качестве при аналогичных обстоятельствах, не предвзрело бы его.

Статья 26

Разделение о расторжении договора имеет силу лишь в том случае, если оно сделано другой стороне посредством уведомления.

Статья 27

Несколько иное прямо не предусмотрено в части III настоящей Конвенции, в случае, если извещение, записное или иное сообщение даны или сделаны стороной в соответствии с частью III в Фрэнкфурте, наложенными при данных обстоятельствах, задержка или ошибка в передаче сообщения либо сдвигается на свое сообщение не лишают эту сторону права

107

Статья 28

Если в соответствии с подожеланиями настоящей Конвенции одна из сторон имеет право потребовать исполнения какого-либо обязательства другой стороной, ему не будет обязан выносить решение об исполнении в натуре. Кроме случаев, когда он считает бы это на основании своего собственного закона в отношении аналогичных договоров купли-продажи, не регулируемых настоящей Конвенцией.

Статья 29

1) Договор может быть изменен или прекращен путем этого соглашения сторон.

2) Письменный договор, в котором содержится положение, требующее, чтобы любое изменение договора или его прекращение соглашением сторон осуществлялось в письменной форме, не может быть иным образом изменен или прекращен соглашением сторон. Однако изменение стороны может считаться для нее возможностью ссылаться на указанное положение в той мере, в какой другая сторона полагается на такое положение.

ГЛАВА II ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОДАВЦА

Статья 30

Продавец обязан поставить товар, передать относящиеся к нему документы и передать право собственности на товар в соответствии с требованиями договора и настоящей Конвенции.

Раздел I. Поставка товара и передача документов

Статья 31

Если продавец не обязан поставить товар в каком-либо ином определенном месте, его обязательство по поставке заключается:

а) если договор купли-продажи предусматривает перевозку товара — в месте товара перевозчику для передачи покупателю;

б) если в случаях, не указанных под действием предыдущего пункта, договор касается товара, определенного индивидуальными признаками, или индивидуально определенного товара, который должен быть взят из определенных запасов либо изготовлен или произведен, и стороны в момент заключения договора знали о том, что товар находится либо должен быть изготовлен или произведен, в определенном месте — в месте, где находится коммерческое предприятие продавца.

Статья 32

1) Если продавец в соответствии с договором или настоящей Конвенцией передает товар перевозчику и если товар четко идентифицирован для целей договора путем маркировки посредством отгрузочных документов или иным образом, продавец должен дать покупателю уведомление об отправке с указанием товара.

2) Если продавец обязан обеспечить перевозку товара, он должен заключить такие договоры, которые необходимы для перевозки товара в место назначения надлежащим при данных обстоятельствах способами транспортировки и на условиях, обычных для такой транспортировки.

3) Если продавец не обязан застраховывать товар при его перевозке, он должен по просьбе покупателя предоставить всю имеющуюся информацию, необходимую для осуществления такого страхования покупателем.

Статья 35

Продавец должен поставлять товар:

а) если договор устанавливает или позволяет определить дату поставки — в эту дату;

б) если договор устанавливает или позволяет определить период времени для поставки — в любой момент в пределах этого периода, поскольку из обстоятельств не следует, что дата поставки назначается покупателем; или

в) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора.

Статья 36

Если продавец обязан передать документ, относящийся к товару, он должен сделать это в срок, и месте, в котором, все указанные сроки. Если продавец передает документ, не устранить этого недостатка в момент этого срока, что обуславливает их права не причинить покупателя первоначальную ответственность для возврата. Продавец обязан сохранять право потребовать возмещения убытков в соответствии с настоящей Конвенцией.

Раздел II. Соответствие товара и права третьих лиц

Статья 35

1) Продавец должен поставить товар, который по количеству, качеству и упаковке соответствует требованиям договора и который адаптирован или упакован так, как это требуется по договору.

2) За исключением случаев, когда стороны договорились об ином, товар не соответствует договору, если он:

а) не принят для тех целей, для которых товар тогда же описания обычно используется;

110

б) не отвечает для любой конкретной цели, о которой продавец знает в момент, когда поставлен в известность, в случае, если не оговорено иное, что покупатель не полагается на то, что для него было разумным полагаться на компетентность и суждение продавца;

в) не обладает качеством товара, представленного продавцом покупателю в качестве образца или модели;

г) не имеет веса или по умолчанию обычных для такого товара способностей или способностей — способностей, который является необходимым для сохранения и защиты данного товара.

3) Продавец не несет ответственность на основании пункта 1) и пункта 2) а) настоящей статьи, если он докажет, что товар соответствует договору, если не оговорено иное, что покупатель знает или мог не знать о таком несоответствии.

Статья 36

1) Продавец несет ответственность по договору и по условиям Конвенции за любое несоответствие товара, которое существует в момент передачи права на получение, даже если это несоответствие становится очевидным только позднее.

2) Продавец также несет ответственность за любое несоответствие товара, которое возникает после момента, указанного в предыдущем пункте, и является следствием нарушения, вызванного самим продавцом, включая нарушение любой гарантии того, что в течение того или иного срока товар будет оставаться пригодным для обычных целей или пригоден для конкретной цели, либо будет сохранять обусловленное качество или свойства.

Статья 37

В случае досрочной поставки продавцу сохраняется право до исполнения предусмотренной для поставки даты поставки незамедлительно часть или количество товара либо новый товар взамен поставленного товара, который не соответствует договору, либо устранить любое несоответствие в установленном товаре при условии, что осуществление из этого права не причинит покупателю первоочередных неудобств или порочимых расходов. Покупатель, однако, сохраняет право потребовать возмещения убытков в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 38

1) Покупатель должен осмотреть товар или обеспечить его осмотр в такой разумный срок, который предшествует возмещению при данных обстоятельствах.

2) Если договором предусматривается перевозка товара, осмотр может быть отложен до прибытия товара в место его назначения.

3) Если место назначения товара намечено во время его нахождения в пути или товар перевозился поручителем и при этом покупатель не имел разумной возможности осмотра, а продавец во время заключения договора знал или должен был знать о возможности такого назначения или такой перевозки, осмотр товара может быть отложен до его прибытия в новое место назначения.

Статья 39

1) Покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товара, если он не дает продавцу уведомления, содержащего данные о характере несоответствия, в разумный срок после

112

его того, как оно было или должно было быть обнаружено покупателем.

2) В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товара, если он не дает продавцу уведомления о том же в более поздний срок в пределах двухлетнего срока, считая с даты фактической передачи товара покупателю, если только этот срок не противоречит договору или гарантации.

Статья 40

Продавец не вправе ссылаться на несоответствие статьи 38 и 39, если несоответствие товара связано с фактами, о которых он знал или мог не знать в о которых он не сообщил покупателю.

Статья 41

Продавец обязан возместить товар свободным от любых прав или претензий третьих лиц, за исключением тех случаев, когда покупатель соглашается принять товар, оформленный при покупке в том или ином виде, подтверждающей ответственности или другой ответственностью собственности. То обязательство продавца не распространяется на статью 42.

Статья 42

1) Продавец обязан представить товар свободным от любых прав или претензий третьих лиц, которые основаны на первоначальной собственности или других первоначальной собственности, о которых в момент заключения договора продавец знал или не мог не знать, при условии, что такие права или претензии основаны на первоначальной собственности или другой первоначальной собственности.

8

113

в) по взыску государства. Для товара будет перепродаваться или иным образом использоваться, если в момент заключения договора стороны предполагали, что товар будет перепродаваться или иным образом использоваться в этом государстве, или

б) в любом другом случае — по закону государства, в котором находится коммерческое предприятие покупателя.

2) Обязательство продавца предусматривается в договоре купли-продажи, не предусмотренном в статьях 46—52:

а) в момент заключения договора покупатель знал или

не мог не знать о таких правах или привилегиях, или

б) такие права или привилегии являются следствием соглашения продавца и покупателя, продавца, покупателя или иных государственных органов, представляющих покупателя.

Статья 43

1) Покупатель приобретает право собственности по подлинному тексту 11 или статьи 42, если он не был продавцу извещан о существовании дельты о характере нече или поставленной партии товара. В заявленный срок после того, как он узнал, что товар был куплен в таком праве или привилегии.

2) Продавец не вправе ссылаться на подлинный текст 11 или статьи 42, если он знал о праве или привилегии, касающейся дельты, в момент заключения договора или привилегии.

Статья 44

Продавец на основании пункта 1 статьи 39 и пункта 1 статьи 43, покупателя может считать неку в соответствии со статьей 50 или потребовать возмещения убытков за неустойчивую или иной выгоды, если у него имеется разумное основание того, почему он не был уведомлен о нарушении.

Раздел III. Средства правовой защиты в случае нарушения договора продавцом

Статья 45

1) Если продавец не исполнит какого-либо из своих обязательств по договору или по настоящей Конвенции, покупатель может:

а) осуществлять права предусмотренные в статьях 46—52;

б) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях 74—77.

