

TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 3, Vol. 4/4
Приложение 3, Том 4/4
February 1998
Февраль 1998



TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 3, Vol. 4/4
Приложение 3, Том 4/4
February 1998
Февраль 1998

Appendix

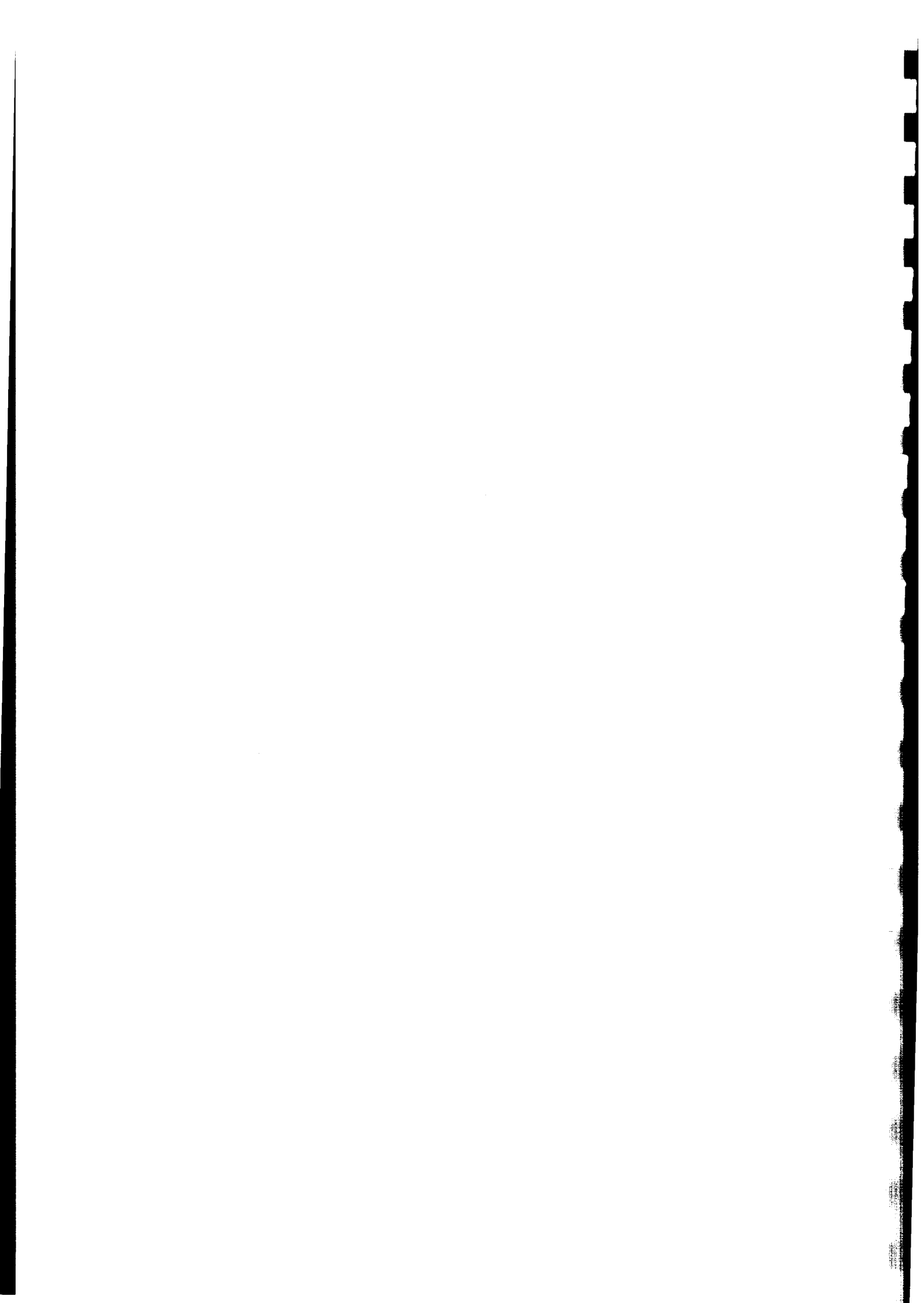
3

Comparative Conventions
Volume 4/4

Приложение

3

Транспортные Конвенции и Соглашения
Том 4/4



CONTENTS

Volume 1/4

Том 1/4

Guide to TRACECA recommended conventions Руководство по рекомендуемым конвенциям ТРАСЕКА

1. Convention concerning the International Carriage of Goods by Rail, 1980 (COTIF/CIM)
Конвенция по международной перевозке грузов по Железной Дороге, 1980
2. International Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Geneva Convention 1956) CMR
Конвенция по международной перевозке грузов (Женева, 1956) КТПГ
3. European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), 1975
Европейское Соглашение о Международных Автомагистралях (СМА), 1975
4. International Convention on Road Traffic 1968
Международная Конвенция по дорожному движению, 1968

Volume 2/4

Том 2/4

5. International Convention on Road Signs and Signals 1968
Международная Конвенция по дорожным знакам и сигналам, 1968
6. International Convention on the Temporary Importation of Commercial Vehicles 1956 (Carnet de Passage)
Международная Конвенция о временном ввозе коммерческих транспортных средств. 1956 (Корнет де Пассаж)

Volume 3/4

Том 3/4

7. TIR/MDP Convention 1975
Справочник по Конвенции ТИР. 1975
8. Agreement on hours of work of crews in Road Transport 1970 (AETR)
Соглашение о режиме работы экипажей транспортных средств. 1970 АЕТР
9. Agreement on Carriage of Perishable Goods by Road 1970 (ATP)
Соглашение о перевозке скоропортящихся товаров автомобильным транспортом. 1970 (АТР)
10. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)
Соглашение о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. (АДР)

Volume 4/4**Том 4/4**

11. Convention on the International sale of Goods 1980 (Vienna)
Венская Конвенция о международной купле-продаже товаров. 1980
12. International Convention on international carriage of goods by sea 1978 (Hamburg Rules)
Международная Конвенция о международных морских перевозках товаров. 1978
(Гамбургские Правила)
13. Convention on Harmonization of Frontier Controls 1982
Конвенция о гармонизации пограничного контроля. 1982
14. Customs Convention on Containers 1972
Таможенная конвенция о контейнерных перевозках. 1972
15. International Convention on Safe Containers 1972 (CSC)
16. Barcelona Transit Treaty 1921
Барселонский договор о транзите. 1921
17. New York Transit Treaty 1965
Нью-йоркский договор о транзите. 1965
18. Convention on the Liability of International Terminal Operators 1991
Международная Конвенция об ответственности оператора транспортного терминала. 1991



*UNITED NATIONS
CONVENTION
ON CONTRACTS
FOR THE
INTERNATIONAL
SALE OF GOODS*

ГАЗЕТА ИЛИ ПЕЧАТ

ПОСЛАНИЕ ПАРЛАМЕНТА

2000-й ОБЪЕДИНЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
МЕДИЦИНСКИЙ

Содержание

1. Генеральный

2. Доклад

3. Доклад

4. Доклад

5. Доклад

6. Доклад

7. Доклад

8. Доклад

9. Доклад

10. Доклад

11. Доклад

12. Доклад

13. Доклад

14. Доклад

15. Доклад

16. Доклад

17. Доклад

18. Доклад

19. Доклад

20. Доклад

21. Доклад

22. Доклад

23. Доклад

24. Доклад

25. Доклад

26. Доклад

27. Доклад

28. Доклад

29. Доклад

30. Доклад

31. Доклад

32. Доклад

33. Доклад

34. Доклад

35. Доклад

36. Доклад

37. Доклад

281 ВОИЕННИЙ ОРГАНИЗАЦИИ

принимая во внимание...

5

судебного разбирательства.

Стороны несут расходы на:

ведет деления, а также расходы на перевод документов в государствах.

Полная ответственность за

поруку договора, незначительная часть ответственности возлагается на поставщика, а остальная часть — на покупателя.

Вся система будет применяться к:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

Стороны несут ответственность за:

сроч в любой форме, включая:

двухсторонней торговли.

- 1) Настоящая Конвенция применяется к договорам, заключенным в письменной форме, в которых одна из сторон является государством или органом государственной власти, а другая сторона является частным лицом, если договор касается поставки товаров, выполнения работ или оказания услуг, и если договор не является государственным контрактом.
- 2) То обстоятельство, что контракт является государственным контрактом, не является препятствием для применения настоящей Конвенции, если договор не является государственным контрактом.
- 3) Ни национальная принадлежность, ни гражданский или торговый статус, ни гражданский или торговый характер договора не принимаются во внимание при определении применимости настоящей Конвенции.

покупателя, которые возмездно
ности, поскольку они брали на
она не касается

- а) действительность факта
- его получения при любых обстоя-
- в) последствия заключения
- ние права собственности на нее

Статья

Настоящим Конвенцией не устанавливается
ответственности за действия и
или иным образом, в том числе

составляющих часть
предметов, находящихся в
находящихся в распоряжении

Пункт 1 статьи 10

Генеральная Ассамблея должна рассмотреть
статью 10 настоящей Конвенции в ее применении к
лицам добросовестности в тех случаях,

- 2) Вопрос о применении
статьи Конвенции, которые применяются к
подлежат разрешению в соответствии с абза-
на которых она основана, а при отсутст-
пов — в соответствии с правом, применимым
международного частного права.

SECRET
CONFIDENTIAL
SECRET

CONFIDENTIAL
SECRET

CONFIDENTIAL
SECRET

CONFIDENTIAL
SECRET

CONFIDENTIAL
SECRET

CONFIDENTIAL
SECRET

SECRET

Ученый секретарь
Института
И. И. Иванов

Заведующий
Института
И. И. Иванов

Директор
Института
И. И. Иванов

Ученый секретарь
Института
И. И. Иванов

Директор
Института
И. И. Иванов

Ученый секретарь
Института
И. И. Иванов

Директор
Института
И. И. Иванов

Если в соответствии с условиями договора купли-продажи товар передан покупателю, то продавец несет ответственность за качество товара, если иное не предусмотрено договором. Продавец обязан передать покупателю товар, соответствующий описанию, указанному в договоре, и отвечающий требованиям, предъявленным к нему. Продавец несет ответственность за недостатки товара, обнаруженные покупателем в разумный срок после передачи товара. Если продавец не исполнил своих обязательств по договору, то покупатель имеет право требовать от продавца возмещения убытков, причиненных ему вследствие неисполнения договора.

Статья 29

2) Письменный договор, в котором содержится условие, требующее, чтобы любое изменение договора или его условия, в том числе изменение срока, не может быть иным образом изменено или прекращено, не может быть иным образом изменено или прекращено, если иное не предусмотрено в той мере, в какой другая сторона соглашается на такое изменение.

ГЛАВА II. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОДАВЦА

Статья 30

Продавец обязан доставить 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 определенном месте, его обязательство по поставке заключается:

1) Если продавец обязан обеспечить передачу 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.

Статья 32

Если продавец передает товар перевозчику в том виде, в котором он находится в момент передачи, то продавец несет ответственность за сохранение товара в том виде, в котором он находится в момент передачи, за исключением случаев, когда продавец несет ответственность за сохранение товара в том виде, в котором он находится в момент передачи, за исключением случаев, когда продавец несет ответственность за сохранение товара в том виде, в котором он находится в момент передачи.

2) Если продавец обязан обеспечить передачу 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 представить ему письменные подтверждения, подтверждающие для обеспечения такого страхования покупателя.

Статья 32

Продавец должен поставить 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 течение этого периода, поскольку на обязанность не следует, что дата поставки назначается покупателем; или
- в) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора.

Статья 33

Если продавец обязан передать документ, подтверждающий в товаре или детали наличие документа, подтверждающего требуемых по договору. Если продавец передает документ, ранее указанного срока, он может по истечении этого срока устранить любое несоответствие в документе или сделать, что осуществление им этого права не причинит покупателю, неразумных неудобств или неразумных расходов. Покупатель, однако, сохраняет право потребовать возмещения убытков в соответствии с настоящей Конвенцией.

Раздел II. Собственность товара и права третьих лиц

Статья 34

1) Продавец должен поставить товар, который по количеству, качеству и описанию соответствует требованиям договора, в котором затарирован или упакован так, как это требуется по договору.

2) За исключением случаев, когда стороны договорились

- а) не пригодно для тех целей, для которых товар того же описания обычно используется;

110

или что для него не существует общепринятой цели или

или что он не соответствует стандарту, который был бы принят в отношении товара, если бы он был поставлен в соответствии с условиями договора.

Если продавец несет ответственность за любое несоответствие товара, которое он передает, он несет ответственность за любое несоответствие качества товара.

Статья 35

1) Продавец несет ответственность по договору и за любые другие последствия за любое несоответствие товара, которое он передает, в момент перехода риска к покупателю, либо если это несоответствие становится очевидным в течение периода

2) Продавец также несет ответственность за любое несоответствие товара, которое возникает после момента, указанного в предыдущем пункте, и является следствием нарушения или любого иного обязательства, включая нарушение любой гарантии того, что в течение того или иного срока товар будет оставаться пригодным для обычной цели или какой-либо конкретной цели либо будет сохранять обусловленные качества или свойства.

Статья 37

В случае досрочной поставки продавец сохраняет право до наступления предусмотренной для поставки даты поставки недостачную часть или количество товара либо новый товар взамен поставленного товара, который не соответствует договору, либо устранить такое несоответствие в установленном товаре при условии что осуществление из этого права не причинит покупателю неразумных неудобств или неразумных 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 короткий срок, который практически возможен 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 изменено во время его нахождения в пути или товар переправлен покупателем и при этом покупатель не имел разумной возможности осмотреть его, а продавец во время заключения договора знал или должен был знать о возможности такого изменения или такой переправки, 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 извещения, содержащего данные о характере несоответствия, в разумный срок после

купателем.

2) В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товара, если он не даст продавцу извещения о нем не позднее чем в пределах предельного срока, указанного в договоре, или, если этот срок не предусмотрен в договоре, в разумный срок.

Статья 40

Продавец не вправе ссылаться на положения статей 35 и 39, если несоответствие товара связано с фактами, о которых он знал или не мог не знать, и о которых он не сообщил покупателю.

Статья 41

Продавец обязан поставить товар свободным от любых прав или привязаний третьих лиц, за исключением тех случаев, когда покупатель согласился принять товар, обремененный таким правом или привязанием. Однако, если такие права или привязания основаны на промышленной собственности или другой интеллектуальной собственности, то обязательство продавца регулируется статьей 42.

Статья 42

1) Продавец обязан поставить товар свободным от любых прав или привязаний третьих лиц, которые основаны на промышленной собственности или другой интеллектуальной собственности, о которых в момент заключения договора продавец знал или не мог не знать, при условии, что такие права или привязания основаны на промышленной собственности или другой интеллектуальной собственности:

а) по закону государства, где товар будет перепродаваться или иным образом использоваться, если в момент заключения договора стороны предполагали, что товар будет перепродан 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, предусмотренное в предыдущем пункте, не распространяется на случаи, когда:

а) в момент заключения договора покупатель знал или не мог не знать о таких правах или притязаниях, или

б) такие права или притязания являются следствием соблюдения продавцом технических чертежей, проектов, формул или иных исходных данных, представленных покупателем.