2) Осуществление покупателя своего права на другие средства правовой защиты не лишает его права требовать возмещения убытков.

3) Продавец отвечает за то, может быть предоставлено продавцу судом или арбитражем, если покупатель требует выплаты возмещения убытков, правами защиты от нарушения договора.

Статья 46

1) Продавец не может потребовать исполнения продавцом своих обязательств, если только покупатель не примет в соответствии с условиями договора, предусмотренного с таким требованием.

2) Если товар не соответствует договору, покупатель может потребовать замены товара только в том случае, когда он соответствует условиям договора и соответствующее нарушение договора в результате дельты в соответствии со статьей 39, либо в разумный срок после него.

3) Если товар не соответствует договору, покупатель может потребовать от продавца устранить это несоответствие путем предоставления за исключенным случаем, когда это является необходимым с учетом всех обстоятельств. Требования об устранении несоответствия товара договору должны быть заявлены либо одновременно с извещанием, данным в соответствии со статьей 39, либо в разумный срок после него.

Статья 47

1) Покупатель может установить дополнительное срок разумной продолжительности для исполнения продавцом своих обязательств.

2) За исключением случаев, когда покупатель получил извещение от продавца о том, что он не осуществит исполнения и течение установленного таким образом срока, покупатель не может в течение этого срока прибегать к какому-либо средству правовой защиты от нарушения договора. Продавец, однако, не лишается тем самым права требовать возмещения убытков за просрочку в исполнении.

Статья 48

1) Непустоли соблюдение статьи 49 продавцом может даже после установленной для поставки даты, устранить за свой счет, если он может считать это без несоразмерной задержки и не создавая для покупателя неразумных неудобств или неопределенности в отношении компенсации просрочку расходов, понесенных покупателем. Покупатель, однако, сохраняет право требовать возмещения убытков в соответствии с настоящей Кодексом.

2) Если продавец несет ответственность за то, что он не исполнил, и покупатель не выполняет этой просьбы в течение разумного срока, продавец может осуществить компенсацию в пределах срока, указанного в его запросе. Покупатель не может в течение этого срока прибегать к какому-либо средству правовой защиты, несовместимому с исполнением обязательства продавца.

3) Если продавец извещает покупателя о том, что он осуществит исполнение в пределах определенного срока, счита-

ется, что такое извещение является также просьбой и покупателем свободным в своем решении в соответствии с предельным сроком пункта 1.

4) Запрет или разрешение со стороны продавца в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи не имеют силы, если они не получены покупателем.

Статья 49

1) Покупатель может заявить о расторжении договора:

a) если непозднее, чем в разумное время после его обязательства по договору или по условиям Кодекса составляет ответственное нарушение договора или

b) в случае неоплаты, если продавец не представляет товар в течение установленного срока, установленного покупателем в соответствии с пунктом 1 статьи 47, или заявляет, что он не осуществит поставки в течение установленного таким образом срока.

2) Однако в случае, когда продавец поставил товар, покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора, если он не делает этого:

a) в отношении просрочки и поставки — в течение разумного срока после того, как он узнал о том, что поставка осуществлена;

b) в отношении любого другого нарушения договора немедленно после его выявления и поставке — в течение разумного срока;

3) После того, как он узнал или должен был узнать о таком нарушении:

4) после течения установленного срока, установленного покупателем в соответствии с пунктом 1 статьи 47, или после того, как продавец заявил, что он не исполнит своих обязательств в течение такого установленного срока, или

iii) после получения товара должителем сроча заднего провадом в соответствии с пунктом 2 статьи 48, или после того, как покупатель заявил, что он не примет товар.

Статья 50

Если товар не соответствует договору и независимо от того, была ли цена уже уплачена, покупатель может снизить цену в той же пропорции, в какой стоимость, которую фактически поставленный товар имел на момент поставки, соотносится со стоимостью, которую на тот же момент имел бы товар, соответствующий договору. Однако, если и после урегулирования недостатков в установленном срока обязательства и со стороны продавца отказаться принять незначительное со стороны продавца в соответствии с условиями покупки, покупатель не может снизить цену.

Статья 51

1) Если продавец поставит только часть товара или если только часть поставленного товара соответствует договору, покупатель статьи 46 и 47 применяются в отношении недостающей части или части, не соответствующей договору.
2) Покупатель может заявить о расторжении договора в целом только в том случае, если существенное нарушение для существенное несоответствие товара договору составляет существенное нарушение договора.

Статья 52

1) Если продавец поставит товар за установленной даты, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.

2) Если продавец поставит большее количество товара, чем предусмотрено договором, покупатель может принять поставку или отказаться от принятия поставки всего или частично. Если покупатель принимает поставку всего или части определенного количества, он должен уплатить за него по договорной ставке.

ГЛАВА III. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛИ

Статья 53

Покупатель обязан уплатить цену за товар и принять поставку товара в соответствии с требованиями договора в установленный срок.

Раздел I. Уплата цены

Статья 54

Обязательство покупателя уплатить цену включает действие таких мер и соблюдение таких формальностей, которые могут потребоваться согласно договору или согласно законам и постановлениям для того, чтобы сделать возможным осуществление платежа.

Статья 55

В том случае, когда договор был юридически действителен, но в нем прямо не предусмотрено, что покупатель обязан уплатить цену или не предусмотрено, что стороны, при отсутствии какого-либо указания об этом, подразумевают сумму на цену, которая в момент заключения договора обычно выплачивается за такие товары, продаваемые при обычных обстоятельствах в соответствующей области торговли.

Статья 56

Если цена установлена в зависимости от веса товара, то в случае сомнения она определяется по весу нетто.

Статья 57

1) Если покупатель не обязан уплатить цену в каком-либо ином определенном месте, он должен уплатить ее продавцу:

- а) в месте нахождения коммерческого предприятия продавца;
- б) если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов — в месте их передачи.

2) Увеличение расходов по ответственному платежу, вызванное изменением носителя заключения договора местонахождения коммерческого предприятия продавца, относится на счет продавца.

Статья 58

1) Если покупатель не обязан уплатить цену в какой-либо иной конкретный срок, он должен уплатить ее, когда продавец в соответствии с договором и настоящей Конвенцией передает либо сам товар, либо товарраспорядительные документы в распоряжение покупателя. Продавец может обусловить передачу товара или документов осуществлением такого платежа.

2) Если договор предусматривает переводку товара, продавец может отразить его на условиях, в силу которых товар или товарраспорядительные документы не будут переданы покупателю иначе как против уплаты цены.

3) Покупатель не обязан уплачивать цену до тех пор, пока у него не появилось возможности осмотреть товар, за исключением случаев, когда согласованный сторонами поряд-

ок поставок или платежа несовместим с обязательством оплатить или таковой возможностью.

Статья 59

Покупатель обязан уплатить цену в день, который установлен или может быть определен, согласно договору и настоящей Конвенции, без необходимости какого-либо запроса или выполнения каких-либо формальностей со стороны продавца.

Раздел II. Принятие поставок

Статья 60

Обязанность покупателя принять поставку сохраняется:

- а) в соответствии со всеми законами, которые могут быть разумно применены от него для того, чтобы избежать доставки обусловленной поставку, и
- б) в принятии товара.

Раздел III. Средства правовой защиты в случае нарушения договора покупателем

Статья 61

1) Если покупатель не выполняет какое-либо из своих обязательств по договору или по настоящей Конвенции, продавец имеет:

- а) осуществлять права, предусмотренные в статьях 62—65;
- б) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 74—77;

2) Осуществление продавцом своего права на другие средства правовой защиты не лишает его права требовать возмещения убытков.

3) Инициатор отсрочки не может быть представителем покупателя судом или арбитражем, если продавец предъявляет в арбитраже средства правовой защиты от нарушения договора.

Статья 62

Продавец может потребовать от покупателя уплаты пеней, если продавец не исполнил свои обязательства по договору, если только продавец не принял в соответствии с условиями договора меры к исполнению с таким требованием.

Статья 63

1) Продавец может установить дополнительное срок для исполнения обязанности для исполнения обязательства по договору.

2) За неисполнением случаев, когда продавец получил решение от покупателя о том, что он не исполнит условия договора, установленные таким образом сроком, продавец не может в течение этого срока требовать и возврата средств, однако, не является тем самым права требовать возмещения убытков за просрочку в исполнении.

Статья 64

1) Продавец может заявить о расторжении договора, если покупатель не исполнил свои обязательства по договору или по поставке. Контрагент обязан возместить убытки, если покупатель не исполнил в течение установленного срока, установленного продавцом в соответствии с пунктом 1 статьи 63, своего обязательства уплатить пеню или принять поставку товара, или заявляет о том, что он не согласен в течение установленного таким образом срока.

2) Оплата в случае, когда покупатель уплатил пеню, продавец утрачивает право заявить о расторжении договора, если он не согласен этого:

a) в отношении просрочки исполнения со стороны покупателя — до того как продавец узнал о соответствующем нарушении или

b) в отношении любого другого нарушения договора только просрочки в исполнении — в течение указанного срока;

1) после того, как он узнал или должен был узнать о таком нарушении, или

ii) после истечения дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии с пунктом 1 статьи 63, или после того, как покупатель заявил, что не исполнит своих обязательств в течение такого дополнительного срока.

Статья 65

1) Если на основании договора покупатель должен обеспечить форму, размеры или иные данные, действительные только в том случае, если он не сообщает такой информации либо в соответствующий срок либо в разумный срок после получения информации от продавца, несоблюдение может быть основанием для отсрочки или отказа от исполнения, если продавец не уведомил покупателя в соответствии с условиями договора.

2) Если продавец сам составляет спецификацию, он должен разумно информативность покупателя о ее содержании и установить разумный срок в течение которого покупатель должен составлять свою спецификацию. Если после получения сообщения от покупателя покупатель не составляет этого в установленный таким образом срок, спецификация, составленная продавцом, будет обязательной.

ГЛАВА IV. ПЕРЕХОД РИСКА

Статья 66

Утрата или повреждение товара после того, как риск не решен на покупателя, не освобождает его от обязанности уплаты цены, если только утрата или повреждение не были вызваны действиями или упущениями продавца.

Статья 67

1) Если договор купли-продажи предусматривает передачу товара и продавца не обязан передать его в каком-либо определенном месте, риск переходит на покупателя, когда товар сдан перевозчику или передан покупателю в соответствии с договором купли-продажи. Если продавец обязан передать перевозчику в каком-либо определенном месте, риск не переходит на покупателя, пока товар не сдан перевозчику в этом месте. То обстоятельство, что продавец условно-решен задерживать товаросенсорные документы, не влияет на переход риска.

2) Тем не менее риск не переходит на покупателя, пока товар четко не идентифицирован для него данного договора путем маркировки, посредством отгрузочных документов, на основании которых покупатель намерен получить товар.

Статья 68

Покупатель принимает на себя риск в отношении товара, проданного во время его нахождения в пути с момента сдачи товара перевозчику, который выдает документ, подтверждающий договор перевозки. Однако, если в момент заключения договора купли-продажи продавец знал или должен был знать, что товар утерян или поврежден, и он не сообщил об этом по-

купателю, такая утрата или повреждение подлежат на риск покупателя.

Статья 69

1) В случаях, не указанных под действие статей 67 и 68, риск переходит на покупателя, когда товар принимается им или, если он не делает этого в положенный срок, с момента, когда товар предоставлен в его распоряжение и он допускает нарушение договора, не принимая поставку.

2) Если, однако, покупатель обязан принять товар не в том месте, где находится коммерческое предприятие продавца в каком-либо ином месте, риск переходит, когда наступит срок поставки и покупатель уведомляет о том, что товар предоставлен в его распоряжение в этом месте.

3) Если договор касается еще не идентифицированного товара, считается, что товар не предоставлен в распоряжение покупателя, пока он четко не идентифицирован для него данного договора.

Статья 70

Если продавец допустил существенное нарушение договора, предусмотренного статьями 67, 68 и 69 не влияют на исполнение договора, если средства правовой защиты в связи с таким нарушением не исчерпаны.

ГЛАВА V. ПРОДОЛЖЕНИЕ ОБИЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

Раздел 1. Превышающее нарушение договора и договоры на поставку товаров с гибкими условиями поставки

Статья 71

1) Сторона может приостановить исполнение своих обязательств, если после заключения договора становится видно,

Статья 73

1) В случае если договор расторгнуто по инициативе одной из сторон, но впоследствии другая сторона обнаружит, что другая сторона не исполнила свои обязательства по договору, она имеет право обратиться в арбитражный суд с требованием о признании договора в отношении неисполненной другой стороной обязанности ничтожным и о взыскании убытков и процентов на сумму взысканных убытков.

2) Если одновременно одной стороной какого-либо договора признаны в отношении другой стороны обязательства, признанные арбитражным судом ничтожными, арбитражный суд вправе вынести решение о признании договора в отношении неисполненной другой стороной обязанности ничтожным и о взыскании убытков и процентов на сумму взысканных убытков, если это следует из содержания договора.

3) Претензия, которая заявляет о расторжении договора и признании обязательств ничтожными, может быть признана арбитражным судом удовлетворенной, если истец докажет, что он исполнил свои обязательства по договору, а другая сторона не исполнила свои обязательства по договору, если не может быть использованы для тех же целей доказательства, которые являются доказательствами расторжения договора.

Раздел II. Убытки

Статья 74

Убытки за нарушение договора одной из сторон состоят из суммы, равною той, которую лицу, нарушившему договор, пришлось понести другой стороной вследствие нарушения договора. Такие убытки не могут превышать ущерба, который причинила другая сторона истцу или лицу, для которого заключен договор как вытекающее из признания в момент заключения договора как вытекающее из признания его нарушением, учитывая обстоятельства, о которых она в то время знала или должна была знать.

1) Если истец докажет, что другая сторона не исполнила свои обязательства по договору, арбитражный суд вправе вынести решение о признании договора в отношении неисполненной другой стороной обязанности ничтожным и о взыскании убытков и процентов на сумму взысканных убытков.

2) Если одновременно одной стороной какого-либо договора признаны в отношении другой стороны обязательства, признанные арбитражным судом ничтожными, арбитражный суд вправе вынести решение о признании договора в отношении неисполненной другой стороной обязанности ничтожным и о взыскании убытков и процентов на сумму взысканных убытков, если это следует из содержания договора.

Статья 72

1) Если истец докажет, что другая сторона не исполнила свои обязательства по договору, арбитражный суд вправе вынести решение о признании договора в отношении неисполненной другой стороной обязанности ничтожным и о взыскании убытков и процентов на сумму взысканных убытков.

2) Если позволяет время, сторона, которая намерена расторгнуть договор, должна направить разумное предложение другой стороне, с тем чтобы дать ей возможность удовлетворить оставшиеся гарантии исполнения ее своих обязательств.

3) Претензия предыдущего пункта недействительна, если другая сторона заявит, что она не будет исполнять свои обязательства.

Статья 75

Если договор расторгнут в соответствии с условиями договора и в разумный срок после расторжения номинаться купить товар в каком или продать перекупать товар, статьи, требования по исполнению обязательств, может взыскать сумму долга договорной цене и цены по соответствующим условиям статьи, в случае также допустимые убытки, которые могут быть взысканы на основании статьи 74.

Статья 76

1) Если договор расторгнут и если имеется полученная сумма на расчетный счет, статья, необходимо возмещению ущерба, может, если она не существует, сумму или переопределить на основании статьи 74, переопределить сумму между и под, установленной в договоре, и текущей цене на момент расторжения договора, а также возмещению убытков, допустимых в соответствии с условиями, если стороны, предоставили возможность для расторжения договора после принятия товара, в случае, когда для его возврата требуется наличие документов, подтверждающих расторжение, не может такое принятие.

2) При расторжении договора купившей стороне должно быть возмещено первоначальная в месте, где товар был куплен, стоимость товара, при этом в том месте по стоимости от суммы, если цена в том месте, в котором стороны, расторгли договор, была в том же месте, которое должно быть возмещено, с учетом разницы, в случаях по расторжении товара.

Статья 77

Стороны, устанавливая на нарушение договора, должны принести стране моря, которые являются разумными при данных обстоятельствах для установления ущерба, включая, чис-

поэтому был в, должностное действие нарушения договора. Если она не приняла таких мер, то на основании договора стороны могут потребовать компенсации возмещения убытков на сумму, на которую они могли быть уменьшены.

Раздел III. Проценты

Статья 78

Если сторона допустила просрочку в уплате пены или иной суммы, другая сторона имеет право на проценты с просроченной суммой без ущерба для любых требований о возмещении убытков, которые могут быть взысканы на основании статьи 74.

Раздел IV. Освобождение от ответственности

Статья 79

1) Стороны не несут ответственности за неисполнение договора по причине непредвиденности, если докажут, что оно было вызвано неосторожностью, или по причине в силу от несоблюдения было разумно ожидать принятия этого предостережения в расчет при заключении договора либо бездействия или непредостережения этого предостережения или его последствий.

2) Если в результате стороны своего обязательства вынуждены исполнить в третьем лицом, непредвиденным для исполнения, если для части договора, эта сторона освобождена от ответственности только в том случае, если:

а) она освобождена от ответственности на основании соответствующего пункта в

б) предостережение ею либо также было освобождено от ответственности, если бы положения указанного пункта были применены в отношении этого лица.

3) Следовательно от ответственности, предусмотренное данной статьей, застраховывается лишь на тот период, в течение которого существует данное предостережение.

а) если он обязан возмездить товар полностью или частью по: или

б) если для него невозможно возмездить товар полностью или частично либо возмездить товар полностью или частично в том же, но существу, состоянии, в котором он получил его, но об. тем не менее, заявил о расторжении договора или потребовал от продавца замены товара.