Статья 43

1) Покупатель утрачивает право ссылаться на положения статьи 41 или статьи 42, если он не даст продавцу извещения, содержащего данные о характере права или притязания третьего лица, в разумный срок после того, как он узнал или должен был узнать о таком праве или притязании.

2) Продавец не вправе ссылаться на положения предыдущего пункта, если он знал о праве или притязании третьего лица и о характере такого права или притязания.

Статья 44

Несмотря на положения пункта 1 статьи 39 и пункта 1 статьи 43, покупатель может снизить цену в соответствии со статьей 50 или потребовать возмещения убытков, за исключением упущенной выгоды, если у него имеется разумное оправдание того, почему он не дал требуемого извещения.

Раздел III. Средства правовой защиты в случае нарушения договора продавцом

Статья 45

1) Если продавец не исполняет какого-либо из своих обязательств по договору или по настоящей Конвенции, покупатель может:

а) осуществить права, предусмотренные в статьях 46—52;

б) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях 74—77.

2) Осуществление покупателем своего права на другие средства правовой защиты не лишает его права требовать возмещения убытков.

3) Никакая оговорка не может быть предоставлена продавцу судом или арбитражем, если покупатель приобзает к какому-либо средству правовой защиты от нарушения договора.

Статья 46

1) Покупатель может потребовать исполнения продавцом своих обязательств, если только покупатель не прибег к средству правовой защиты, несоместимому с таким требованием.

2) Если товар не соответствует договору, покупатель может потребовать замены товара только в том случае, когда это несоответствие составляет существенное нарушение договора и требование о замене товара заявлено либо одновременно с извещением, данным 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 исправления, за исключением случаев, когда это является неразумным с учетом всех обстоятельств. Требование об устранении несоответствия товара договору должно быть заявлено либо одновременно с извещением, данным в соответствии со статьей 39, либо в разумный срок после него.

Статья 47

1) Покупатель может установить дополнительный срок разумной продолжительности для исполнения продавцом своих обязательств.

2) За исключением случаев, когда покупатель получил уведомление от продавца о том, что он не осуществит исполнения в течение установленного таким образом срока, покупатель не может в течение этого срока прибегать к каким-либо средствам правовой защиты от нарушения договора. Покупатель, однако, не лишается тем самым права требовать возмещения убытков за просрочку в исполнении.

Статья 48

1) При условии соблюдения статьи 49 продавец может, даже после установленной для поставки даты, устранить за свой собственный счет любой недостаток в исполнении: им своих обязательств, если он может сделать это без неразумной задержки и не создавая для покупателя неразумных неудобств или неопределенности в отношении компенсации продавцом расходов, понесенных покупателем. Покупатель, однако, сохраняет право требовать возмещения убытков в соответствии с настоящей Конвенцией.

2) Если продавец просит покупателя сообщить, примет ли он исполнение, и покупатель не выполняет этой просьбы в течение разумного срока, продавец может осуществить исполнение в пределах срока, указанного в его запросе. Покупатель не может в течение этого срока прибегать к какому-либо средству правовой защиты, несовместному с исполнением обязательств продавцом.

3) Если продавец уведомляет покупателя о том, что он осуществит исполнение в пределах определенного срока, счита-

ется, что такое уведомление включает также просьбу к покупателю сообщить о своем решении в соответствии с предыдущим пунктом.

4) Запрос или уведомление 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 неисполнение продавцом любого из его обязательств по договору или по настоящей Конвенции составляет существенное нарушение договора или

b) в случае неисполнения, если продавец не поставил товар в течение дополнительного 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 в поставке — в течение разумного срока после того, как он узнал о том, что поставка осуществлена;

b) в отношении любого другого нарушения договора помимо просрочки в поставке — в течение разумного срока:

i) после того, как он узнал или должен был узнать о таком нарушении;

ii) после истечения дополнительного 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 дополнительного срока, или

iii) после истечения любого дополнительного срока, указанного продавцом в соответствии с пунктом 2 статьи 48, или после того, как покупатель заявил, что он не примет исполнения.

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 продавец устраняет недостатки в исполнении своих обязательств в соответствии со статьей 37 или статьей 48 или если покупатель отказывается принять исполнение со стороны продавца в соответствии с этими статьями, покупатель не может снизить цену.

Статья 51

1) Если продавец поставляет только часть товара или если только часть поставленного товара соответствует договору, положения статей 46 и 50 применяются в отношении недостающей части или части, не соответствующей договору.

2) Покупатель может заявить о расторжении договора в целом только в том случае, если частичное неисполнение или частичное несоответствие товара договору составляют существенное нарушение договора.

Статья 52

1) Если продавец поставляет товар до установленной даты, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.

2) Если продавец поставляет большее количество товара, чем предусмотрено договором, покупатель может принять поставку или отказаться от принятия поставки излишнего количества. Если покупатель принимает поставку всего или части излишнего количества, он должен уплатить за него по договорной ставке.

ГЛАВА III: ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПОКУПАТЕЛЯ

Статья 53

Покупатель обязан уплатить цену за товар и принять поставку товара в соответствии с требованиями договора и настоящей Конвенции.

Раздел I. Уплата цены

Статья 54

Обязательство покупателя уплатить цену включает принятие таких мер и соблюдение таких формальностей, которые могут требоваться, согласно договору или согласно законам и предписаниям, для того, чтобы сделать возможным осуществление платежа.

Статья 55

В тех случаях, когда договор был юридически действительным образом заключен, но в нем прямо или косвенно не устанавливается цена или не предусматривается порядок ее определения, считается, что стороны, при отсутствии какого-либо указания об ином, подразумевают ссылку на цену, которая в момент заключения договора обычно взималась за такие товары, продававшиеся при сравнимых 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 осуществлению платежа, выданных изменением после 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 товарораспорядительные документы в распоряжение покупателя. Продавец может обусловить передачу товара или документов осуществлением такого платежа.

2) Если договор предусматривает перевозку товара, продавец может отправить его на условиях, в силу которых товар передан покупателю иначе как против уплаты цены.

3) Покупатель не обязан уплатить цену до тех пор, пока у него не появится возможность осмотреть товар, за исключением случаев, когда согласованный сторонами поряд-

ок поставки или платежа несовместим с оговоренным порядком такой возможности.

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 поставки

Статья 60

Обязанность покупателя принять поставку заключается:

- а) в совершении им всех таких действий, которые можно было разумно ожидать от него для того, чтобы позволить продавцу осуществить поставку, и
- б) в принятии товара.

Раздел III. Средства правовой защиты в случае нарушения договора покупателем

Статья 61

1) Если покупатель не исполняет какого-либо из своих обязательств по договору или по настоящей Конвенции, продавец может:

- а) осуществить права, предусмотренные в статьях 62—65;
- б) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях 74—77;

2) Осуществление продавцом своего права на другие средства правовой защиты не лишает его права требовать возмещения убытков.

3) Никакая отсрочка не может быть предоставлена покупателю судом или арбитражем, если продавец прибегает к какому-либо средству правовой защиты от нарушения договора.

Статья 62

Продавец может потребовать от покупателя уплаты цены, принятой поставкой или исполнения им других обязательств, если только продавец не прибег к средству правовой защиты, не совместимому с таким требованием.

Статья 63

1) Продавец может установить дополнительный срок разумной продолжительности для исполнения покупателем своих обязательств.

2) За исключением случаев, когда продавец получил извещение от покупателя о том, что он не осуществит исполнения в течение установленного таким образом срока, продавец 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 64

1) Продавец может заявить о расторжении договора:

а) если неисполнение покупателем любого из его обязательств по договору или по настоящей Конвенции составляет существенное нарушение договора; или

б) если покупатель не исполняет в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии с пунктом 1 статьи 63, своего обязательства уплатить цену или принять поставку товара, или заявляет о том, что он не сделает этого в течение установленного таким образом срока.

2) Однако в случаях, когда покупатель уплатил цену, продавец утрачивает право заявить о расторжении договора, если он не делает этого:

а) в отношении просрочки исполнения со стороны покупателя — до того как продавец узнал о состоявшемся исполнении; или

б) в отношении любого другого нарушения договора помимо просрочки в исполнении — в течение разумного срока;

и) 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 определять форму, размеры или иные данные, характеризующие товар, и если он не составит такой спецификации либо в согласованный срок, либо в разумный срок после получения запроса от продавца, последний может без ущерба для любых других прав, которые он может иметь, сам составить эту спецификацию в соответствии с такими требованиями покупателя, которые могут быть известны продавцу.

2) Если продавец сам составляет спецификацию, он должен подробно информировать покупателя о ее содержании и установить разумный срок, в течение которого покупатель может составить иную спецификацию. Если после получения сообщения от продавца покупатель не делает этого в установленном таким образом срок, спецификация, составленная продавцом, будет обязательной.

ГЛАВА IV. ПЕРЕХОД РИСКА

Статья 66

Утрата или повреждение товара после того, как риск перешел на покупателя, не освобождает его от обязанности уплатить цену, если только утрата или повреждение не были вызваны действиями или упущениями продавца.

1) Если договор купли-продажи предусматривает передачу товара и продавец не обязан передать его в каком-либо определенном месте, риск переходит на покупателя, когда товар сдан перевозчику для передачи покупателю в соответствии с договором купли-продажи. Если продавец обязан сдать товар перевозчику в каком-либо определенном месте, риск не переходит на покупателя, пока товар не сдан перевозчику в этом месте. То обстоятельство, что продавец уполномочен задержать товар, не является основанием для перехода риска.

2) Тем не менее риск не переходит на покупателя, пока товар четко не идентифицирован для целей данного договора путем маркировки, посредством отгрузочных документов, направленных покупателю в установленном или иным образом.

Статья 68

Покупатель принимает на себя риск в отношении товара, проданного во время его нахождения в пути, с момента сдачи товара перевозчику, который выдал документы, подтверждающие договор перевозки. Однако, если в момент заключения договора купли-продажи продавец знал или должен был знать, что товар утрачен или поврежден, и он не сообщил об этом по-

купателю, такая утрата или повреждение находится на риске продавца.

Статья 69

1) В случаях, не предусмотренных под действие статей 67 и 68, риск переходит на покупателя, когда товар принимается 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, а в каком-либо ином месте, риск переходит, когда наступил срок поставки и покупатель освещает 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 целей данного договора.

Статья 70

Если продавец допустил существенное нарушение договора, положения статей 67, 68 и 69 не влияют на имеющиеся у покупателя средства правовой защиты в связи с таким нарушением.

ГЛАВА V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

Раздел I. Предвидимое нарушение договора и договоры на поставку товаров отдельными партиями

Статья 71

1) Сторона может приостановить исполнение своих обязательств, если после заключения договора становится видно,

что другая сторона не исполнит значительной части своих обязательств в результате:

- a) серьезного недостатка в ее способности осуществить исполнение или в ее кредитоспособности или
- b) ее поведения по подготовке исполнения или до осуществления исполнения договора.

2) Если продавец уже отправил товар до того, как выяснились основания, указанные в предыдущем пункте, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю, даже если покупатель располагает документом, дающим ему право получить товар. Настоящий пункт относится только к правам на товар в отношениях между покупателем и продавцом.

3) Сторона, принимающая исполнение, независимо от того, делается ли это до или после отправки товара, должна немедленно дать извещение об этом другой стороне и должна предоставлять достаточные гарантии исполнения своих обязательств.

Статья 72

1) Если до установленной для исполнения договора даты становится ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора, другая сторона может заявить о его расторжении.

2) Если позволяет время, сторона, которая намерена заявить о расторжении договора, должна направить разумное извещение другой стороне, с тем чтобы дать ей возможность предоставить достаточные гарантии исполнения ею своих обязательств.

3) Требования предыдущего пункта неприменимы, если другая сторона заявила, что она не будет исполнять своих обязательств.

Статья 73

1) В случае, когда договор предусматривает поставку товара отдельными партиями, неисполнение одной из сторон каких-либо из ее обязательств в отношении любой партии составляет существенное нарушение договора в отношении этой партии, другая сторона может заявить о расторжении договора в отношении этой партии.

2) Если неисполнение одной стороной какого-либо из ее обязательств в отношении любой партии дает другой стороне оправданные основания считать, что существенное нарушение договора будет иметь место в отношении будущих партий, она может заявить о расторжении договора на будущее, при условии, что она сделает это в разумный срок.

3) Покупатель, который заявляет о расторжении договора в отношении какой-либо партии товара, может одновременно заявить о его расторжении в отношении уже поставленных или подлежащих поставке партий товара, если по причине их взаимосвязан они не могут быть использованы для цели, предполагаемой сторонами в момент заключения договора.

Раздел II. Убытки

Статья 74

Убытки за нарушение договора одной из сторон состояют суммы, равную тому ущербу, включая упущенную выгоду, который понесен другой стороной вследствие нарушения договора. Такие убытки не могут превышать ущерба, который нарушившая договор сторона предвидела или должна была предвидеть в момент заключения договора как возможное последствие его нарушения, учитывая обстоятельства, о которых она в то время знала или должна была знать.

Статья 75

Если договор расторгнут и если разумным образом и в разумный срок после расторжения покупатель купил товар взамен или продавец перебрал товар, сторона, требующая возмещения убытков, может взыскать разницу между договорной ценой и ценой по совершенной замене السلع, а также любые дополнительные убытки, которые могут быть взысканы на основании статьи 74.

Статья 76

1) Если договор расторгнут и если имеется текущая цена на данный товар, сторона, требующая возмещения ущерба, может, если она не осуществила закупки или перепродажи на основании статьи 75, потребовать разницу между ценой, установленной в договоре, и текущей ценой на момент расторжения договора, а также возмещения любых дополнительных убытков, которые могут быть взысканы на основании статьи 74. Однако, если сторона, требующая возмещения ущерба, расторгла договор после принятия товара, вместо текущей цены на момент расторжения договора применяется текущая цена на момент такого принятия.

2) Для целей предыдущего пункта текущей ценой является цена, преобладающая в месте, где должна была быть осуществлена поставка, или, если в этом месте не существует текущей цены, цена в таком другом месте, которое служит разумной заменой, с учетом разницы в расходах по транспортировке товара.

Статья 77

Сторона, ссылающаяся на нарушение договора, должна принять такие меры, которые являются разумными при данных обстоятельствах для уменьшения ущерба, включая упу-

шенную выгоду, возникающего вследствие нарушения договора. Если она не принимает таких мер, то нарушившая договор сторона может потребовать сокращения возмещаемых убытков на сумму, на которую они могли бы быть уменьшены.

Раздел III. Проценты

Статья 78

Если сторона допустила просрочку в уплате цены или иной суммы, другая сторона имеет право на проценты с просроченной суммы без ущерба для любого требования о возмещении убытков, которые могут быть взысканы на основании статьи 74.