Раздел VI. Сохранение товара

Статья 85

Если покупатель допускает просрочку в принятии постав-
ки или в том случае, когда указан выше и поставщик должен
попытаться быть произведены одобрения, если покупатель не
уведомляет продавца в срок, а продавец либо еще владеет товаром, либо
имеет оборотом в состоянии контролировать его, продавец имеет
право принять такие меры, которые являются
разумными при данных обстоятельствах для сохранения то-
вара. Он вправе уведомлять товар, пока его разумные расхо-
ды не будут компенсированы покупателем.

Статья 86

1) Если покупатель получил товар и намерен сохранить
право отозваться от него на основании статьи 85, он должен
принять необходимые меры, чтобы избежать ущерба, который мо-
жет возникнуть от задержки принятия таких мер, которые яв-
ляются разумными при данных обстоятельствах для сохране-
ния товара, но не должен уведомлять товар, пока его разумные
расходы не будут компенсированы покупателем.

2) Если товар, отправленный покупателем, был предостав-
лен в его распоряжение в месте назначения и он осуществляет
право отозваться от него, покупатель должен возместить все
расходы за счет продавца при условии, что это может быть

сделано без ущерба для него и без неразумных неудобств или не-
разумных расходов. Данное положение не применяется в том
случае, если продавец или иное, уведомленное на принятие
товара за его счет находится в месте назначения товара. Если
покупатель уведомляет во владение товаром на основании на-
стоящего пункта, его права и обязанности регулируются по-
ложением предыдущего пункта.

Статья 87

Сторона, которая обязана принять меры для сохранения
товара, может стать его на склад третьего лица за счет дру-
гой стороны, если только связанные с этим расходы не явля-
ются неразумными.

Статья 88

1) Сторона, обязанная принять меры для сохранения то-
вара в соответствии со статьями 85 и 86, может продать его
любимым и законным способом, если другая сторона допустила
неразумную задержку в уведомлении во владение товаром,
или с принятием его обратно или с уплатой цены либо расхо-
дов по сохранению, при условии, что другой стороне было дано
разумное уведомление о намерении продать товар.

2) Если товар поврежден силой порчи или если его со-
хранение требует за собой неразумные расходы, сторона, обя-
занная сохранить товар в соответствии со статьями 85 и 86,
должна принять разумные меры для его продажи. В пре-
дан возможности она должна дать уведомление другой стороне
о своем намерении осуществить продажу.

3) Сторона, предоставившая товар, имеет право уведомить на
подпиской от продавца выданный сумму, равную разумным
расходам по сохранению и продаже товара. Остаток она долж-
на вернуть другой стороне.

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 89

Дополнением настоящей Конвенции назначается Федеральный секретариат Организации Объединенных Наций.

Статья 90

Настоящая Конвенция не затрагивает действия любого международного соглашения, которое уже заключено или может быть заключено в отношении положения по вооруженной борьбе между государствами участниками Конвенции, при условии, что стороны имеют свои полномочия и полномочия в государственных — участниках такого соглашения.

Статья 91

1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции (Организации Объединенных Наций) по вопросам международной купли-продажи товаров; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами и международными организациями (Организация Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 сентября 1961 года.

2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с тем, чтобы их подписания принимались.

4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении ставятся на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 92

1) Государство-участник государства может во время подписания ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет считать частью II настоящей Конвенции или что оно не будет считать частью III настоящей Конвенции.

2) Конференция по ее государственные соглашения в соответствии с предыдущим пунктом заключены в отношении части II и части III настоящей Конвенции не считается действительными государством в смысле пункта 1 статьи 1 настоящей Конвенции в отношении вопросов, регулируемых той частью Конвенции, на которую распространяется это заявление.

Статья 93

1) Если государство-участник государства имеет две или более территориальные единицы, в которых в соответствии с его конституцией применяются различные системы права по вооруженной борьбе, оно может в момент подписания настоящей Конвенции, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция применяется на все его территории, за исключением тех частей ее территории, в которых оно применяет свое законодательство другого законодательства в другой стране.

2) Эти заявления подлежат до сведения Генеральному секретарю и должны делаться при уведомлении территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.

3) Если в силу заявления государства в соответствии с данной статьей, настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы договаривающегося государства, и если договорное соглашение стороны находит в этом государстве

дарстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в таком Договаривающемся государстве, если только оно не находится в территориальной единице, на которую распространяется действие Конвенции.

4) Если Договаривающееся государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 94

1) Для или более Договаривающихся государств, применимых соответственно или сходные правовые нормы по волею респ. регулируются настоящей Конвенцией, могут в любое время заявить о непризнанности Конвенции в коммерческих купли-продажи для их закономерно в тех случаях, когда коммерческие предприятия сторон находятся в этих государствах. Такие заявления могут быть сделаны совместно или путем взаимных односторонних заявлений.

2) Договаривающиеся государство, которое не conforms регулируемой настоящей Конвенцией, применяет правовые нормы аналогичные или сходные с правовыми нормами одного или нескольких государств, не являющихся участниками настоящей Конвенции, может в любое время заявить о непризнанности Конвенции в договорах купли-продажи для в тех случаях, когда коммерческие предприятия находятся в тех случаях, когда коммерческие предприятия находятся в этих государствах.

3) Если государство, в отношении которого делается заявление в соответствии с предыдущим пунктом, впоследствии становится Договаривающимся государством, то сделанное заявление с даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого нового Договаривающегося государства имеет

силу заявления, сделанного в соответствии с пунктом 1, при условии, что это новое Договаривающееся государство присоединяется к такому заявлению или делает взаимное одностороннее заявление.

Статья 95

Любое государство может заявить при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении, что оно не будет связано обязательствами, предусмотренными в пункте 1 статьи 1 настоящей Конвенции.

Статья 96

Договаривающиеся государство, законодательство которого требует, чтобы договоры купли-продажи заключались или подтвержались в письменной форме, может в любое время сделать заявление в соответствии со статьей 12 о том, что оно не признает статьи 11, статьи 29 или части II настоящей Конвенции, которое допускает, чтобы договор купли-продажи, его заключение или осуществление соглашением сторон либо оферта, являл или любое иное выражение намерения совершиться не в письменной, а в любой форме, независимо, если хотя бы одна из сторон имеет свое коммерческое предприятие в этом государстве.

Статья 97

1) Заявления в соответствии с настоящей Конвенцией, сделанные во время депозитации, подлежат рассмотрению при ратификации, принятии или утверждении.

2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитариям.

3) Заявление вступает в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего

шего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого наступления в силу, вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты его поступления депозитарием. Взаимные односторонние заявления, сделанные в соответствии со статьей 94, вступают в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после поступления депозитарием уведомления.

4) Любое государство, которое сделало заявление в соответствии с настоящей Конвенцией, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя Депозитария. Такой отказ вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

5) Отказ от заявления, сделанного в соответствии со статьей 94, влечет за собой также прекращение действия с даты наступления в силу этого отказа любого взаимного заявления, сделанного другим государством в соответствии с этой статьей.

Статья 98

Не допускаются никакие оговорки, кроме тех, которые прямо предусмотрены настоящей Конвенцией.

Статья 99

1) Настоящая Конвенция вступает в силу, при условии соблюдения положений пункта 6 настоящей статьи, в первый день месяца, следующего за истечением двенадцати месяцев после даты вступления в силу ратификационной грамоты или депозитария о принятии, утверждения или присоединении, ввиду этого, соответствующим государством в соответствии со статьей 92.

2) Если государство ратифицирует, принимает, утверждает, вступает в Конвенцию или присоединяется к ней после вступления в силу в первый день месяца, следующего за истечением двенадцати месяцев после даты вступления в силу ратификационной грамоты или депозитария о принятии, утверждения или присоединении, настоящей Конвенции, за исключением выделенной части, вступает в силу для данного государства, при условии соблюдения положений пункта 6 настоящей статьи, в первый день месяца, следующего за истечением двенадцати месяцев после даты вступления в силу ратификационной грамоты или депозитария о принятии, утверждения или присоединении.

3) Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней в течение периода, указанного в статье 1 июля 1964 года (Гагской конвенции о заключении договоров о международном купле-продаже), в Конвенции о единообразном законе о международной купле-продаже товаров, совершенной в Гааге 1 июля 1964 года (Гагской конвенции о купле-продаже 1964 года), или участником обеих этих Конвенций, одновременно депозитирует, в зависимости от обстоятельств, одну или обе Гагские конвенции — Гагскую конвенцию о купле-продаже 1964 года и Гагскую конвенцию о заключении договоров 1964 года, уведомив об этом правительство Нидерландов.

4) Государство — участник Гагской конвенции о купле-продаже 1964 года, ратифицирующее, принимающее, утверждаящее настоящую Конвенцию или присоединяющееся к ней и депозитирует или складывает в соответствии со статьей 92 заявление о том, что оно не будет связано частью II настоящей Конвенции, во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения депозитирует Гагскую конвенцию о купле-продаже 1964 года, уведомив об этом правительство Нидерландов.

Document
18

SCHEDULE

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

CHAPTER I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4* of the Convention on Road Traffic dated 19th September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- (a) to carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) to funeral consignments;
- (c) to furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorise the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs

* The definitions set out in this article are, so far as material, as follows:—

"Motor vehicle" means any self-propelled vehicle normally used for the transport of persons or goods upon a road, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors.

"Articulated vehicle" means any motor vehicle with a trailer having no front axle and so attached that part of the trailer is superimposed upon the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and of its load is borne by the motor vehicle. Such a trailer shall be called a "semi-trailer".

"Trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle.

during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

CHAPTER II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

CHAPTER III

CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:
 - (a) the date of the consignment note and the place at which it is made out ;
 - (b) the name and address of the sender ;
 - (c) the name and address of the carrier ;
 - (d) the place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery ;
 - (e) the name and address of the consignee ;
 - (f) the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognised description ;
 - (g) the number of packages and their special marks and numbers ;
 - (h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed ;
 - (i) charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery) ;
 - (j) the requisite instructions for Customs and other formalities ;
 - (k) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
 - (a) a statement that transshipment is not allowed ;
 - (b) the charges which the sender undertakes to pay ;
 - (c) the amount of "cash on delivery" charges ;
 - (d) a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery ;
 - (e) the sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods ;
 - (f) the agreed time-limit within which the carriage is to be carried out ;
 - (g) a list of the documents handed to the carrier.
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7 ✓

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:
 - (a) the particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j) ;
 - (b) the particulars specified in article 6, paragraph 2 ;

(c) any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1(k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

- (a) the accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
- (b) the apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1(a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

- (a) that the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
- (b) that the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;
- (c) that the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5(b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13 X

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

CHAPTER IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than

as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note ;
- (b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed ;
- (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee ;
- (d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin ;
- (e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages ;
- (f) the carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4(a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him. ✓

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him. ✓

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier. ○

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgment of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26. ○

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of

carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed :

- (a) if the whole consignment has been damaged the amount payable in the case of total loss ;
- (b) if part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or

which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

CHAPTER V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this Article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the

parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory

(a) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated,

and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgment has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) in the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;

(b) in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) in all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

CHAPTER VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED
BY SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or

the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) the carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) when the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) if it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run

either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

CHAPTER VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of Article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

[Chapter VIII of the Convention is not reproduced. This deals with the coming into force of the Convention, the settlement of disputes between the High Contracting Parties and related matters.]

PROTOCOL OF SIGNATURE

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

.....

21 Convention on the Contract
for the International Carriage of
Goods by Road - Geneva 19 May 1956

CMR

E/ECE/253
E/ECE/TRANS/489



О Р Г А Н И З А Ц И Я О Б Ъ Е Д И Н Е Н Н Ы Х Н А Ц И Й

К О Н В Е Н Ц И Я

О Д О Г О В О Р Е М Е Ж Д У Н А Р О Д Н О Й П Е Р Е В О З К И Г Р У З О В

(К Д П Г)

И

П Р О Т О К О Л О П О Д П И С А Н И И

Составлено в Женеве 19 мая 1956 г.



Л.Б. - Р.М.Т.

О Р Г А Н И З А Ц И Я О Б Ъ Е Д И Н Е Н Н Ы Х Н А Ц И Й

Е В Р О П Е Й С К А Я Э К О Н О М И Ч Е С К А Я К О М И С С И Я

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й О Т Д Е Л

К О Н В Е Н Ц И Я

О Д О Г О В О Р Е М Е Ж Д У Н А Р О Д Н О Й П Е Р Е В О З К И Г Р У З О В

(К Д П Г)

и

П Р О Т О К О Л О П О Д П И С А Н И И

П о д п и с а н о в Ж е н е в е 1 9 м а я 1 9 5 6 г .

К О Н В Е Н Ц И Я
О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
(К Д П Г)

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ПРИЗНАВАЯ желательность внесения единообразия в условия договора международной перевозки грузов и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава первая

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Статья первая

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.
2. При применении настоящей Конвенции под "автомобилем" следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепом, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.
3. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.
4. Настоящая Конвенция не применяется
 - а) к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;
 - б) к перевозкам покойников;
 - в) к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

5. Договаривающиеся стороны запрещают изменение этой Конвенции путем частных соглашений, заключаемых между двумя или несколькими договаривающимися сторонами, за исключением отмены и применения к их пограничным перевозкам или разрешениям импорт-вывоза при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладывающих, устанавливающих право собственности на груз.

Статья 2

1. Если на части пробега автомобиль, содержащий груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта без перегрузки, за исключенным случаем, могущего возникнуть при применении статьи 14, настоящая Конвенция все же применяется ко всей перевозке в целом. Однако, поскольку доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки, происшедшие при перевозке, произведенной одним из родов транспорта, кроме дорожного, не были вызваны действием или упущением дорожного транспортного средства, а вызваны фактом, который мог иметь место только во время перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного транспортного средства определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялись бы ответственность любого не дорожного транспортного средства при заключенном между ним и отправителем договоре на перевозку груза, согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым родом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного транспортного средства определяется настоящей Конвенцией.

2. В том случае, когда транспортное средство, производящее дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным родом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функция дорожного транспортного средства и функция транспортного средства, производящего перевозки иным родом транспорта, чем дорожным, выполнялись двумя различными лицами.

Глава II

ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ ТРАНСПОРТЕР ОТВЕТСТВЕНЕН

Статья 3

1. При применении настоящей Конвенции транспортное средство отвечает, как за свои собственные действия и упущения, за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых оно прибегает для выполнения перевозки, когда эти агенты или лица выполняют возложенные на них обязанности.

Глава III

ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 4

Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на осуществлении, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.

Статья 5

1. Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и транспортером, причем эти подписи могут быть напечатаны или заменены штампами отправителя и транспортера, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителем, второй сопровождает груз, а третий сохраняется транспортером.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на разные автомобили или же когда дело касается различного рода грузов или различных партий грузов, отправитель или транспортер имеет право требовать составления столько накладных, сколько он должен использовать автомобилей или сколько подлежит перевозке разных грузов или партий грузов.

Статья 6

1. В накладной должны быть указаны:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортера;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и способ его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

- в) связанные с перевозкой расходы (провозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- г) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и иные;
- д) указание, что перевозка производится, независимо от всякой оговорки, с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией.

2. в случае надобности, в накладной должны также содержаться следующие указания:

- а) запрещение перегрузки;
- б) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- в) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- г) декларированная стоимость груза и дополнительной ценности его для отправителя;
- д) инструкции отправителя транспортеру относительно страхования груза;
- е) договоренный срок выполнения перевозки;
- ж) перечень документов, переданных транспортеру.

3. договаривающиеся стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Статья 7

1. Отправитель несет ответственность за все издержки транспортера и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности

- а) указаний, упомянутых в подпунктах 1. в), d), e), f), г), h) и j) пункта 1 статьи 6;
- б) указаний, упомянутых в пункте 2 статьи 6;
- в) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

2. Если, по просьбе отправителя, транспортер вносит в накладную указания, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя.

3. Если накладная не содержит указания, предусмотренного в пункте 1 к) статьи 6, транспортер отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены

правомочному в отношении груза лицу вследствие такого утупдения.

Статья 8

1. При принятии груза транспортер обязан проверить:
 - а) точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров;
 - б) внешнее состояние груза и его упаковки.
2. Если транспортер не имеет достаточной возможности проверить правильность указанных, упомянутых в пункте 1 а) настоящей статьи, он должен сделать обоснованные оговорки в накладной. Он должен также мотивировать все возможные им быть сделанные оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определенно не указал в накладной, что он их принимает.
3. Отправитель имеет право требовать проверки транспортером веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Транспортер может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную.

Статья 9

1. Накладная, поскольку не доказана противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза транспортером.
2. При отсутствии в накладной мотивированных транспортером оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза транспортером и что число грузовых мест, а также их разметка и номера соответствовали указаниям накладной.

Статья 10

Отправитель несет ответственность перед транспортером за удары и повреждения, причиненные лицам, оборудованию или другим грузам, а также за расходы, вызванные неисправной упаковкой груза, если при внешней или известной транспортеру в момент принятия груза неисправности транспортером не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Статья 11

1. Отправитель обязан до передачи груза присоединить к накладной или представить в распоряжение транспортера необходимые документы и сообщить все требуемые сведения

для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности transportера. Отправитель ответственен перед transportером за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины transportера.

3. Transportер несет ответственность на тех же основаниях, что и коммиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

Статья 12

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от transportера перемены перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачу груза не тому получателю, который указан в накладной.

2. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13; с этого момента transportер должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной сделано отправителем указание в этом смысле.

4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает приказ сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Осуществление права распоряжения грузом обусловливается следующими положениями:

a) отправитель или - в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи - получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые данные transportеру инструкции, а также возместить transportеру расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

b) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно

нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5 в) положений, перевозчик должен немедленно сообщить об этом лицу, которым инструкции были даны.

7. Первозчик, не выполнивший инструкции, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесенный таким образом ущерб.

Статья 13

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его сдачи, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 10, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае спора по этому поводу перевозчик обязан сдать груз лишь в случае внесения покупателем залога.

Статья 14

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на установленных накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному для его сдачи месту, транспортер обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12.
2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, иных чем предусмотрено в накладной, и если транспортер не смог своевременно получить инструкции от лица, имеющего право распоряжения грузом согласно статье 12, транспортер должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах наилучшего выполнения перевозки.

Статья 15

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, транспортер должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распорядиться грузом, не представляя первого экземпляра накладной.
2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи, до тех пор пока транспортер не получил от отправителя противоположных инструкций.
3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель, согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву, дал приказ сдать груз какому-либо другому лицу, то в отношении положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо - на место получателя.

Статья 16

1. Транспортер имеет право на возмещение расходов, вызванных просьбой об инструкциях или выполнении полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.
2. В случаях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, транспортер может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае транспортер принимает на себя хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор

такого лица. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем долговыми обязательствами, основанными на накладной, и всеми прочими произведенными расходами.

3. Транспортёр может продать груз, не выжидая инструкций правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях транспортёр может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть по справедливости потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи, вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица, которое должно, если выручка не покрывает указанных расходов, доплатить недостающую сумму.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

Глава IV

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТЕРА

Статья 17

1. Транспортёр несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за проорочку доставки.

2. Транспортёр освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или проорочка с доставкой произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной транспортёра, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые транспортёр не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

3. Транспортёр не может сослаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты автомобиля, которым он пользуется для выполнения перевозки, ни на вину лица, у которого был нанят автомобиль, или агентов последнего.

4. С соблюдением постановлений, содержащихся в пункте 2 и 5 статьи 18, транспортер освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

- a) с использованием открытыми или покрытыми брезентом автомобилями, если такое пользование было определено договором и об этом упомянуто в накладной;
- b) с отсутствием или неисправностью упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их;
- c) с перемещением, нагрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
- d) с характером некоторых грузов, подверженным по свойствам, обусловленным таким характером их, полной или частичной гибели или повреждению от поломки, ржавления, внезапного гниения, усушки, убыли, нормальной утечки или действия паразитов и грызунов;
- e) с недостаточностью или неудовлетворительностью разметки или нумерации грузовых мест;
- f) с перевозкой живых животных.

5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье транспортер не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Статья 18

1. На транспортере лежит бремя доказательства, что потеря груза, его повреждение или просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17.

2. Если транспортер докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого.

3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, упомянутом в пункте 4 а) статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места.

4. Если перевозка производится посредством автомобиля, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влаги воздуха, транспортёр может сослаться на пункт 4 d) статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он придерживался данных ему специальных инструкций.

5. Транспортёр может сослаться в свою пользу на пункт 4 f) статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался данных ему специальных инструкций.

Статья 19

Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если, с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, — фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным транспортёром.

Статья 20

1. Правомочное по договору лицо может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза транспортёром.

2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено, в случае если бы груз был найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате дополнительных обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом éventуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных

в тридцатидневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же, в случае если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, транспортер может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза.

Статья 21

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был быть взыскан транспортером согласно условиям договора, транспортер обязан возместить отправителю груза сумму, соответствующую размеру наложенного платежа, за исключением случая предъявления им иска к получателю.

Статья 22

1. Если отправитель передает транспортеру опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать подлежащие принятию предосторожности. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должны всяким иным путем доказать, что транспортер был с точностью осведомлен о характере опасности, какую представляет перевозка упомянутых грузов.

2. Опасные грузы, о характере которых транспортер не был осведомлен о соблюдении условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены транспортером без всякого возмещения за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные сдачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

Статья 23

1. Когда, согласно постановлениям настоящей Конвенции, транспортер обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещения суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом в 10/31 гр. золота 0,900 пробы.

4. Кроме того, подлежат возмещению: плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае

потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.

5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан уплатить возмещение, которое не может превышать платы за перевозку.

6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза.

Статья 24

Отправитель может декларировать в накладной, при условии уплаты установленной по общему соглашению надбавки к провозной плате, стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае декларированная сумма заменяет этот предел.

Статья 25

1. В случае повреждения груза перевозчик должен уплатить сумму, соответствующую обесценению груза, исчисляемую с принятием за основу стоимости груза, установленной в соответствии с положениями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23.

2. Размер возмещения не может, однако, превышать:

- а) в случае если вследствие повреждения обесценению подвергся весь перевозимый груз, суммы возмещения, которое причиталось бы при потере всего груза;
- б) в случае если вследствие повреждения обесценению подверглась лишь часть перевозимого груза, суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась поврежденной.

Статья 26

1. Отправитель может установить, внося соответствующее указание в накладную и при условии уплаты установленной по общему соглашению надбавки к провозной плате, сумму, соответствующую дополнительной ценности груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставления груза в договоренный срок.

2. В случае декларирования дополнительной ценности груза может быть потребовано, независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы декларированной дополнительной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Статья 27

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со

для обращения к транспортеру в письменной форме требования или же, если такового не последовало, со дня вчинения иска.

2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня в месте выплаты возмещения.

Статья 28

1. В тех случаях, когда, согласно применяемому закону, в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, транспортер может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых транспортер отвечает согласно положениям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие ответственность транспортера или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Статья 29

1. Транспортер не вправе сослаться на постановления настоящей Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность или которые переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по его вине, которая, согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспортера или других лиц, к услугам которых транспортер прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или этими другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или лица также не могут сослаться, поскольку дело касается их личной ответственности, на указанные в пункте 1 положения настоящей главы.

Глава V

ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 30

1. Если получатель принял груз и не установил остояния груза в присутствии

транспортера или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных утратах или повреждениях, или в течение семи дней со дня приема груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, не сделал транспортеру оговорок, указывающих общий характер утрат или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпции, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

2. Когда состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и транспортера, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях и если получатель препроводил письменные оговорки транспортеру в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня этой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня предоставления груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков, предусматриваемых настоящей статьёй, дата поставки или, в зависимости от обстоятельств, дата констатации или дата предоставления товара получателю не учитываются.

5. Транспортёр и получатель должны оказывать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

Статья 31

1. По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых с применением настоящей Конвенции, истец может обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, совместно указанных сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или

б) место принятия груза к перевозке или указанное для сдачи его, и может обратиться лишь к этому суду.

2. Когда при возникновении какого-либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится в производстве в суде, компетентном в силу положений этого пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому-либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, решение это становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по выполнении предписанных для этого формальностей в этой стране. Формальности эти не могут иметь предметом пересмотр дела в другой инстанции.

4. Постановления, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых с применением настоящей Конвенции.

Статья 32

1. Право вчинения иска, могущего быть предъявленным относительно перевозки, выполняемой с применением настоящей Конвенции, погашается давностью в один год. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года. Давность начинает течь:

- а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, — со дня сдачи груза;
- б) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза транспортером к перевозке;
- с) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве начального дня течения давности, не принимается в расчет при установлении срока ее.

2. Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда транспортёр в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов, лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности.

3. Под условием соблюдения постановлений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, условия приостановки течения давности, равно как и условия перерыва течения давности, определяются законом, применяемым разбирающим дело судом.

4. Право предъявления иска, погашенное давностью, не может более быть осуществлено даже в форме встречного иска или возражения.

Статья 33

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного трибунала, при условии, чтобы этой статьей предусматривалось, что арбитражный трибунал должен применять постановления настоящей Конвенции.

Глава VI

ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ТРАНСПОРТЕРАМИ

Статья 34

Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими дорожными транспортерами, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй транспортер и каждый из следующих за ним становятся, в силу принятия ими груза и накладной, участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Статья 35

1. Транспортёр, принявший груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности, он делает на этом экземпляре, равно как и на выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.

2. Постановления, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между транспортерами, последовательно производящими перевозку.

Статья 36

Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только к первому транспортеру, к последнему транспортеру, либо к транспортеру, выполняющему ту часть перевозки, при выполнении которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих транспортеров.