Раздел IV. Освобождение от ответственности

Статья 79

1) Сторона не несет ответственности за неисполнение любого из своих обязательств, если докажет, что оно было вызвано непредвиденным внешним контролем и что от нее нельзя было разумно ожидать принятия этого предостережения и расчет при заключении договора либо избежания или преодоления этого предостережения или его последствий.

2) Если неисполнение стороной своего обязательства вызвано неисполнением третьим лицом, привлеченным ею для исполнения всего или части договора, эта сторона освобождается от ответственности только в том случае, если:

- а) она освобождается от ответственности на основании предыдущего пункта; и
- б) привлеченное ею лицо также было бы освобождено от ответственности, если бы положения указанного пункта были применены в отношении этого лица.

3) Освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей, распространяется лишь на тот период, в течение которого существует данное предостережение.

4) Сторона, которая не исполняет своего обязательства, должна дать извещение другой стороне о прекращении и его ликвидации на ее способность осуществить исполнение. Если это извещение не получено другой стороной в течение разумного срока после того, как об этом прекращении стало или должно было стать известно не исполняющей свое обязательство стороне, эта последняя сторона несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что такое извещение получено не было.

5) Ничто в настоящей статье не препятствует каждой из сторон осуществить любые иные права, кроме требования возмещения убытков на основании настоящей Конвенции.

Статья 80

Сторона не может ссылаться на неисполнение обязательства другой стороной в той мере, в какой это исполнение вызвано действиями или упущениями первой стороны.

Раздел V. Последствия расторжения договора

Статья 81

1) Расторжение договора освобождает обе стороны от их обязательств по договору при сохранении права на возмещение убытков. Возмещение убытков не затрагивает ману-либо подожженный договор, касавшийся порядка разрешения споров или прав и обязательств сторон в случае его расторжения.

2) Сторона, исполнившая договор полностью или частично, может потребовать от другой стороны возврата всего того, что было первой стороной поставлено или уплачено по договору. Если обе стороны обязались осуществить возврат полученного, они должны сделать это одновременно.

Статья 82

1) Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товара, если для покупателя невозможно вернуть товар в том же, но существующем состоянии, в котором он его получил.

2) Предыдущий пункт не применяется:

а) если невозможность вернуть товар или вернуть товар в том же, но существующем состоянии, в котором он был получен покупателем, не вызвана его действием или упущением;

б) если товар или часть товара пришла в негодность или испортились в результате осмотра, предусмотренного в статье 38; или

в) если товар или его часть были проданы в порядке нормального ведения торговли или потреблены или переданы покупателем в порядке нормального использования до того, как он обнаружил или должен был обнаружить несоответствие товара договору.

Статья 83

Покупатель, который утратил право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товара, несет ответственность со статьей 82, сохраняет право на все другие сведения правовой защиты, предусмотренные договором и настоящей Конвенцией.

Статья 84

1) Если продавец обязан вернуть цену, он должен также уплатить проценты с нее, считая с даты уплаты цены.

2) Покупатель должен передать продавцу весь доход, который покупатель получил от товара или его части:

а) если он обязан возвратить товар полностью или частично; или

б) если для него невозможно возвратить товар полностью или частично либо возвратить товар полностью или частично в том же по существу состоянии, в котором он получил его, но он 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 поставки или в тех случаях, когда уплата цены и поставка товара должны быть произведены одновременно, если покупатель не уплачивает цены, а продавец либо еще владеет товаром, либо иным образом в состоянии контролировать распоряжение им, продавец должен принять такие меры, которые являются разумными при данных обстоятельствах для сохранения товара. Он вправе удерживать товар, пока его разумные расходы не будут компенсированы покупателем.

Статья 86

1) Если покупатель получил товар и намерен осуществить право отказаться от него на основании договора или статьей Кошвенции, он должен принять такие меры, которые являются разумными при данных обстоятельствах для сохранения товара. Он вправе удерживать товар, пока его разумные расходы не будут компенсированы продавцом.

2) Если товар отправленный покупателем, был представлен в его распоряжение в месте назначения и он осуществляет право отказа от него, покупатель должен вступить во владение товаром за счет продавца при условии, что это может быть

сделано без уплаты цены и без неразумных неудобств или неразумных расходов. Данное положение не применяется в том случае, если продавец или лицо, уполномоченное на принятие товара за его счет, находится в месте назначения товара. Если покупатель вступает во владение товаром на основании настоящего пункта, его права и обязанности регулируются положениями предыдущего пункта.

Статья 87

Сторона, которая обязана принять меры для сохранения товара, может сдать его на склад третьего лица за счет другой стороны, если только связанные с этим расходы не являются неразумными.

Статья 88

1) Сторона, обязанная принять меры для сохранения товара в соответствии со статьями 85 и 86, может продать его любым надлежащим способом, если другая сторона допустила неразумную задержку с вступлением во владение товаром, или с принятием его обратно, или с уплатой цены либо расходов по сохранению, при условии, что другой стороне было дано разумное извещение о намерении продать товар.

2) Если товар подвержен скорой порче или если его сохранение влечет за собой неразумные расходы, сторона, обязанная сохранить товар в соответствии со статьями 85 и 86, должна принять разумные меры для его продажи. В пределах возможностей она должна дать извещение другой стороне о своем намерении осуществить продажу.

3) Сторона, продающая товар, имеет право удержать из полученной от продажи выручки сумму, равную разумным расходам по сохранению и продаже товара. Остаток она должна передать другой стороне.

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 89

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 90

Настоящая Конвенция не затрагивает действия любого международного соглашения, которое уже заключено или может быть заключено и которое содержит положения по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, при условии, что стороны имеют свои коммерческие предприятия в государствах — участниках такого соглашения.

Статья 91

1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по договорам международной купли-продажи товаров; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 сентября 1984 года.

2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.

4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении слагаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 92

1) Договаривающееся государство может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет связано частью II настоящей Конвенции или что оно не будет связано частью III настоящей Конвенции.

2) Договаривающееся государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом заявление в отношении части II и части III настоящей Конвенции, не считается Договаривающимся 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 Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых в соответствии с его конституцией применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2) Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.

3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Договаривающегося государства, и если коммерческое предприятие стороны находится в этом госу-

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 настоящая Конвенция.

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) Два или более Договаривающихся государства, применяющих аналогичные или сходные правовые нормы по вопросам, регулируемым настоящей Конвенцией, могут в любое время заявить о неприменимости Конвенции к договорам купли-продажи или к их заключению в тех случаях, когда коммерческие предприятия сторон находятся в этих государствах. Такие заявления могут быть сделаны совместно или путем взаимных односторонних заявлений.

2) Договаривающееся государство, которое по вопросам, регулируемым 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 неприменимости Конвенции к договорам купли-продажи или к их заключению в тех случаях, когда коммерческие предприятия сторон 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 положениями подпункта b пункта 1 статьи 1 настоящей Конвенции.

Статья 96

Договаривающееся государство, законодательство которого требует, чтобы договоры купли-продажи заключались или подтверждались в письменной форме, может в любое время сделать заявление в соответствии со статьей 12 о том, что такое положение статьи 11, статьи 29 или части II настоящей Конвенции, которое допускает, чтобы договор купли-продажи, его изменение или прекращение соглашением сторон либо оферта, акцент или любое иное выражение намерения совершалось не в письменной, а в любой форме, неприменимо, если хотя бы одна из сторон имеет свое коммерческое предприятие в этом государстве.

Статья 97

1) Заявляя в соответствии с настоящей Конвенцией, сделавшие по времени подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарно.

3) Заявление вступает в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующую

щего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты его получения депозитарием. Взаимные односторонние заявления, сделанные в соответствии со статьей 94, вступают в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после получения депозитарием последнего заявления.

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 вступления 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 сдачи в хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждения или присоединении, включая документ, содержащий заявление, сделанное в соответствии со статьей 92.

2) Если государство ратифицирует, принимает, утверждает, одобряет или присоединяется к ней после сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящим Конвенция, за исключением неприязной 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 сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

3) Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Конвенции о единообразном законе о заключении договоров о международной купле-продаже товаров, совершенной в Гааге 1 июля 1964 года (Гаагская конвенция о заключении договоров 1964 года), или участником Конвенции о единообразном законе о международной купле-продаже товаров, совершенной в Гааге 1 июля 1964 года (Гаагская конвенция о купле-продаже 1964 года), или участником обеих этих Конвенций, одновременно денонсирует, в зависимости от обстоятельств, одну или обе Гаагские конвенции — Гаагскую конвенцию о купле-продаже 1964 года и Гаагскую конвенцию о заключении договоров 1964 года, уведомив об этом правительство Нидерландов.

4) Государство — участник Гаагской конвенции о купле-продаже 1964 года, ратифицирующее, принимающее, утверждающее настоящую Конвенцию или присоединяющееся к ней и делающее или сделавшее в соответствии со статьей 92 заявление о том, что оно не будет связано частью II настоящей Конвенции, во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения денонсирует Гаагскую конвенцию о купле-продаже 1964 года, уведомив об этом правительство Нидерландов.

1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

4) Hamburg Rules — 1978
United Nations Convention on the Carriage of Goods
by Sea, 1978

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION.

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea, HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.
4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.
6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.
7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.
8. "Wharves" includes *inter alia* telegraph and cable

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:
 - (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
 - (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
 - (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
 - (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
 - (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.
2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.
3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.
4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of para. 3 of this Article apply.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carriers or charterers or their

goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of para. 1 of this Article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

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

- (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or
- (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

- (i) by handing over the goods to the consignee; or
- (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
- (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paras. 1 and 2 of this Article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5. Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in art. 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by art. 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to para. 2 of this Article

4. (a) The carrier is liable

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

- 1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of art. 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account

per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of art. 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs. (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subpara. (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with para. 1 (a) of this Article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

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

3. Unit of account means the unit of account mentioned in art. 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in para. 1 may be fixed.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in art. 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in para. 2 of this Article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in art. 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of para. 2 of art. 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in art. 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of para. 1 of this Article or where the carrier may not under para. 2 of this Article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of para. 1 of art. 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of art. 6 or art. 8 of this Convention.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of art. 8.

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paras. 2 and 3 of art. 7 and of para. 2 of art. 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of para. 1 of art. 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any

stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paras. 1 or 2 of art. 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of para. 2 of art. 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

- (a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and
- (b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

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

4. If, in cases where the provisions of para. 2, subpara. (b), of this Article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require,

without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of art. 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.
2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.
3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:
 - (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
 - (b) the apparent condition of the goods;
 - (c) the name and principal place of business of the carrier;
 - (d) the name of the shipper;
 - (e) the consignee if named by the shipper;
 - (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
 - (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
 - (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
 - (i) the place of issuance of the bill of lading;
 - (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf.

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in para. 3 of art. 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with para. 4 of art. 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under para. 1 of this Article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this Article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in para. 7 of art. 1.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under para. 1 of this Article has been entered:

- (a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and
- (b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in para. 1, sub-para. (k) of art. 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in para. 2 of this Article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description

of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to para. 1 of this Article.

4. In the case of intended fraud referred to in para. 3 of this Article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of para. 1 of this Article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

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

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

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with para. 2 of art. 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this Article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

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

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

Article 21. Jurisdiction

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

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant, or
- (b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) the port of loading or the port of discharge; or
- (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this Article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in para. 1 of this Article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgment that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

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

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paras. 1 or 2 of this Article or where judgment has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds as those the subject of the original judgment which has been

action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this Article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgment is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this Article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with para. 2(a) of this Article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

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

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

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

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

- (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paras. 3 and 4 of this Article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this Article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of para. 1 of this Article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

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

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of art. 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of arts. 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said Articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of para. 4 of art. 22 of this Convention.

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

(a) under either the Paris Convention of July 29, 1960, on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of Jan. 28, 1964, or the Vienna Convention of May 21, 1963, on Civil Liability for Nuclear Damage, or

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

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent international convention of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in art. 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in art. 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgment or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of para. 1 of this Article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in para. 2 of this Article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in para. 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of para. 1 and the conversion mentioned in para. 3 of this Article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in art. 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to para. 1 of this Article, or the result of the conversion mentioned in para. 3 of this Article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in para. 2 of this Article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

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

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until Apr. 30, 1979, at the Headquarters of the United Nations, New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. After Apr. 30, 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on Aug. 25, 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention

with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under para. 1 of art. 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paras. 1 and 2 of this Article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on Feb. 23, 1968, to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on Aug. 25, 1924.

4. Notwithstanding art. 2 of this Convention, for the purposes of para. 1 of this Article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of art. 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in art. 6 and para. 2 of art. 26, or of substituting either or both of the units defined in paras. 1 and 3 of art. 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with para. 2 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.
2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.
3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated

by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.
5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.
6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

ANNEX II COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the

carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

ANNEX III RESOLUTION ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

"The United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea,^{2a}

"*Noting* with appreciation the kind invitation of the Federal Republic of Germany to hold the Conference in Hamburg,

"*Being aware* that the facilities placed at the disposal of the Conference and the generous hospitality bestowed on the participants by the Government of the Federal Republic of Germany and by the Free and Hanseatic city of Hamburg, have in no small measure contributed to the success of the Conference,

"*Expresses* its gratitude to the Government and people of the Federal Republic of Germany, and

"*Having adopted* the Convention on the Carriage of Goods by Sea on the basis of a draft Convention prepared by the United Nations Commission on International Trade Law at the request of the United Nations Conference on Trade and Development,

"*Expresses* its gratitude to the United Nations Commission on International Trade Law and to the United Nations Conference on Trade and Development for their outstanding contribution to the simplification and harmonization of the law of the carriage of goods by sea, and

"*Decides* to designate the Convention adopted by the Conference as the: 'UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978', and

"*Recommends* that the rules embodied therein be known as the 'HAMBURG RULES'."

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДАПреамбула

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 нижеследующем:

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.

6. "Договор морской перевозки" означает любой договор, в соответствии которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. "Коносамент" означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. "Письменная форма" включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

- а) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривавшихся государств, или
- б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривавшихся государств, или
- в) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривавшихся государств, или
- г) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривавшихся государств, или
- е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

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, вызванные 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.

b) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сурвейерский 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 мер по спасению жизни или разумных мер по спасению имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении 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, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

VI Статья 6. Пределы 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.

в) 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 таковой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, таковой 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 осуществленную 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 умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях 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 ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

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 маркировать 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 какой 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. Выдача 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) фрайт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрайт 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 возвратить 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, выдавшее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузившему 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, выдавшее 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 неслучайная 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 ИСКИ

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 служащих 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 заявителю 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

- c) порт погрузки или порт разгрузки, или
- d) 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;

b) 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 присуждения Договаривающимся государством 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;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска;

c) 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

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 являются ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи перевозчик может уменьшить свою 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, являвшимся 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 потерю 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:

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

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

Никакие 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 двенадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двенадцатой 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 желательным, 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, имевшая 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 отношениях 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
дружное 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 Респуб-
лики 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 выдвинувшийся 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".