Статья 37

Транспортер, уплативший согласно постановлениям настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с остальных участвовавших в перевозке транспортеров основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим постановлениям:

- a) транспортер, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, выплачиваемые им самим или другим транспортером;
- b) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких транспортеров, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле деждей на них ответственности; если же распределение этой доли представляется невозможным, каждый транспортер несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;
- c) если нельзя установить, который из транспортеров несет ответственность за ущерб, причитающаяся в возмещение его сумма распределяется между всеми транспортерами в пропорции, указанной выше в пункте b).

Статья 38

В случае неплатежеспособности одного из транспортеров, причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения, распределяется между всеми другими транспортерами пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

Статья 39

1. Транспортер, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск транспортером, когда размер возмещения за ущерб установлен

квалификацию суда, если только он был надлежащим образом осведомлен о процессе и имел возможность принять в нем участие.

2. Транспортёр, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле транспортёров, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки. Иск может быть возбужден против всех заинтересованных в деле транспортёров в одном и том же судебном установлении.

3. Постановления, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, внесенным по искам, упомянутым в статьях 37 и 38.

4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними транспортёрами к другим. Однако срок давности течет либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно постановлениям настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения.

Статья 40

Транспортёры вправе установить по взаимному соглашению условия договора, отступающие от положений, содержащихся в статьях 37 и 38.

Глава VII

НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 41

1. С оговоркой относительно положений статьи 40, признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности недействительным является всякое условие, в силу которого транспортёру неуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелagается бремя доказательства.

Глава VIII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 42

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней для стран-членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных с правом консультативного

голоса в соответствии с пунктом 8 круга ведения этой Комиссии.

2. Страны, могущие участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для ее подписания до 31 августа 1956 г. включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

5. Ратификация Конвенции или присоединение к ней должны производиться путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.

Статья 43

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девятый день после того, как пять указанных в пункте 1 статьи 42 стран передадут их акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждой страны, которая ратифицирует настоящую Конвенцию и присоединится к ней после того, как пять стран передадут их акты о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девятый день после передачи каждой из этих стран ратификационных грамот или актов о присоединении.

Статья 44

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся стороной путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения Генеральным Секретарем упомянутой выше нотификации.

Статья 45

Если, после вступления в силу настоящей Конвенции, число Договаривающихся сторон окажется, вследствие денонсации, менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительной последняя из денонсаций.

Статья 46

1. Каждая страна может при передаче своей ратификационной грамоты или акта о присоединении или в любое время впоследствии заявить путем уведомления о том Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящая Конвенция распространяется на все или часть территорий, за внешние сношения которых она является ответственной.

Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в уведомлении по истечении девяноста дней после получения Генеральным Секретарем Объединенных Наций упомянутого уведомления или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, после вступления ее в силу.

2. Каждая страна, сделавшая в соответствии с предыдущим пунктом заявление о приращении настоящей Конвенции на территории, за внешние сношения которой она является ответственной, может в соответствии со статьей 44 денонсировать Конвенцию в отношении упомянутой территории.

Статья 47

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть, по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон, передан Международному Суду для разрешения им.

Статья 48

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной статьей 47 Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 47 по отношению ко всем Договаривающимся сторонам, формулировавшим подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любой момент взять ее обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 49

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции, любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве совещания с целью пересмотра настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь сообщит об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созовет совещание для пересмотра Конвенции, если только в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.

2. Если совещание созывается в соответствии с предыдущим пунктом, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и представляет им просьбу сообщить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на совещании представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия совещания Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня совещания, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь пригласит на любое созванное согласно настоящей статье совещание все страны, предусматриваемые пунктом 1 статьи 42, а также страны, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42.

Статья 50

Помимо нотификаций, упомянутых в статье 49, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает странам, указанным в пункте 1 статьи 42, а также странам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42, -

- a) о ратификациях и присоединениях к Конвенции согласно статье 42;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 43;
- c) о денонсациях в силу статьи 44;
- d) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 45;
- e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 46;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 48.

Статья 51

После 31 августа 1956 г. подлинник настоящей Конвенции будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждой из стран, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 42.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОСТАВЛЕНО в Женеве в одном экземпляре девятнадцатого мая тысяча девятьсот пятьдесят шестого года на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания Конвенции о договоре международной дорожной перевозки нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные, согласились внести нижеследующие заявления и пояснения:

1. Настоящая Конвенция не распространяется на перевозки, производимые между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Ирландской Республикой.
2. К пункту 4 статьи первой

Нижеподписавшиеся обязуются договариваться о заключении конвенций о договоре перевозки обстановки и мебели при переездах и договоре комбинированной перевозки.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОСТАВЛЕНО в Женеве в одном экземпляре девятнадцатого мая тысяча девятьсот пятьдесят шестого года на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ (КДПГ)

совершено в Женеве 5 июля 1978 года



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к ЮДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом".

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3

1. Настоящий Протокол будет открыт для подписания для государств, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.
2. Настоящий Протокол будет открыт для присоединения к нему любого из упомянутых в пункте 1 настоящей статьи государств, которые являются Договаривающимися сторонами Конвенции.
3. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской экономической комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему по его вступлении в силу.
4. Протокол будет открыт для подписания в Женеве с 1 сентября 1978 года по 31 августа 1979 года включительно. После этой даты он будет открыт для присоединения к нему.
5. Настоящий Протокол подлежит ратификации после того, как заинтересованное государство ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней.
6. Ратификация Протокола или присоединение к нему должны производиться путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.
7. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу для всех Договаривающихся сторон или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу этой поправки для всех Договаривающихся сторон, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 4

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девятый день после того, как пять из указанных в пунктах 1 и 2 статьи 3 настоящего Протокола государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

- а) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 3;
- б) о вступлении в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 4;
- в) о внесении поправок, предусмотренных пунктом 2 статьи 2;
- г) о внесении в силу статьи 5;
- е) об утрате настоящего Протокола силой в соответствии со статьей 6;

статья 3: а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 3, записи Организации Наций сообщает государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 3, Помимо нотификации, предусмотренной в статье 10, Генеральный секретарь Органи-

Статья 11

1. Если в соответствии с предыдущими пунктами создается конференция, то Генераль-
ный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с
просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, касающиеся сроков на
конференции представляется ли жителями. Не позже чем за три месяца до откры-
тия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам пред-
варительную повестку дня конференции, а также текст или проекты статей.
3. Генеральный секретарь приглашает на работу конференцию, созванную согласно на-
стоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1 и 2 статьи 3, а также госу-
дарства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 3 статьи 3 настоя-
щего Протокола.

Статья 10

1. После вступления в силу настоящего Протокола любая Договаривающаяся сторона
может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединен-
ных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего
Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся
сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырех-
месячного срока после его созыва по меньшей мере одна четверть Договаривающихся
сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.
2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть
Организации Наций.
3. Никакие другие стороны к настоящему Протоколу не допускаются.

Статья 9

Document

19

(19)



ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯ



Distr.
GENERAL

A/CONF.89/13
30 March 1978

RUSSIAN
Original: English

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
Гамбург, 6-31 марта 1978 г.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ
КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, рассмотрев главу IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии, состоявшейся в 1976 году, в которой содержится проект Конвенции о морской перевозке грузов, постановила своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закрепления результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми. Впоследствии Генеральный секретарь получил и принял приглашение правительства Федеративной Республики Германии провести такую конференцию в Гамбурге.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов была проведена с 6 по 31 марта 1978 года в Гамбурге, Федеративная Республика Германии.

3. На Конференции были представлены следующие 78 государств: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бангладеш, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Берег Слоновой Кости, Болгария, Боливия, Бразилия, Ватикан, Венгрия, Венесуэла, Габон, Гана, Германская Демократическая Республика, Федеративная Республика Германии, Гондурас, Греция, Дания, Демократический Йемен, Египет, Заир, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кения, Колумбия, Корейская Республика, Куба, Кувейт, Либерия, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Норвегия, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сенегал, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Финляндия, Франция, Чехословакия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Югославия, Ямайка и Япония.

4. Одно государство, Гватемала, направило на Конференцию своего наблюдателя.

5. Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю с просьбой пригласить представителей организаций, которые получили постоянное приглашение Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и в работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой, в соответствии с резолюцией 3237 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 22 ноября 1974 года; пригласить представителей национально-освободительных движений, признаваемых Организацией африканского единства в ее районе, участвовать в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года и пригласить специализированные учреждения и Международное агентство по атомной энергии, а также заинтересованные органы Организации Объединенных Наций и другие заинтересованные неправительственные и неправительственные организации направить своих представителей на Конференцию в качестве наблюдателей. Приведенные ниже неправительственные и неправительственные организации приняли это предложение и направили на Конференцию своих наблюдателей:

Специализированные учреждения

Международный валютный фонд
Неправительственная морская консультативная организация

Органы Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
Экономическая комиссия для Африки

Другие неправительственные организации

Сообщество и Общий рынок стран Карибского района
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок
Европейский совет
Организация экономического сотрудничества и развития

Неправительственные организации

Балтийская и международная морская конференция
Международная торговая палата
Международная палата по судоходству
Международный морской комитет
Международная ассоциация судовладельцев
Международный союз морского страхования
Латиноамериканская ассоциация судовладельцев

6. Председателем Конференции был избран г-н Рольф Гербер (Федеративная Республика Германии).