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**INTERNATIONAL CONVENTION ON THE HARMONIZATION
OF FRONTIER CONTROLS OF GOODS**

Done at Geneva on 21 October 1982

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION
DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES**

En date, à Genève, du 21 octobre 1982

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ**

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 21 ОКТЯБРЯ 1982 г.

**COMISION ECONOMICA PARA EUROPA
COMITE DE TRANSPORTES INTERIORES**

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA ARMONIZACION DE
LOS CONTROLES DE MERCANCIAS EN LAS FRONTERAS**

Hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NACIONES UNIDAS

CHAPTER I - GENERAL PROVISIONS

Article 1 - Definitions

For the purposes of this Convention:

- (a) "Customs" means the Government Service which is responsible for the administration of Customs law and the collection of import and export duties and taxes and which also has responsibility for the application of other laws and regulations relating, inter alia, to the importation, transit and exportation of goods;
- (b) "Customs control" means measures applied to ensure compliance with the laws and regulations which the Customs are responsible for enforcing;
- (c) "Medico-sanitary inspection" means the inspections exercised for the protection of the life and health of persons, with the exception of veterinary inspection;
- (d) "Veterinary inspection" means the sanitary inspection applied to animals and animal products with a view to protecting the life and health of persons and animals, as well as that carried out on objects or goods which could serve as a carrier for animal diseases;
- (e) "Phytosanitary inspection" means the inspection intended to prevent the spread and the introduction across national boundaries of pests of plants and plant products;

(f) "Control of compliance with technical standards" means the control to ensure that goods meet the minimum international or national standards specified by relevant laws and regulations;

(g) "Quality control" means any control other than those referred to above to ensure that the goods correspond to the minimum international or national definitions of quality specified by relevant laws and regulations;

(h) "Control services" means any service responsible for carrying out all or part of the controls defined above or any other controls regularly applied to the importation, exportation or transit of goods.

Article 2 - Aim

In order to facilitate the international movement of goods, this Convention aims at reducing the requirements for completing formalities as well as the number and duration of controls, in particular by national and international co-ordination of control procedures and of their methods of application.

Article 3 - Scope

1. This Convention applies to all goods being imported or exported or in transit, when being moved across one or more maritime, air or inland frontiers.
2. This Convention applies to all control services of the Contracting Parties.

CHAPTER II - HARMONIZATION OF PROCEDURES

Article 4 - Co-ordination of controls

The Contracting Parties shall undertake, to the extent possible, to organize in a harmonized manner the intervention of the Customs services and the other control services.

Article 5 - Resources of the services

To ensure that the control services operate satisfactorily, the Contracting Parties shall see to it that, as far as possible, and within the framework of national law, they are provided with:

(a) qualified personnel in sufficient numbers consistent with traffic requirements;

(b) equipment and facilities suitable for inspection, taking into account the mode of transport, the goods to be checked and traffic requirements;

(c) official instructions to officers for acting in accordance with international agreements and arrangements and with current national provisions.

Article 6 - International co-operation

The Contracting Parties undertake to co-operate with each other and to seek any necessary co-operation from the competent international bodies, in

order to achieve the aims of this Convention, and furthermore to attempt to arrive at new multilateral or bilateral agreements or arrangements, if necessary.

Article 7 - Co-operation between adjacent countries

Whenever a ~~common~~ inland frontier is crossed, the Contracting Parties concerned shall take appropriate measures, whenever possible, to facilitate the passage of the goods, and they shall, in particular:

(a) endeavour to arrange for the joint control of goods and documents, through the provision of shared facilities;

(b) endeavour to ensure that the following correspond:

opening hours of frontier posts,

the control services operating there,

the categories of goods, the modes of transport and the international Customs transit procedures accepted or in use there.

Article 8 - Exchange of information

The Contracting Parties shall, on request, send each other information necessary for the application of this Convention under the conditions specified in the annexes.

Article 9 - Documents

1. The Contracting Parties shall endeavour to further the use, between themselves and with the competent international bodies, of documents aligned on the United Nations Layout Key.
2. The Contracting Parties shall accept documents produced by any appropriate technical process, provided that they comply with official regulations as to their form, authenticity and certification, and that they are legible and understandable.
3. The Contracting Parties shall ensure that the necessary documents are prepared and authenticated in strict compliance with the relevant legislation.

CHAPTER III - PROVISIONS CONCERNING TRANSIT

Article 10 - Goods in transit

1. The Contracting Parties shall, wherever possible, provide simple and speedy treatment for goods in transit, especially for those travelling under cover of an international Customs transit procedure, by limiting their inspections to cases where these are warranted by the actual circumstances or risks. Additionally, they shall take into account the situation of land-locked countries. They shall endeavour to provide for extension of the hours and the competence of existing Customs posts available for Customs clearance for goods carried under an international Customs transit procedure.
2. They shall endeavour to facilitate to the utmost the transit of goods carried in containers or other load units affording adequate security.

CHAPTER IV - MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 11 - Public order

1. No provision in this Convention shall preclude the application of the prohibitions or restrictions relating to importation, exportation, or transit, imposed for reasons of public order, and in particular public safety, morality, and health, or for the protection of the environment, of cultural heritage or industrial, commercial and intellectual property.

2. Nevertheless, whenever possible without prejudice to the effectiveness of the controls, the Contracting Parties shall endeavour to apply to the controls in connection with the application of the measures mentioned in paragraph 1 above the provisions of this Convention, inter alia, those which are the subject of articles 6 to 9.

Article 12 - Emergency measures

1. The emergency measures which the Contracting Parties may be led to introduce because of particular circumstances, must be proportionate to the reasons which give rise to their introduction and must be suspended or abrogated when these reasons no longer exist.

2. Whenever possible without prejudice to the effectiveness of the measures, the Contracting Parties shall publish the relevant provisions for such measures.

Article 13 - Annexes

1. The annexes to this Convention form an integral part of the Convention.
2. New annexes relating to other sectors of control may be added to this Convention according to the procedure specified in articles 22 or 24 below.

Article 14 - Relation to other treaties

Without prejudice to the provisions of article 6, the Convention shall not override the rights and obligations arising from treaties which the Contracting Parties to the Convention concluded before becoming contracting parties to this Convention.

Article 15

This Convention shall not prevent the application of greater facilities which two or more Contracting Parties may wish to grant to each other, nor the right of regional economic integration organizations referred to in article 16 which are Contracting Parties to apply their own legislation to controls at their internal frontiers, on condition that this does not reduce in any way the facilities deriving from this Convention.

Article 16 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention, deposited with the Secretary-General of the United Nations, shall be open to the participation of all States and of regional economic integration organizations constituted by sovereign States which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements on matters covered by the Convention.

2. The regional economic integration organizations referred to in paragraph 1 may, for the matters within their competence, exercise on their own behalf the rights and fulfil the responsibilities which this Convention otherwise confers on their Member States which are Contracting Parties to this Convention. In such cases the Member States of the said Organizations shall not be entitled to exercise individually such rights, including the right to vote.

3. States and the regional economic integration organizations referred to above may become Contracting Parties to this Convention:
 - (a) by depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signing it, or
 - (b) by depositing an instrument of accession.

4. This Convention shall be open from *1 April 1973* until *31 March 1974* inclusive for signature at the Office of the United Nations at Geneva by all States and the regional economic integration organizations referred to in paragraph 1.

5. From 1 April 1983 it shall also be open for their accession.

6. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 17 - Entry into force

1. This Convention shall enter into force three months after the date on which five States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. After five States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force for further Contracting Parties ~~three~~ months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in article 22 but before it has entered into force shall be deemed to apply to this Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 18 - Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 19 - Termination

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is for any period of 12 consecutive months reduced to less than five, the Convention shall cease to have effect from the end of the 12-month period.

Article 20 - Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or by other means of settlement.
2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this article shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be chairman. If, three months after

receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be final and binding on the parties to the dispute.

4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

5. The arbitration tribunal shall take its decisions by majority vote and on the basis of the treaties existing between the parties to the dispute and of general international law.

6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgement to the arbitration tribunal which made the award.

7. Each party to the dispute shall bear the cost of its own appointed arbitrator and of its representatives in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and the remaining costs shall be borne in equal parts by the parties to the dispute.

Article 21 - Reservations

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, accepting or approving this Convention or acceding to it, declare that it does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 to 7, of this Convention.

Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations provided for in paragraph 1 of this article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 22 - Procedure for amending this Convention

1. This Convention, including its annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this article.

2. Any proposed amendment to this Convention shall be considered in an Administrative Committee composed of all the Contracting Parties in accordance with the rules of procedure set out in annex 7. Any such amendment considered or prepared during the meeting of the Administrative Committee and adopted by it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties for their acceptance.

3. Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of 12 months following the date of communication of the proposed amendment during which period no objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party or by a regional

economic integration organization, itself a Contracting Party, which then acts within the conditions specified in article 16, paragraph 2, of this Convention.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 23 - Requests, communications and objections

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States of any request, communication or objection under article 22 and of the date on which any amendment enters into force.

Article 24 - Review Conference

After this Convention has been in force for five years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention, indicating the proposals which should be dealt with by the conference. In such a case:

- (i) The Secretary-General of the United Nations shall notify all the Contracting Parties of the request and invite them to submit, within a period of three months, their comments on the original proposals and such other proposals as they may wish the conference to consider;

(ii) The Secretary-General of the United Nations shall also communicate to all the Contracting Parties the text of any other proposals made and shall convene a review conference if, within a period of six months from the date of that communication, not less than one third of the Contracting Parties notify the Secretary-General of the United Nations of their concurrence with the convening of such a conference.

(iii) However, if the Secretary-General of the United Nations considers that a review proposal may be regarded as a proposed amendment under paragraph 1 of article 22, he may, by agreement with the ^{Contracting Party} ~~author of~~ *which has made* the proposal, implement the amendment procedure provided for by article 22 instead of the review procedure.

Article 25 - Notifications

In addition to the notifications and communications provided for in articles 23 and 24, the Secretary-General of the United Nations shall notify all States of the following:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 16;

(b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 17;

(c) denunciations under article 18;

(d) the termination of this convention under article 19;

(e) reservations under article 21.

Article 26 - Certified true copies

After 31 March 1984 the Secretary-General of the United Nations shall transmit two certified true copies of this Convention to each of the Contracting Parties and to all States which are not Contracting Parties.

DONE at *GENÈVE*....., this *twaty* day of *DECEMBER*.....
one thousand nine hundred and *eighty-two*, in a single original, of which the English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**INTERNATIONAL CONVENTION ON THE HARMONIZATION
OF FRONTIER CONTROLS OF GOODS**

Done at Geneva on 21 October 1982

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION
DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES**

En date, à Genève, du 21 octobre 1982

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ**

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 21 ОКТЯБРЯ 1982 г.

**COMISION ECONOMICA PARA EUROPA
COMITE DE TRANSPORTES INTERIORES**

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA ARMONIZACION DE
LOS CONTROLES DE MERCANCIAS EN LAS FRONTERAS**

Hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NACIONES UNIDAS

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ

Преамбула

Договаривавшиеся стороны,

желая улучшить международные перевозки грузов,
принимая во внимание необходимость содействия прохождения
грузов через границы,

отмечая, что меры контроля осуществляются на границах
различными службами контроля,

признавая, что условия проведения этих видов контроля
могут быть в значительной мере согласованы без нанесения
ущерба их целям, их надлежащему проведению и без снижения их
эффективности,

будучи убеждены, что согласование условий проведения по-
граничного контроля представляет собой одно из важных средств
для достижения этих целей,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 - Определения

В соответствии с настоящей Конвенцией:

а) под "таможной" подразумевается государственная служ-
ба, которая несет ответственность за обеспечение выполнения
таможенного законодательства и сбор импортных и экспортных
пошлин и налогов, а также за применение других законов и пра-
вил, касающихся, среди прочего, ввоза, транзита и вывоза гру-
зов;

б) под "таможенным контролем" подразумеваются меры, применяемые в целях обеспечения выполнения законов и правил, за соблюдение которых несут ответственность таможенники;

с) под "медико-санитарным контролем" подразумевается контроль, осуществляемый в целях охраны жизни и здоровья людей, за исключением ветеринарного контроля;

д) под "ветеринарным контролем" подразумевается санитарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения с целью защиты жизни и здоровья людей и животных, а также контроль предметов или грузов, которые могут являться переносчиками болезней животных;

е) под "фитосанитарным контролем" подразумевается контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения;

з) под "контролем соответствия техническим стандартам" подразумевается контроль, обеспечивающий соответствие грузов минимальным требованиям международных или национальных стандартов, определенным соответствующими законами и правилами;

б) под "контролем качества" подразумевается всякий другой контроль, отличающийся от вышеперечисленных и осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества, установленным соответствующими законами и правилами;

в) под "службой контроля" подразумевается любая служба, на которую возложена обязанность осуществлять все или некоторые виды контроля, определенные выше, или любые другие виды контроля, которым регулярно подвергаются импортные, экспортные или транзитные грузы.

Статья 2 - Цель Конвенции

Для облегчения международной перевозки грузов настоящая Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.

Статья 3 - Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.
2. Настоящая Конвенция применяется ко всем службам контроля Договаривающихся сторон.

ГЛАВА II - СОГЛАСОВАНИЕ ПРОЦЕДУР

Статья 4 - Координация видов контроля

Договаривающиеся стороны обязуются по возможности организовывать согласованную работу таможенных служб и других служб контроля.

Статья 5 - Средства, предоставляемые в распоряжение служб

Для обеспечения надлежащего функционирования служб контроля Договаривающиеся стороны должны обеспечивать, чтобы данные службы имели по мере возможности и в рамках национального законодательства в своем распоряжении:

а) квалифицированный персонал в достаточном количестве с учетом потребностей перевозок;

б) оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок;

в) официальные инструкции для должностных лиц, с тем чтобы они действовали в соответствии с международными договорами и соглашениями, а также в соответствии с действующими национальными предписаниями.

Статья 6 - Международное сотрудничество

Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать друг с другом и прибегать к необходимому сотрудничеству с компетентными международными органами для достижения целей настоящей Конвенции, а также стремиться к заключению в необходимых случаях новых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений.

Статья 7 - Сотрудничество между соседними странами

Во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные Договаривающиеся стороны принимают, когда это возможно, соответствующие меры для облегчения провоза грузов, в частности:

а) они прилагают все усилия для организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования;

б) они прилагают все усилия для обеспечения того, чтобы были аналогичными:

часы работы пограничных постов,
службы контроля, которые осуществляют свою деятельность
на этих постах,
категории грузов, средства транспорта и системы между-
народного таможенного транзита, которые могут быть при-
няты или использоваться в этих странах.

Статья 8 - Обмен информацией

Договаривающиеся стороны обмениваются при наличии соответ-
ствующей просьбы информацией, необходимой для применения на-
стоящей Конвенции в соответствии с условиями, указанными в при-
ложениях.

Статья 9 - Документы

1. Договаривающиеся стороны будут стремиться широко использо-
вать в отношениях друг с другом и с компетентными международны-
ми органами документы, составленные в соответствии с образцом-
формуляром Организации Объединенных Наций.
2. Договаривающиеся стороны принимают документы, изготовлен-
ные с использованием любого соответствующего технического про-
цесса, при условии, что они отвечают официальным правилам в от-
ношении их формы, аутентичности и заверения, а также при усло-
вии, что они легко читаемы и понятны.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы необходимые
документы подготавливались и заверялись в полном соответствии
с соответствующим законодательством.

ГЛАВА III - ПОЛОЖЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ТРАНЗИТУ

Статья 10 - Транзитные грузы

1. Договаривающиеся стороны соглашаются применять, по мере возможности, простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, в особенности грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, предусматривая проведение их контроля только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками. Кроме того, они принимают во внимание положение стран, не имеющих выхода к морю. Они прилагают все усилия для того, чтобы предусмотреть увеличение продолжительности времени, в течение которого может производиться выдача по уплате таможенной пошлины грузов, перевозимых в соответствии с какой-либо системой международного таможенного транзита, и расширение компетенции существующих таможен в этой области.
2. Они прилагают все усилия для максимального облегчения транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность.

ГЛАВА IV - ПРОЧЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Статья 11 - Общественный порядок

1. Ни одно положение настоящей Конвенции не препятствует введению запретов или ограничений в отношении импорта, экспорта или транзита по соображениям общественного порядка и, в частности, общественной безопасности, морали и здравоохранения или в целях охраны окружающей среды, культурного наследия или промышленной, коммерческой и интеллектуальной собственности.
2. Тем не менее Договаривающиеся стороны стремятся применять к видам контроля, связанным с применением мер, упомянутых в пункте 1 выше, когда это возможно без ущерба для эффективности таких видов контроля, положения настоящей Конвенции, в частности положения статей 6-9.

Статья 12 - Чрезвычайные меры

1. Чрезвычайные меры, которые Договаривающиеся стороны могут быть вынуждены ввести ввиду особых обстоятельств, должны соответствовать причинам, вызвавшим их введение, и их осуществление должно быть приостановлено или отменено при устранении этих причин.
2. Во всех случаях, когда это не наносит ущерба эффективности этих мер, Договаривающиеся стороны публикуют соответствующие положения в отношении таких мер.

Статья 13 - Приложения

1. Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью данной Конвенции.
2. Новые приложения, касающиеся других видов контроля, могут быть включены в настоящую Конвенцию в соответствии с процедурой, определенной в статьях 22 или 24 ниже.

Статья 14 - Отношение к другим договорам

Без ущерба для положений статьи 6 настоящая Конвенция не влияет на права и обязательства, вытекающие из договоров, которые Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции заключили, прежде чем стать Договаривающимися сторонами данной Конвенции.

Статья 15

Настоящая Конвенция не препятствует применению более широких льгот, которые две или более Договаривающиеся стороны пожелают предоставить друг другу, и не ущемляет права региональных

организаций в области экономической интеграции, упомянутых в статье 16, которые являются Договаривающимися сторонами, применять свое законодательство к контролю на своих внутренних границах при условии, что это никоим образом не уменьшает объема льгот, вытекающих из настоящей Конвенции.

Статья 16 - Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств и региональных организаций в области экономической интеграции, состоящих из суверенных государств, компетентных в отношении ведения переговоров, заключения и применения международных соглашений, касающихся вопросов, предусмотренных в настоящей Конвенции.

2. В отношении вопросов, входящих в их компетенцию, региональные организации в области экономической интеграции, упомянутые в пункте 1, могут от своего имени осуществлять права и выполнять обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией для государств-членов, которые являются Договаривающимися сторонами данной Конвенции. В этих случаях государства-члены таких организаций не могут самостоятельно осуществлять эти права, включая право голосования.

3. Государства и вышеупомянутые региональные организации в области экономической интеграции могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции:

а) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или

б) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

4. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами и упомянутыми в пункте 1 региональными организациями в области экономической интеграции в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с ... по ... включительно.
5. С ... она будет также открыта для присоединения.
6. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 17 - Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. После того как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся сторон по истечении трех 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 какой-либо поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.
4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 22, какой-либо поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 18 - Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 19 - Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися сторонами, будет менее пяти в течение любого периода, состоящего из последовательных двенадцати месяцев, по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция утрачивает силу.

Статья 20 - Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними 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, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя,

любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, является окончательным и имеет обязательную силу для сторон в споре.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.

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

7. Каждая сторона в споре несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ей арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны в споре несут в равных частях.

Статья 21 - Оговорки

1. Любая Договаривающаяся сторона может в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2-7 статьи 20 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время снять

эту оговорку путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 22 - Процедура внесения поправок
в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, включая 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 7. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная им, направляется Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам для принятия.

3. Любая предложенная 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 какого-либо государства, являющегося Договаривающейся стороной, или от региональной организации в области экономической интеграции, являющейся Договаривающейся стороной и действующей в соответствии с условиями, указанными в пункте 2 статьи 16 настоящей Конвенции, никаких возражений против предложенной поправки.

4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи,

поправка считается непринятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 23 - Запросы, сообщения и возражения

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся стороны и все государства обо всех запросах, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии со статьей 22, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 24 - Конференция по пересмотру

По истечении пяти лет после вступления настоящей Конвенции в силу любая Договаривающаяся сторона может путем уведомления, направляемого Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции с целью пересмотра настоящей Конвенции, указав предложения, которые должны быть рассмотрены этой конференцией. В этом случае:

- 1) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок свои замечания в отношении первоначальных предложений, а также другие предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным;
- 11) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает также всем Договаривающимся сторонам текст любых других сделанных предложений и созывает конференцию по пересмотру, если в течение шести месяцев после уведомления по крайней мере третья часть Договаривающихся сторон уведомляет его о своем согласии на созыв такой конференции;

*Эта
приводится
сторонами,
судя по всему,
с*

111) однако если Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций полагает, что предложение о пересмотре можно рассматривать как предложение о внесении поправки в соответствии с пунктом 1 статьи 22, то с согласия сторон, ^{судя по всему} ~~автор~~ ^е предложений он может вместо процедуры пересмотра прибегнуть к процедуре внесения поправки, предусмотренной в статье 22.

Статья 25 - Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 23 и 24, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства:

- а) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и соединении в соответствии со статьей 16;
- б) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 17;
- в) о денонсациях в соответствии со статьей 18;
- г) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 19;
- е) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 21.

Статья 26 - Заверенные копии

31 марта 1984 года

После ... Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций препровождает в надлежащем образе заверенные копии настоящей Конвенции каждой из Договаривающихся сторон и всем государствам, не являющимся Договаривающимися сторонами.

Ханеве 21 октября
СОВЕРШЕНО в ... дня ... сдвз тысяча девятьсот ... года в

одном подлиннике, английский, испанский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

Приложение 1

СОГЛАСОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ И ДРУГИХ ВИДОВ КОНТРОЛЯ

Статья 1

Принципы

1. Учитывая наличие таможен на всех границах и общий характер их работы, организация других видов контроля, по мере возможности, координируется с таможенным контролем.
2. Во исполнение этого принципа в случае необходимости допускается проведение всех или отдельных видов контроля не на границе, при условии, что используемые процедуры содействуют облегчению международных перевозок грузов.

Статья 2

1. Таможня должна иметь полную информацию о юридических предписаниях или правилах, которые могут потребовать осуществления других видов контроля, отличных от таможенного.
2. Если установлена необходимость осуществления других видов контроля, таможня обеспечивает, чтобы причастные службы были информированы об этом, и сотрудничает с ними.

Статья 3

Организация контроля

1. В случае необходимости проведения нескольких видов контроля в одном месте компетентные службы принимают все надлежащие меры для того, чтобы проводить их по возможности одновременно

или в возможно короткое время. Они прилагают все усилия для того, чтобы скоординировать свои потребности в документах и информации.

2. В частности, компетентные службы принимают все необходимые меры для того, чтобы в том месте, где проводится контроль, имелся необходимый персонал и оборудование.

3. Таможни могут при предоставлении им компетентными службами в прямой форме полномочий проводить от их имени все или некоторые виды контроля, ответственность за проведение которых несут эти службы. В таком случае эти службы обеспечивают, чтобы таможням были переданы все необходимые средства.

Статья 4

Результаты контроля

1. По всем вопросам, охватываемым настоящей Конвенцией, контрольные службы и таможни незамедлительно обмениваются всей соответствующей информацией с целью обеспечения эффективности соответствующих видов контроля.

2. На основании результатов проведенного контроля компетентная служба принимает решение о том, как в дальнейшем поступить с данным грузом, и, в случае необходимости, информирует об этом компетентные службы, проводящие другие виды контроля. На основании этого решения таможня определяет для такого груза соответствующий таможенный режим.

Приложение 2

МЕДИКО-САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

Статья 1

Принципы

Медико-санитарный контроль, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции, и в частности в приложении 1 к ней.

Статья 2

Информация

Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- о грузах, подлежащих медико-санитарному контролю;
- о местах, в которых данные грузы могут быть представлены для контроля;
- о предусмотренных законодательными актами и правилами требованиями в отношении медико-санитарного контроля, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3

Организация контроля

1. Контрольные службы следят за тем, чтобы пограничные пункты, на которых может проводиться медико-санитарный контроль, оснащались необходимым оборудованием.
2. Медико-санитарный контроль может также осуществляться в пунктах, расположенных внутри страны, если представители правительства и способ перевозки ясно свидетельствуют о том, что грузы не могут испортиться или стать источником заражения во время перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов.

4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов медико-санитарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся сторон принимают меры к тому, чтобы грузы хранились в условиях, обеспечивающих их сохранность, при минимуме таможенных формальностей.

Статья 4

Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по возможности освобождают транзитные грузы от медико-санитарного контроля.

Статья 5

Сотрудничество

1. Медико-санитарные службы осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих медико-санитарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при медико-санитарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 3

ВЕТЕРИНАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

Статья 1

Принципы

Ветеринарный контроль, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

Статья 2

Определения

Ветеринарный контроль, определенный в статье 1а настоящей Конвенции, охватывает также контроль средств и условий перевозки животных и продуктов животного происхождения. Он может также включать в себя контроль качества, стандартов и различных правил, например контроль с целью сохранения находящихся под угрозой видов, который, по соображениям эффективности, часто связан с ветеринарным контролем.

Статья 3

Информация

Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- о грузах, подлежащих ветеринарному контролю;
- о местах, в которых грузам могут быть представлены для контроля;

о болезнях, уведомление о которых является обязательным; о предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении ветеринарного контроля, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 4

Организация контроля

1. Договаривающиеся стороны стремятся: создавать там, где это необходимо и возможно, соответствующие устройства для ветеринарного контроля в соответствии с потребностями перевозок; содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы ветеринарных и таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.
2. Ветеринарный контроль продуктов животного происхождения может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти продукты не могут испортиться или стать источником заражения во время их перевозки.
3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов.
4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов ветеринарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся сторон принимают меры к тому, чтобы хранение грузов осуществлялось при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих их надежный карантин и сохранность.

Статья 5

Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по мере возможности освобождают от ветеринарного контроля продукты животного происхождения, перевозимые транзитом.

Статья 6

Сотрудничество

1. Службы ветеринарного контроля осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения прохождения грузов, подлежащих ветеринарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.
2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов или живых животных задерживается при ветеринарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 4

ФИТОСАНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

Статья 1

Принципы

Фитосанитарный контроль, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложения 1 к ней.

Статья 2

Определения

Фитосанитарный контроль, определенный в статье 1е настоящей Конвенции, охватывает также контроль средств и условий перевозки растений и продуктов растительного происхождения. Он может также включать в себя меры, направленные на сохранение видов растений, которым грозит исчезновение.

Статья 3

Информация

Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- о грузах, на которые распространяются специальные фитосанитарные условия;
- о местах, в которых отдельные растения и продукты растительного происхождения могут быть представлены для контроля;

перечень вредителей растений и продуктов растительного происхождения, в отношении которых действуют запрещения или ограничения;

перечень предусмотренных законодательными актами и правилами требований в отношении фитосанитарного контроля, а также информация об обычно применяемых процедурах.

Статья 4

Организация контроля

- I. Договаривающиеся стороны стремятся:
 - создавать там, где это необходимо и возможно, соответствующие устройства для фитосанитарного контроля, хранения, дезинсекции и дезинфекции в соответствии с потребностями перевозок;
 - содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы фитосанитарных и таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.
2. Фитосанитарный контроль растений и продуктов растительного происхождения может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти продукты не могут стать источником заражения во время их перевозки.
3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых быстропогибких растений и скоропортящихся продуктов растительного происхождения.
4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов фитосанитарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся сторон принимают меры к тому, чтобы

хранение грузов осуществлялось при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих их надежный карантин и сохранность.

Статья 5

Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций, за исключением случаев, когда такие меры необходимы для защиты растений в их странах, Договаривающиеся стороны по мере возможности освобождают транзитные грузы от фитосанитарного контроля.

Статья 6

Сотрудничество

1. Фитосанитарные службы осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения прохождения растений и растительных продуктов, подлежащих фитосанитарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.
2. В случаях, когда партия растений или продуктов растительного происхождения задерживается при фитосанитарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 5

КОНТРОЛЬ СООТВЕТСТВИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ СТАНДАРТАМ

Статья 1

Принципы

Контроль соответствия техническим стандартам в отношении грузов, предусмотренных в настоящей Конвенции, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

Статья 2

Информация

Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- о стандартах, применяемых ей;
- о местах, в которых грузы могут быть представлены для контроля;
- о предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении контроля соответствия техническим стандартам, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3

Согласование стандартов

В случае отсутствия международных стандартов Договаривающиеся стороны, применяющие национальные стандарты, прилагают усилия по их согласованию путем заключения международных соглашений.

Статья 4

Организация контроля

1. Договаривающиеся стороны стремятся:

организовывать там, где это необходимо и возможно, пункты контроля соответствия техническим стандартам в соответствии с потребностями перевозок;

содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы служб, ответственных за контроль соответствия техническим стандартам, в таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Контроль соответствия техническим стандартам может также производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти грузы, и особенно скоропортящиеся грузы, не могут испортиться во время их перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов, подпадающих контролю соответствия техническим стандартам.

4. Договаривающиеся стороны организуют контроль соответствия техническим стандартам, согласовывая всегда, когда это возможно, процедуры, применяемые службами, ответственными за эти виды контроля, и процедуры, применяемые службами, ответственными за проведение других видов контроля и осмотра.

5. В случае, когда скоропортящиеся грузы задерживаются до получения результатов контроля соответствия техническим стандартам, компетентные контрольные службы Договаривающихся сторон принимают меры к тому, чтобы хранение грузов или стоянка транспортных средств осуществлялись при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих сохранность грузов.

Статья 5

Транзитные грузы

Контроль соответствия техническим стандартам обычно не проводится в отношении грузов, перевозимых в режиме сквозного транзита.