7. Конференция избрала на пост Заместителя Председателя представителей следующих государств: Австралии, Алжира, Аргентины, Бельгии, Венесуэлы, Германской Демократической Республики, Греции, Дании, Индонезии, Ирака, Италии, Канады, Кубы, Нигерии, Турции, Пакистана, Польши, Сенегала, Союза Советских Социалистических Республик, Уганды, Филиппин и Эквадора.

8. Конференция учредила следующие комитеты:

Генеральный комитет

Председатель:

Председатель Конференции

Члены:

Председатель и Заместители
Председателя Конференции и
Председатели Первого и Второго
комитетов

Первый комитет

Председатель:

Г-н Мозен Шафик (Египет)

Заместитель
Председателя:

Г-н С. Сухожевски (Польша)

Докладчик:

Г-н Д.М. Лоу (Канада)

Второй комитет

Председатель:

Г-н Д. Попов (Болгария)

Заместитель
Председателя:

Г-н Т.Дж.А.М. де Бруин (Нидерланды)

Докладчик:

Г-н Н. Гуэйрос (Бразилия)

Редакционный комитет

Председатель:

Г-н Р.К. Диксит (Индия)

Члены:

Австралия, Аргентина, Венгрия,
Германская Демократическая Республика,
Индия, Ирак, Кения, Норвегия,
Объединенная Республика Танзания,
Перу, Сингапур, Соединенное Королев-
ство Великобритании и Северной
Ирландии, Соединенные Штаты Америки,
Союз Советских Социалистических
Республик, Сьерра-Леоне, Франция,
Эквадор, Япония

Комитет по проверке полномочий

Председатель:

Г-жа Хелилиа Хаджи Есуф (Малайзия)

Члены:

Бангладеш, Канада, Малагаскар,
Малайзия, Нигерия, Сирийская
Арабская Республика, Соединенные
Штаты Америки, Чехословакия и
Эквадор.

9. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций был представлен с 6 по 11 марта присконсулом Организации Объединенных Наций г-ном Эриком Суи, а впоследствии - директором Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-ном Блейном Слоуном. Функции Исполнительного секретаря выполнял начальник Отделения по праву международной торговли Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-н Виллем Вис.

10. В соответствии со своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года о вознине конференции Генеральная Ассамблея представила Конференции в качестве основы для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов проект Конвенции о морской перевозке грузов, содержащийся в главе IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии (A/CONF.89/5), текст проекта положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2), замечания и предложения правительств и международных организаций (A/CONF.89/7 и Add.1) и анализ этих замечаний и предложений, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/8).

11. Конференция поручила Первому комитету рассмотреть текст проекта Конвенции о морской перевозке грузов и проект положения об оговорках из проекта положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей, подготовленного Генеральным секретарем. Конференция поручила Второму комитету рассмотреть проекты других положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей.

12. На основе прений, отраженных в кратких отчетах Конференции (A/CONF.89/SR.1-10), кратких отчетах Первого комитета (A/CONF.89/C.1/SR.1-57) и его докладе (A/CONF.89/10) и в кратких отчетах Второго комитета (A/CONF.89/C.2/SR.1-11) и его докладе (A/CONF.89/11), Конференция выработала Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года.

13. Данная Конвенция, текст которой прилагается к настоящему Заключительному акту (Приложение I), была утверждена Конференцией 30 марта 1978 года и открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 31 марта 1978 года. Она будет открыта для подписания в Центральном учреждении в Нью-Йорке до 30 апреля 1979 года, после чего она будет открыта для присоединения в соответствии с ее положениями.

14. Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

15. Конференция приняла также "общую договоренность" и резолюцию, тексты которых также прилагаются к настоящему Заключительному акту (Приложения II и III)

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО представители подписали настоящий Заключительный акт.

Совершено в Гамбурге, Федеративная Республика Германии, тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

Председатель

Исполнительный секретарь

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

Пreamбула

ГОСУДАРСТВА-СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,
ПРИЗНАВАЯ желательным установить посредством соглашения некоторые правила,
касающиеся морской перевозки грузов,
РЕШИЛИ заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о
нижеизложенном:

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.
2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.
3. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.
4. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза.
5. "Груз" включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, - в последний день, когда груз должен был быть сдан.
3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителем требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.
5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза 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) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или
 - b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

- a) с момента, когда он принял груз от:
 - i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя; или
 - ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;
- b) до момента, когда он сдал груз:
 - i) путем передачи груза грузополучателю; или
 - ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика, - путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором или законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или
 - iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. а) Перевозчик несет ответственность:

- i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванную пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;
- ii) за такую утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

б) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате неполадки в жизни или разумных мер по спасению имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, и в той мере, в какой перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые обусловлены виной с его стороны.

Статья 6. III. Ограничение ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

с) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов "а" и "б" настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту "а" настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 "а" настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской 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.

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

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7. Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаям данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в

Статья 10. Ответственность перевозчика
и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществляемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик, и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не унимает какого бы то ни было права обратного требования в отношении между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее или исключаящее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13. Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

б) 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 перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если - в случаях, когда положения подпункта "б" пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя сослаться, - 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 как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Видича коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

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

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

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

b) внешнее состояние груза;

c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фракт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фракт должен уплачиваться им;

l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

m) указание - в соответствующих случаях - о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и

o) повышенный предел или пределы ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.

2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того требует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю "бортовой" коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен вернуть такой документ в обмен на "бортовой" коносамент. Перевозчик может

удовлетворить требование грузоотправителя в отношении "бортового" коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в "бортовом" коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузенному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте "к" пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фракт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае несделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанного в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Конвенцией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

ЧАСТЬ V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКЫ

Статья 19. 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 перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об ущербе или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этого ущерба или повреждения, не сделано в письменной форме перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такого ущерба или повреждения или после сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба или повреждения по вине грузоотправителя, его слуг или агентов.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, - в последний день, когда груз должен был быть сдан.
3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителем требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.
5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза 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) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или
 - b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

с) порт погрузки или порт разгрузки, или

д) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску;

б) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. а) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, 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 не считается предъявлением нового иска;

с) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2 "а" настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора морской перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

Статья 22. 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 перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

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

- a) в каком либо месте государства, на территории которого находится:
 - i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или
 - ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или
 - iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

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

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора морской перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным

в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка является ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свои ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что 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 ничтожным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, перевозчик 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 сдаче. Перевозчик 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 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах-участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 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:

а) 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

б) 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 повести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающемуся морской перевозки пассажиров и их багажа.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции.

Статья 26. Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного 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 государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере:

12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за один килограмм веса брутто груза.

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, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, 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 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутый в пункте 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 этом способе или в результате перевода.

ЧАСТЬ VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 27. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 28. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.
4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29. Оговорки

Никие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 30. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.
3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 31. Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств-участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может, если сочтет это целесообразным, отсрочить денонсацию Конвенции 1924 года и Конвенции 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками максимально на срок в пять лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. В этом случае оно уведомляет правительство Бельгии о своем намерении. В течение переходного периода оно должно применять в отношении Договаривающихся государств исключительно настоящую Конвенцию.

Статья 32. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 33. Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы
или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи 32, конференция, имея целью только пересмотр сумм, установленных в статье 6 и в пункте 2 статьи 26, или замену одной или обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами, созывается депозитарием в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности.

2. Конференция по пересмотру должна созываться депозитарием, когда об этом просит не менее одной четверти Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции должно приниматься большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся государствам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая утвержденная поправка вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи официального документа об этом на хранение депозитарию.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношении с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после утверждения поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой.

6. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре, текст которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках является равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОБЩАЯ ДОГОВОРЕННОСТЬ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов,

с признательностью отмечая любезное приглашение Федеративной Республики Германии о проведении Конференции в Гамбурге,

сознавая, что средства, предоставленные в распоряжение Конференции, и радужное гостеприимство, оказанное ее участникам правительством Федеративной Республики Германии и Свободным и Ганзейским городом Гамбургом, в немаловажной степени способствовали успеху Конференции,

выражает свою признательность правительству и народу Федеративной Республики Германии и,

принимая Конвенцию о морской перевозке грузов на основе проекта Конвенции, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли по просьбе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию,

выражает свою признательность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию за их выданный вклад в упрощение и гармонизацию права морской перевозки грузов и

постановляет дать Конвенции, принятой Конференцией, следующее название: "КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА" и рекомендует именовать содержащиеся в ней правила "ГАМБУРГСКИМИ ПРАВИЛАМИ".