Статья 6

Сотрудничество

1. Службы, ответственные за проведение контроля соответствия техническим стандартам, осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих контролю соответствия техническим стандартам, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при контроле соответствия техническим стандартам, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 6

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Статья 1

Принципы

Контроль качества грузов, предусмотренных в настоящей Конвенции, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции, и в частности в приложении I к ней.

Статья 2

Информация

Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

о местах, где грузы могут быть представлены для контроля;
о предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении контроля качества, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3

Организация контроля

I. Договаривающиеся стороны стремятся:

организовывать там, где это необходимо и возможно, пункты контроля качества в соответствии с потребностями перевозок; содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы служб контроля качества и таможенных служб и обеспечения возможностей производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Контроль качества может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, при условии, что применяемые процедуры содействуют международным перевозкам грузов.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов, подлежащих контролю качества.

4. Договаривающиеся стороны организуют контроль качества, согласовывая всегда, когда это возможно, процедуры, применяемые службой, ответственной за этот контроль, и процедуры, применяемые службами, ответственными за проведение других видов контроля и осмотра.

Статья 4

Транзитные грузы

Контроль качества обычно не осуществляется в отношении грузов, перевозимых в режиме сквозного транзита.

Статья 5

Сотрудничество

1. Службы контроля качества осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих контролю качества, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при контроле качества, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 7

ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА, УПОМЯНУТОГО В СТАТЬЕ 22 НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 1

Члены

Членами Административного комитета являются Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции.

Статья 2

Наблюдатели

1. Административный комитет может принять решение пригласить компетентные администрации всех государств, не являющихся Договаривающимися сторонами, или представителей международных организаций, которые не являются Договаривающимися сторонами, присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.
2. Тем не менее без ущерба для положений статьи 1 компетентные международные организации, упомянутые в пункте 1, имеют право участвовать в работе Административного комитета в качестве наблюдателей при рассмотрении вопросов, регулируемых приложениями к настоящей Конвенции.

Статья 3

Секретариат

Персонал секретариата Комитета выделяется Исполнительным секретарем Экономической комиссии для Европы.

Статья 4

Созыв

Исполнительный секретарь Экономической комиссии для Европы созывает Комитет:

- i) спустя два года после вступления Конвенции в силу;
- ii) затем - в сроки, установленные Комитетом, но не реже одного раза в пять лет;
- iii) по просьбе компетентных органов по меньшей мере пяти государств, которые являются Договаривающимися сторонами.

Статья 5

Должностные лица

На каждой сессии Комитет избирает председателя и заместителя председателя.

Статья 6

Кворум

Для принятия решений необходим кворум, составляющий не менее одной трети государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 7

Принятие решений

- i) Предложения ставятся на голосование.
- ii) Каждое являющееся Договаривающейся стороной государство, представленное на сессии, имеет один голос.

- 141) В случае применения пункта 2 статьи 16 Конвенции региональные организации в области экономической интеграции, являющиеся участниками настоящей Конвенции, при голосовании располагают лишь числом голосов, равным общему числу голосов их государств-членов, являющихся также участниками настоящей Конвенции. В этом последнем случае государства-члены не осуществляют своего права голоса.
- iv) С учетом положений, содержащихся в подпункте у ниже, предложения принимаются простым большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов в соответствии с условиями, определенными в подпунктах ii и iii выше.
- v) Поправки к настоящей Конвенции принимаются большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов в соответствии с условиями, определенными в подпунктах ii и iii выше.

Статья 8

Доклад

Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.

Статья 9

Дополнительные положения

При отсутствии в настоящем приложении надлежащих положений применяются правила процедуры Экономической комиссии для Европы, если Комитет не примет иного решения.

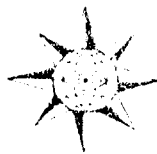
|
|
|

M. D. BOOKER

CUSTOMS CO-OPERATION CODES
GENERAL SECRETARIAT

CUSTOMS CONVENTION
ON CONTAINERS, 1972

done at Geneva, 2nd December 1972
under the auspices of the
United Nations Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization



BRUSSELS

CUSTOMS CONVENTION ON CONTAINERS, 1972

PREAMBLE

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to develop and facilitate international carriage by

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I

General

Article 1

For the purposes of the present Convention:

(a) the term "import duties and taxes" shall mean Customs duties and all other duties, taxes, fees and other charges which are collected on, or in connexion with, the importation of goods, but not including fees and charges limited in amount to the approximate cost of services rendered;

(b) the term "temporary admission" shall mean temporary importation, subject to re-exportation, free of import duties and taxes and free of import prohibitions and restrictions;

(c) the term "container" shall mean an article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure):

- (i) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods;
- (ii) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
- (iii) specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;
- (iv) designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another;

(v) designed to be used to carry goods in empty; and
(vi) having an internal volume of not less than one cubic metre or more;
the term "container" shall include such accessories and equipment as are necessary and appropriate for the use of the container, provided that such accessories and equipment are permanently attached to the container. The term "container" shall not include parts of vehicles, or packaging accessories or spare parts of vehicles, or packaging.

(d) the term "international carriage" shall mean the carriage of goods loaded in the territory of one Contracting Party and unloaded at a place within the territory of the same Contracting Party;

(e) the term "person" shall mean both natural and legal persons;

(f) the term "operator" shall mean the person who, whether or not its owner, has the effective control of its use.

Article 1

In order to benefit from the facilities provided for in the present Convention, containers must be marked in the manner prescribed in Annex I.

CHAPTER II

Temporary admission

A. *Temporary admission facilities*

Article 3

1. Subject to the conditions laid down in articles 4 to 9, each Contracting Party shall grant temporary admission to containers, whether loaded with goods or not.
2. Each Contracting Party reserves the right not to grant temporary admission to containers which have been the subject of purchase, hire-purchase, lease or a contract of a similar nature, concluded by a person resident or established in its territory.

Article 4

- 1. Containers granted temporary admission shall be re-exported within the period specified in the date of importation. However, this period may be extended by the competent Customs authorities.
- 2. Containers granted temporary admission may be re-exported through any Customs office, even if that office is different from the office of their original admission.

Article 5

- 1. Notwithstanding the requirement of re-exportation laid down in article 4, containers seriously damaged shall not be required to be re-exported provided that, in conformity with the regulations of the country concerned and as the Customs authorities of that country may authorize, the containers are:
 - (a) liable for the import duties and taxes to which they are liable at the time when, and in the condition in which, they are presented;
 - (b) returned at the expense of all expense, to the competent authorities of that country;
 - (c) repaired under official supervision, at the expense of the party concerned, any parts or materials salvaged being subjected to the import duties and taxes to which they are liable at the time when, and in the condition in which, they are presented.
- 2. If, as a result of a seizure, a container granted temporary admission is not re-exported, the requirement of re-exportation laid down in paragraph 1, shall be suspended for the duration of the seizure.

Temporary admission procedures

Article 6

Without prejudice to the provisions of articles 7 and 8, containers temporarily imported under the terms of the present Convention may be granted temporary admission without the production of customs documents being required on their importation and re-exportation and without the furnishing of a form of security.

ad
the
con

te that the temporary
stance with all, or part of,
temporary admission of

of an
secure
import

right, when the provisions
the furnishing of a form of
forms documents on the
date.

(c) Con

the temporary admission

1. Contracting Parties shall
admission under the terms of t.
the carriage of goods in int
Contracting Parties shall be em
conditions set out in Annex 3.

ers granted temporary
vention to be used for
in which case each
one or more of the

2. The facilities provided for in p
prejudice to the regulations in
Contracting Parties regarding veh
containers.

shall be granted without
the territory of each
drawing or carrying

(d) Special

Article 10

1. Temporary admission shall be granted to component parts intended for the repair of temporarily admitted containers.
2. Replaced parts not re-exported shall be in conformity with the regulations of the country concerned and shall be Customs authorities of that country may authorize, be:
 - (a) subjected to the import duties and taxes to which they are liable at the time when, and in the condition in which, they are presented; or

b) abandoned, free of all expense, to the competent authorities of that country; or

(c) destroyed, under official supervision, at the expense of the parties concerned.

3. The provisions of articles 6, 7 and 8 shall be applicable *mutatis mutandis* to temporary admission of component parts, referred to in paragraph 1.

Article 11

1. The Contracting Parties agree to grant temporary admission to accessories and equipment of temporarily admitted containers, which are either imported with a container to be re-exported separately or with another container, or imported separately to be re-exported with a container.

2. The provisions of article 3, paragraph 2, and articles 4, 5, 6, 7 and 8 shall be applicable *mutatis mutandis* to the temporary admission of accessories and equipment of containers, referred to in paragraph 1. Such accessories and equipment may be used in internal traffic under the terms of article 9, paragraph 1, when carried with a container covered by the provisions of the said paragraph.

CHAPTER III

Approval of containers for transport under Customs seal

Article 12

To qualify for approval for transport of goods under Customs seal, containers shall comply with the provisions of the Regulations set out in Annex 4.

Approval shall be granted under one of the procedures laid out in Annex 5.

Containers approved by a Contracting Party for the transport of goods under Customs seal shall be accepted by the other Contracting Parties for any system of international carriage involving sealing.

Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of containers which are found not to

meet the conditions set forth in Annex 4. Nevertheless, Contracting Parties shall avoid delaying traffic when the defects found are of minor importance and do not involve any risk of smuggling.

5. Before it is used again for the transport of goods under Customs seal, any container, the approval of which is no longer recognized, shall be either restored to the condition which had justified its approval or presented for reapproval.

6. Where a defect appears to have existed when the container was approved, the competent authority responsible for that approval shall be informed.

7. If it is found that containers approved for the transport of goods under Customs seal in accordance with the procedures described in Annex 5, paragraph 1(a) and (b), do not in fact comply with the technical conditions of Annex 4, the authority which granted the approval shall take such steps as are necessary to bring the containers up to the required technical condition or to withdraw the approval.

CHAPTER IV

Explanatory notes

Article 13

The explanatory notes set out in Annex 6 interpret some provisions of the present Convention and its Annexes.

CHAPTER V

Miscellaneous provisions

Article 14

The present Convention shall not prevent the application of **greater** facilities which Contracting Parties grant or may wish to **grant** either by unilateral provisions or in virtue of bilateral or **multilateral** agreements provided that such facilities do not impede the **application** of the provisions of the present Convention.

(b) abandoned, free of all expense, to the competent authorities of that country; or

(c) destroyed, under official supervision, at the expense of the parties concerned.

3. The provisions of articles 6, 7 and 8 shall be applicable *mutatis mutandis* to temporary admission of component parts, referred to in paragraph 1.

Article 11

1. The Contracting Parties agree to grant temporary admission to accessories and equipment of temporarily admitted containers, which are either imported with a container to be re-exported separately or with another container, or imported separately to be re-exported with a container.

2. The provisions of article 3, paragraph 2, and articles 4, 5, 6, 7 and 8 shall be applicable *mutatis mutandis* to the temporary admission of accessories and equipment of containers, referred to in paragraph 1. Such accessories and equipment may be used in internal traffic under the terms of article 9, paragraph 1, when carried with a container covered by the provisions of the said paragraph.

CHAPTER III

Approval of containers for transport under Customs seal

Article 12

1. To qualify for approval for transport of goods under Customs seal, containers shall comply with the provisions of the Regulations set out in Annex 4.

2. Approval shall be granted under one of the procedures laid down in Annex 5.

3. Containers approved by a Contracting Party for the transport of goods under Customs seal shall be accepted by the other Contracting Parties for any system of international carriage involving such sealing.

4. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of containers which are found not to

Article 15

Any contravention of the provisions of the present Convention, and any substitution, false declaration, or act having the effect of causing a person or an article improperly to benefit from the provisions of the present Convention, may render the offender liable, in the country where the offence was committed, to the penalties prescribed by the laws of that country.

Article 16

The Contracting Parties shall communicate to one another, on request, the information necessary for implementing the provisions of the present Convention, and more particularly information relating to the approval of containers and to the technical characteristics of their design.

Article 17

The Annexes to the present Convention and the Protocol of Signature form an integral part of the Convention.

CHAPTER VI

Final clauses

Article 18

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the United Nations at New York by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.
2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 19

Entry into force

1. The present Convention shall enter into force nine months from the date of the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Convention shall enter into force six months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.
4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted but before it has entered into force shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 20

Termination of the operation of the Customs Convention on Containers (1956)

1. Upon its entry into force, the present Convention shall terminate and replace, in relations between the Parties to the present Convention, the Customs Convention on Containers, opened for signature at Geneva on 18 May 1956.
2. Notwithstanding the provisions of article 12, paragraphs 1, 2 and 4, containers approved under the provisions of the Customs Convention on Containers (1956) or under the agreements arising therefrom concluded under the auspices of the United Nations, shall be accepted by any Contracting Party for the transport of goods under Customs seal, provided that they continue to comply with the relevant conditions under which they were originally approved. For

this purpose certificates of approval issued under the provisions of the Customs Convention on Containers (1956) could be replaced by an approval plate prior to the expiry of their validity.

Article 21

Procedures for amending the present Convention including its Annexes

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to the present Convention. The text of any proposed amendment shall be notified to the Customs Co-operation Council which shall communicate it to all Contracting Parties and inform the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties. The Customs Co-operation Council shall also, in accordance with the rules of procedure set out in Annex 7, convene an Administrative Committee.
2. Any amendment proposed in accordance with the preceding paragraph, or prepared during the meeting of the Committee, and adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Committee, shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations.
3. The Secretary-General of the United Nations shall communicate the amendment to the Contracting Parties for their acceptance, and to the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties for their information.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall be deemed to be accepted if no Contracting Party expressed an objection within a period of 12 months following the date of communication of the proposed amendment by the Secretary-General of the United Nations.
5. The Secretary-General of the United Nations shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been expressed. If an objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary-General of the United Nations the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect whatever. If no such objection has been communicated to the Secretary-General of the United Nations the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of the period of 12 months referred to in the preceding paragraph, or on such later

date as may have been determined by the Administrative Committee at the time of its adoption.

4. Any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the present Convention. The Secretary-General of the United Nations shall notify all Contracting Parties of the request and a revision conference shall be convened by the Secretary-General of the United Nations if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General of the United Nations, not less than one-third of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request. Such conference shall also be convened by the Secretary-General of the United Nations upon notification of a request by the Administrative Committee. The Administrative Committee shall make such a request if agreed to by a majority of those present and voting in the Committee. If a conference is convened in accordance with this paragraph, the Secretary-General of the United Nations shall invite to it all States referred to in article 18.

Article 22

Special procedure for amending Annexes 1, 4, 5 and 6

1. Independently of the amendment procedures set out in article 21, Annexes 1, 4, 5 and 6 may be amended as provided for in this article and in accordance with the rules of procedure set out in Annex 7.
2. Any Contracting Party shall communicate proposed amendments to the Customs Co-operation Council. The Customs Co-operation Council shall bring them to the attention of the Contracting Parties and of the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties, and shall convene the Administrative Committee.
3. Any amendment proposed in accordance with the preceding paragraph or prepared during the meeting of the Committee, and adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Committee, shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations.
4. The Secretary-General of the United Nations shall communicate the amendment to the Contracting Parties for their acceptance, and to the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties for their information.

5. The amendment shall be deemed to have been accepted unless one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, have notified the Secretary-General of the United Nations, within a period of 12 months from the date on which the proposed amendment has been communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties, that they object to the proposal. A proposed amendment which is not accepted shall be of no effect whatever.

6. If an amendment is accepted, it shall enter into force, for all Contracting Parties which did not object to the proposed amendment, three months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph, or on such later date as may have been determined by the Administrative Committee at the time of its adoption. At the time of adoption of an amendment, the Committee may also provide that, during a transitional period, the existing Annexes shall remain in force, wholly or in part, concurrently with such amendment.

7. The Secretary-General of the United Nations shall notify the date of the entry into force of the amendment to the Contracting Parties and inform the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties.

Article 23

Denunciation

Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General of the United Nations.

Article 24

Termination

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

Article 25

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present

Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows : each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be Chairman. If three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.

3. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

4. Decisions of the arbitration tribunal, both as to its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgement to the arbitration tribunal which made the award.

Article 26

Reservations

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles 1-8, 12-17, 20, 25 and of the present article, and those relating to the provisions contained in the Annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General of the United Nations shall communicate such reservations to all States referred to in article 18.

2. Any reservation made in accordance with paragraph 1 :

(a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates, to the extent of the reservation; and

(b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

3. Any Contracting Party which has communicated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General of the United Nations.

Article 27

Notification

In addition to the notifications and communications provided for in articles 21, 22 and 26, the Secretary-General of the United Nations shall notify all the States referred to in article 18 of the following :

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 18;

(b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article 19;

(c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles 21 and 22;

(d) denunciations under article 23;

(e) the termination of the present Convention under article 24.

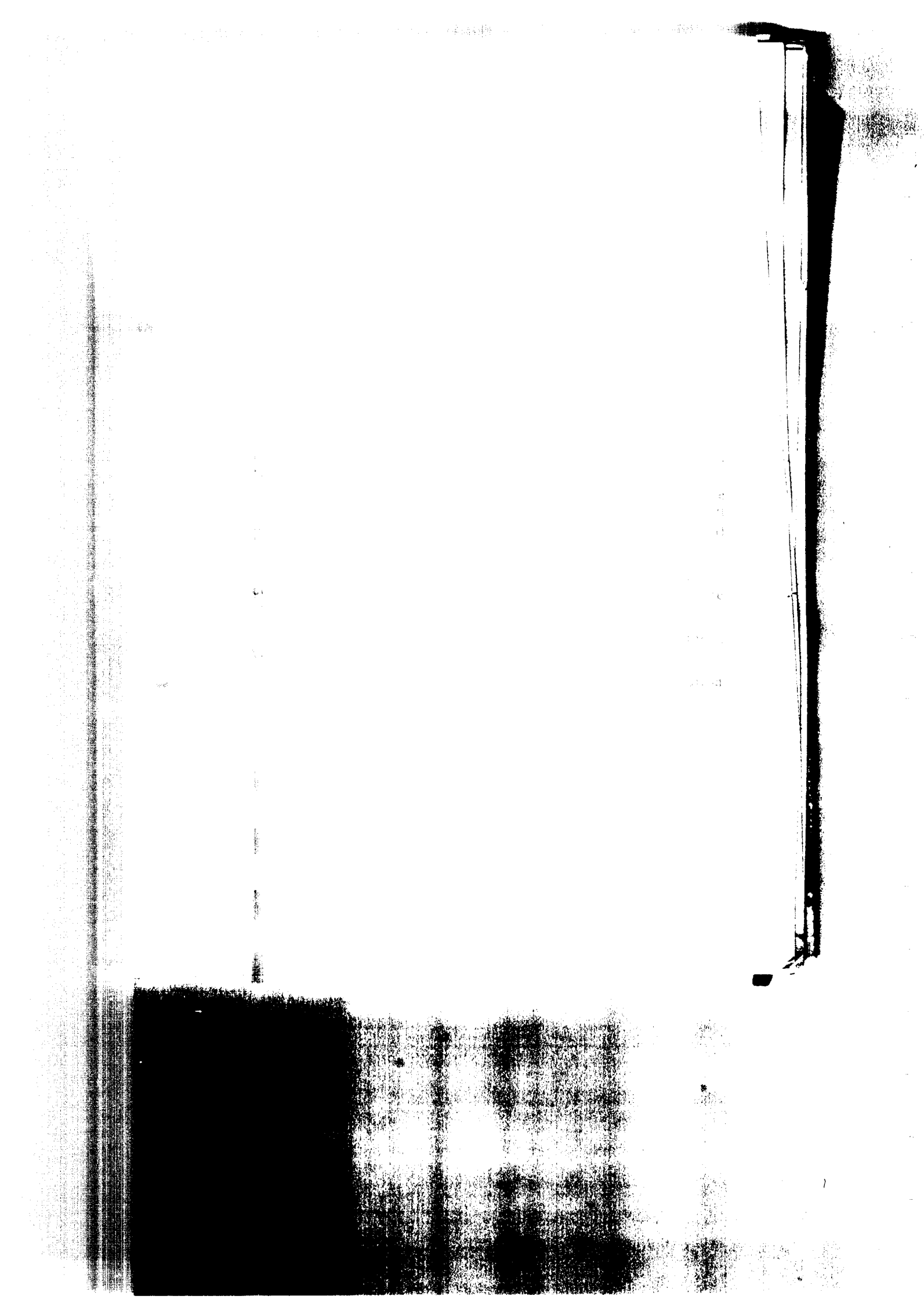
Article 28

Authentic texts

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate certified true copies to all States referred to in article 18.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at Geneva this second day of December one thousand nine hundred and seventy-two.



ANNEX 2

Temporary admission procedure under article 7 of the present Convention

1. For the purpose of applying the provisions of article 7 of the present Convention, each Contracting Party shall use, for checking movements of containers granted temporary admission, the records kept by the owners or operators or their representatives.

2. The following provisions shall be applied :

(a) the owner or operator of the containers will be represented in the country in which the containers are to be granted temporary admission;

(b) the owner or operator or the representative of either will undertake in writing :

(i) to supply to the Customs authorities of the said country, at their request, detailed information concerning the movements of each container granted temporary admission including the dates and places of entry into and exit from of the said country;

(ii) to pay such import duties and taxes as may be required in cases where the conditions of temporary admission have not been fulfilled.

g
n
:
tr
d
c

... use the following
... provided for in
... internal traffic :

... reasonably direct
... is to be loaded
... empty

... internal traffic

Containers
Customs seal

goods under
constructed and

produced into, the
visible traces of
seal

affixed to

goods may be

readily accessible

these Regulations :

to the sides, floor, doors,
shall be assembled either
removed and replaced from
traces or by such methods as
not be modified without leaving
doors and roof are made up
meet the same requirements and

systems (including stopcocks,
shall be fitted with a device on which
the device must be such that it cannot

the container without
fastening be opened without
will be adequately protected.

Drainage shall be provided
the interior of the container.
it be removed and replaced
leaving visible traces.

of article 1 (c) of these
container which, for practical
reasons (for example, between the
be permitted. In order that the
goods :

to remove and replace the
container without leaving visible

spaces shall be kept to a
spaces shall be readily accessible

Article 3
being folded or dismantled

being folded or dismantled shall be
articles 1 and 2 of these Regulations;
with a bolting system which locks
the container has been erected.
able of being sealed by the Customs
container when the latter has been

Article 4
sheeted containers

provisions of articles 1, 2 and 3 of these
sheeted containers. In addition, these
the provisions of this article.

er of strong canvas or of plastic-covered
shall be of sufficient strength and
good condition and made up in such
device has been secured, it is impossible
without leaving visible traces.

3. If the sheet is made up of several parts, the parts shall be folded into one another and sewn together with seams at least 15 mm apart. These seams shall be made in accordance with the Regulations; however, the seams shall be made in such a way that the parts of the sheet (such as flaps at the top) can be assembled if it is not possible to assemble the parts in the normal manner. It is sufficient to fold the edge of the top part of the sheet as shown in sketch No. 2 appended to these Regulations. The seams shall be visible only from the outside of the sheet. The thread used for that seam shall be of a different colour of the sheet itself and from that of the other seam. All seams shall be made in such a way that they cannot be seen without leaving visible traces.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, it may be made of several pieces, the pieces may alternatively be joined together in the manner shown in sketch No. 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 25 mm and shall be fused together over the whole length of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same method. The plastic band and a width of at least 25 mm of the sheet shall have a well-marked uniform relief stamped on the surface. The band shall be welded in such a way that they cannot be seen without leaving visible traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the Regulations. If the sheet is made of several parts, the parts shall be folded into one another and sewn together with seams at least 15 mm apart; the colour of the thread used for the seams shall be different from that of the sheet itself. The inside shall be different from that of the sheet itself. The sheet shall be machine-sewn. When a sheet which has been made of several parts is repaired by replacing the damaged part, the seam can also be made in accordance with the Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may be repaired in accordance with the method described in paragraph 3 of this article and sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may also be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the weld must be made in such a way that they cannot be seen without leaving visible traces. If the sheet is made of several parts, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the container in such a way that it shall be with the conditions set forth in article 1 of the Regulations. The following types of fastening shall be used:

- (i) metal rings fixed to the container;
- (ii) eyelets in the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the container by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the container by itself prevents all access to the goods.

(b) When the edge of a sheet is to be permanently secured to a container, the joint shall be continuous and effected by means of solid devices.

7. The interval between rings and between eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

8. The following fastenings shall be used :

- (a) steel wire rope of at least 3 mm diameter; or
- (b) a rope of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent unstretchable plastic sheath.

Wire ropes may have a transparent unstretchable plastic sheath.

9. Each rope shall be in one-piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or the strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see sketch No. 5 appended to the Regulations).

10. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by :

(a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;

(b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 7 of this article; and

(c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 8 of this article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the goods without leaving visible traces.

11. The identification marks, which must appear on the container in accordance with Annex 1, and the approval plate provided for in Annex 5, shall in no circumstances be covered by the sheet.

Article 5

Transitional provisions

Until 1 January 1977, end-pieces shall be allowed which conform to sketch No. 5 appended to these Regulations, even if they include hollow rivets of a type previously accepted with holes of dimensions less than those given in the sketch.

the
the

inside
different
and
seen





КОНФЕРЕНЦИЯ
ООН/ИМКО ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ
КОНТЕЙНЕРНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Distr.
GENERAL

E/CONF.59/46
6 December 1972

Original: ENGLISH, FRENCH,
RUSSIAN and SPANISH

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ, 1972 ГОДА

Записка Секретариата

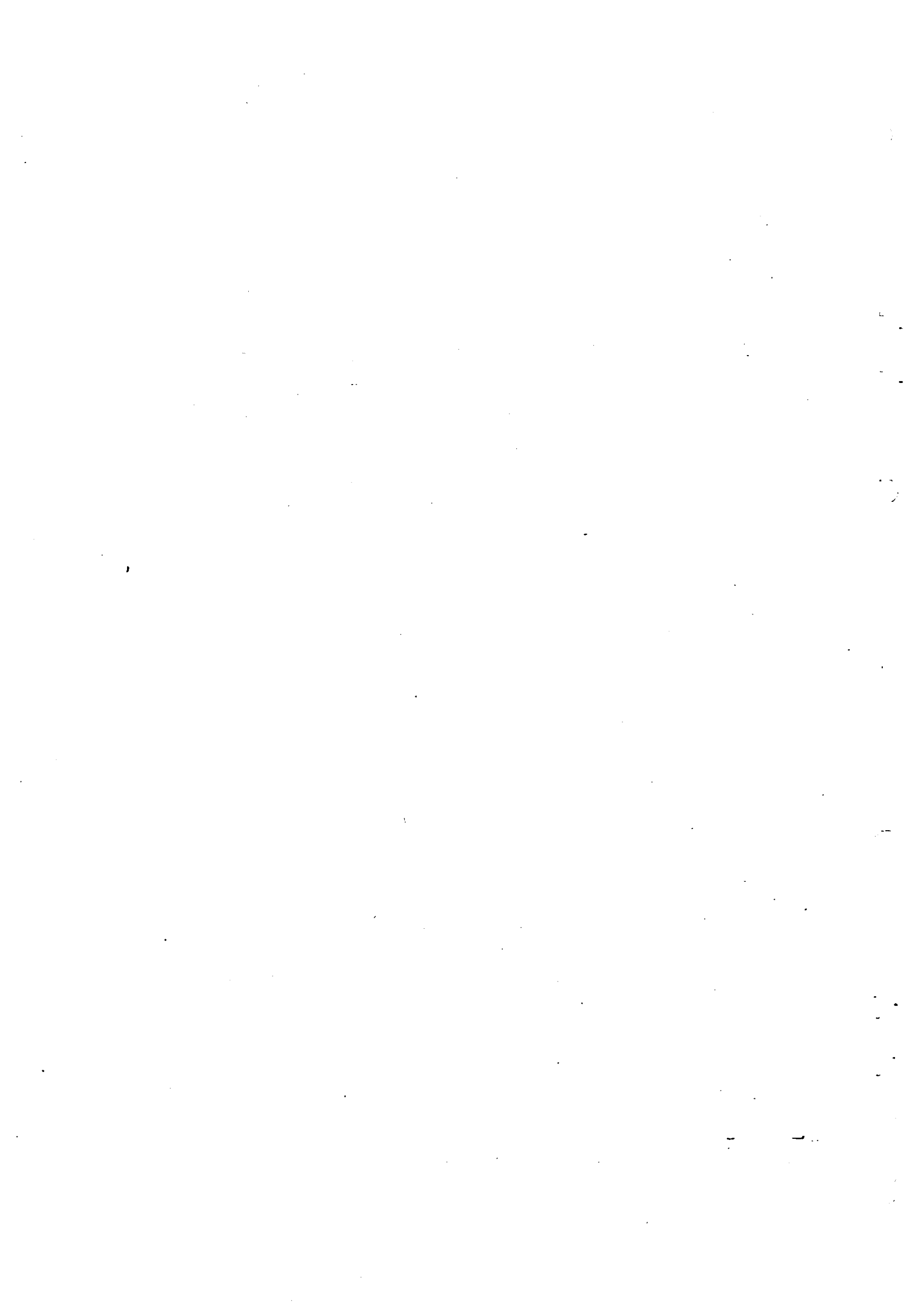
Ниже приводится текст Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года, составленной в Женеве 2 декабря 1972 года.



**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ,
КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ,
1972 ГОДА**



**ООН/ИМКО
1972**



ТАМЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ, 1972 ГОДА

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,
ЖЕЛЯ расширить и облегчить международные контейнерные перевозки,
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

При применении настоящей Конвенции:

- a) термин "ввозные пошлины и сборы" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или в связи с ввозом грузов, но исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительно стоимости сказанных услуг;
- b) термин "временный ввоз" означает временный ввоз - при условии последующего вывоза - с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сборов и без применения импортных запретов и ограничений;
- c) термин "контейнер" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или 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;

2

термин "контейнер" означает принадлежности и оборудование контейнера, необходимые для данного типа контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин "контейнер" не включает транспортные средства, принадлежности, запасные части транспортных средств и упаковку;

d) термин "внутренние перевозки" означает перевозки грузов, погруженных на территории данного государства и подлежащих разгрузке на территории того же государства;

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

f) термин "предприятие по эксплуатации контейнеров" означает лицо, которое, независимо от того, является ли оно владельцем или нет, осуществляет эффективный контроль за использованием контейнера.

Статья 2

Для того, чтобы предусмотренные в настоящей Конвенции условия распространялись на контейнеры, последние должны маркироваться в соответствии с положениями, изложенными в Приложении 1.

Глава II

ВРЕМЕННЫЙ ВВОЗ

а) Условия временного ввоза

Статья 3

1. При выполнении условий, изложенных в статьях 4-9, каждая Договаривающаяся Сторона разрешает временный ввоз как грузных, так и порожних контейнеров.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не разрешать временный ввоз контейнеров, которые были предметом купли, аренды или аренды-купли или контракта аналогичного характера, заключенного лицом, проживающим или имеющим постоянное местожительство на ее территории.

Статья 4

1. Контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение трех месяцев со дня их ввоза. Однако этот срок может быть продлен компетентными таможенными органами.

3

2. Вывоз контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза, может осуществляться через любую надлежащую таможенную даже в том случае, если эта таможенная не является таможней, через которую был осуществлен временный ввоз.

Статья 5

1. Несмотря на содержащееся в пункте 1 статьи 4 требование в отношении вывоза, это требование не будет применяться по отношению к серьезно поврежденным контейнерам при условии, что в соответствии с правилами данной страны и в той степени, в какой это разрешается ее таможенными органами, они будут:

а) обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они были представлены; или

б) безвозмездно переданы компетентным органам этой страны; или

в) уничтожены под официальным контролем за счет заинтересованных сторон, причем уцелевшие детали или материалы будут обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они были представлены.

2. Если контейнер, ввезенный в соответствии с процедурой временного ввоза, не может быть вывезен в результате ареста, исполнение требования о вывозе, предусмотренного в пункте 1 статьи 4, приостанавливается на время ареста.

в) Процедура временного ввоза

Статья 6

Без ущерба для положений статей 7 и 8, к контейнерам, временно ввезенным в соответствии с условиями настоящей Конвенции, применяется режим временного ввоза без предъявления таможенных документов при их ввозе и вывозе, а также без представления гарантий.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона может обусловить временный ввоз контейнеров выполнением всех или части формальностей процедуры временного ввоза контейнеров, изложенной в Приложении 2.

4

Статья 8

Каждая Договаривающаяся Сторона в тех случаях, когда положения статьи 6 не могут быть применены, сохраняет за собой право требовать представления какого-либо вида гарантии и/или таможенных документов, касающихся ввоза и вывоза контейнера.

с) Условия использования контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза

Статья 9

1. Договаривающиеся Стороны разрешают использование контейнеров, ввезенных с применением процедуры временного ввоза в соответствии с положениями настоящей Конвенции, для внутренних перевозок грузов, и в этом случае каждая Договаривающаяся Сторона имеет право вменить в обязанность выполнение всех или некоторых условий, указанных в Приложении 3.

2. Положение, предусмотренное в пункте 1, будет применяться без ущерба для действующих на территории каждой Договаривающейся Стороны правил в отношении транспортных средств, буксирующих или перевозящих контейнеры.

d) Особые случаи

Статья 10

1. Разрешается временный ввоз запасных частей, предназначенных для ремонта временно ввезенных контейнеров.

2. Невывезенные замененные части будут в соответствии с правилами заинтересованной страны и в той степени, в какой это допускается таможенными органами этой страны:

a) обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они представлены; или

b) безвозмездно переданы компетентным органам этой страны; или

c) уничтожены под официальным контролем за счет заинтересованных сторон.

3. Положения статей 6, 7 и 8 будут применяться с соответствующими изменениями к временному ввозу запасных частей, предусмотренному в пункте 1.

5

Статья 11

1. Договаривающиеся Стороны согласились разрешать временный ввоз принадлежностей и оборудования временно ввезенных контейнеров, ввозимых либо вместе с контейнером и вывозимых отдельно или с другим контейнером, либо ввозимых отдельно и вывозимых вместе с контейнером.
2. Положения пункта 2 статьи 3 и статей 4, 5, 6, 7 и 8 будут применяться с соответствующими изменениями к временному ввозу принадлежностей и оборудования контейнеров, упомянутых в пункте 1. Эти принадлежности и оборудование могут использоваться во внутренних перевозках в соответствии с положениями пункта 1 статьи 9, когда они перевозятся вместе с контейнером, на который распространяются положения указанного пункта.

Глава III

ДОПУЩЕНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ К ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 12

1. В целях допущения к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами контейнеры должны отвечать положениям Правил, изложенных в Приложении 4.
2. Допущение производится в соответствии с одной из процедур, предусмотренных в Приложении 5.
3. Контейнеры, допущенные одной Договаривающейся Стороной для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, допускаются другими Договаривающимися Сторонами при любом режиме международных перевозок под таможенными печатями и пломбами.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительность свидетельств о допущении контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным в Приложении 4. Тем не менее Договаривающимся Сторонам не следует задерживать перевозки, когда обнаруженные дефекты не имеют большого значения и не связаны с возможностью контрабанды.
5. Перед повторным использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любой контейнер, свидетельство о допущении которого больше не признается, должен либо быть приведен в состояние, которое послужило основанием для его допущения, либо быть вновь подвергнут процедуре допущения.

6. Когда обнаруживается, что какой-то дефект существовал во время процедуры допущения контейнера, ответственный за допущение компетентный орган информируется об этом.

7. Если обнаруживается, что контейнеры, допущенные для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с процедурами, описанными в пункте 1 а) и б) Приложения 5, фактически не отвечают техническим условиям Приложения 4, компетентный орган, который предоставил допущение, принимает меры, необходимые для приведения контейнеров в соответствие с требуемыми техническими условиями, или отменяет допущение.

Глава IV

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 13

Пояснительные записки, приведенные в Приложении 6, содержат пояснение некоторых положений настоящей Конвенции и Приложений к ней.

Глава V

ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14

Настоящая Конвенция не препятствует применению более льготных условий, которые Договаривающиеся Стороны предоставляют или могут пожелать предоставить как в силу односторонних решений, так и на основе двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что предоставленные таким образом льготы не будут препятствовать применению положений настоящей Конвенции.

Статья 15

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции, всякий подлог, ложная декларация или действие, имеющие следствием незаконное распространение на какое-либо лицо или предмет льгот, предоставляемых положениями настоящей Конвенции, влекут за собой санкции в стране, где совершено правонарушение, в соответствии с законами данной страны.

7

Статья 16

Договаривавшиеся Стороны представляют друг другу при наличии соответствующей просьбы информацию, необходимую для применения положений настоящей Конвенции, и, в частности, информацию, относящуюся к допущению контейнеров, а также к техническим характеристикам их конструкции.

Статья 17

Приложения к настоящей Конвенции и Протокол о подписании являются неотъемлемой частью Конвенции.

Глава VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 15 января 1973 г. в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве и впоследствии с 1 февраля 1973 года до 31 декабря 1973 года включительно в Центральных Учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций либо членами любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участниками Статута Международного Суда, а также любым другим государством, приглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать участником настоящей Конвенции.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или одобрению подписавшими ее государствами.
3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1.
4. Документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении девяти месяцев со дня сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

2. Для каждого государства, ратифицировавшего, принявшего или одобрившего Конвенцию или присоединившегося к ней после сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев со дня сдачи на хранение этим государством своего документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

3. Считается, что любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относится к измененному тексту Конвенции.

4. Считается, что любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, относится к измененному тексту Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 20

Прекращение действия Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 г.)

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, открытая для подписания в Женеве 18 мая 1956 года.

2. Без ущерба для положений пунктов 1, 2 и 4 статьи 12 контейнеры, допущенные к перевозкам в соответствии с положениями Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 г.), или в соответствии с вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, допускаются любой Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, если они по-прежнему отвечают условиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам. С этой целью свидетельства о допущении, выданные в соответствии с положениями Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 г.), могут быть заменены табличкой о допущении до истечения срока действия этих свидетельств.

Статья 21

Процедура внесения поправок в Конвенцию, в том числе в Приложения к ней

1. Любая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или более поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки сообщается Совету таможенного сотрудничества, который рассылает его всем Договаривающимся Сторонам и

9

информирует о нем государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами. Совет таможенного сотрудничества должен также в соответствии с правилами процедуры, изложенными в Приложении 7, созвать Административный комитет.

2. Любая поправка, предложенная в соответствии с предыдущим пунктом или разработанная на сессии Комитета и одобренная большинством в две трети присутствующих и голосующих в Комитете, направляется Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций рассылает поправку Договаривающимся Сторонам для принятия, а также государствам, упомянутым в статье 18 ~~Конвенции~~, не являющимся Договаривающимися Сторонами, для их информации.

4. Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение 12 месяцев с момента рассылки предложенной поправки Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций ни одна из Договаривающихся Сторон не заявила против нее возражения.

5. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций в возможно кратчайший срок уведомляет все Договаривающиеся Стороны и государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами, о том, было ли заявлено возражение против предложенной поправки. Если о возражении против предложенной поправки было сообщено Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, поправка считается непринятой, и в связи с ней не принимается никаких мер. Если о таком возражении не было сообщено Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, поправка вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон через три месяца по истечении периода в 12 месяцев, указанного в предыдущем пункте, или в такой более поздний срок, какой может быть определен Комитетом в момент ее принятия.

6. Любая Договаривающаяся Сторона может путем уведомления Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций обратиться с просьбой о созыве конференции в целях пересмотра ^{и обновления} Конвенции. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все Договаривающиеся Стороны об этой просьбе и созывает конференцию по пересмотру Конвенции, если в течение периода в четыре месяца с даты уведомления Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций не менее одной

трети Договаривавшихся Сторон уведомят его о своей поддержке этой просьбы. Такая конференция созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Административного комитета. Административный комитет представляет такую просьбу при наличии соответствующего решения, принятого большинством присутствующих и голосующих в Комитете. Если конференция созывается в соответствии с настоящим пунктом, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций приглашает для участия в ней все государства, упомянутые в статье 18.

Статья 22

Особая процедура внесения поправок в Приложения 1, 4, 5 и 6

1. Независимо от процедуры внесения поправок, изложенной в статье 21, поправки в Приложения 1, 4, 5 и 6 могут вноситься, как это предусмотрено настоящей статьей, и в соответствии с правилами процедуры, изложенными в Приложении 7.
2. Любая Договаривавшаяся Сторона направляет предложения о внесении поправок Совету таможенного сотрудничества. Совет таможенного сотрудничества доводит их до сведения Договаривавшихся Сторон и государств, упомянутых в статье 18, не являющихся Договаривавшимися Сторонами, и созывает Административный комитет.
3. Любая поправка, предложенная в соответствии с предыдущим пунктом или разработанная на сессии Комитета и принятая большинством в две трети присутствующих и голосующих в Комитете, направляется Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.
4. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций рассылает поправку Договаривавшимся Сторонам для принятия, а также государствам, упомянутым в статье 18, не являющимся Договаривавшимися Сторонами, для их информации.
5. Поправка считается принятой, если одна пятая или пять Договаривавшихся Сторон, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомят Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций в течение 12 месяцев с момента рассылки предложенного изменения Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций Договаривавшимся Сторонам о том, что они возражают против этого предложения. В отношении поправки, которая не принимается, не предусматривается никаких мер.

6. Если поправка принимается, она вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон, которые не заявили против нее возражения, через три месяца по истечении упомянутого в предыдущем пункте периода в двенадцать месяцев, или в такой более поздний срок, какой может быть определен Комитетом в момент ее принятия. В момент принятия поправки Комитет может также решить, что в течение переходного периода существующие Приложения останутся в силе полностью или частично наряду с такой поправкой.

7. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет о дате вступления в силу поправки Договаривающиеся Стороны и информирует государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами.

Статья 23

Денонсация

Любая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня сдачи на хранение Генеральному Секретарю такого документа.

Статья 24

Прекращение действия

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев.

Статья 25

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти два арбитра назначают третьего арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения

1

просьбы один из участников не может назначить арбитра или арбитры не могут избрать председателя, любой из участников может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

2. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 1, имеет обязательную силу для участников спора.
3. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.
4. Решения арбитражного суда относительно его процедуры и места заседания, а также любого рассматриваемого им спора принимаются большинством голосов.
5. Любой спор, который может возникнуть между участниками спора в отношении толкования и выполнения решения, может быть передан любым из участников на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 26

Оговорки

1. , Оговорки к настоящей Конвенции допускаются, за исключением оговорок, относящихся к положениям статей 1-8, 12-17, 20, 25 и настоящей статьи, а также оговорок, относящихся к положениям, содержащимся в Приложениях, при условии, что эти оговорки представляются в письменном виде, и, если они представлены до сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, они подтверждены в этом документе. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций направляет эти оговорки всем государствам, указанным в статье 18.

2. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 1:
 - а) изменяет для Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку в рамках этой оговорки, положения настоящей Конвенции, к которым она относится; и
 - б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся Сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся Стороной, сделавшей оговорку.
3. Любая Договаривающаяся Сторона, которая представила оговорку в соответствии с пунктом 1, может снять ее в любое время посредством уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 27

Уведомление

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 21, 22 и 26, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает всем государствам, указанным в статье 18:

- а) о подписании, ратификации, принятии, одобрении и присоединении в соответствии со статьей 18;
- б) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 19;
- с) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии со статьями 21 и 22;
- д) о денонсациях в соответствии со статьей 23;
- е) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 24.

Статья 28

Аутентичные тексты

Подлинник настоящей Конвенции, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которой являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который направляет должным образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 18.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся Полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОБРАНЕНО в Женеве второго декабря тысяча девятьсот семьдесят второго года.

11

Приложение 1

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ МАРКИРОВКИ КОНТЕЙНЕРОВ

1. В соответствующем видном месте на контейнере должна быть прочным образом нанесена следующая информация:
 - а) идентификационные данные владельца или основного предприятия по эксплуатации контейнеров;
 - б) опознавательные знаки и номера контейнера, данные владельцем или предприятием по эксплуатации контейнеров; и
 - в) вес тары контейнера, включая все его постоянное оборудование.
 2. Страна, которой принадлежит контейнер, может обозначаться полностью или с помощью отличительного знака, используемого для обозначения страны регистрации автотранспортных средств, находящихся в международном движении. В каждой стране вопрос об указании на контейнерах ее названия или отличительного знака может регулироваться национальным законодательством. Идентификационные данные владельца или предприятия по эксплуатации контейнеров могут указываться либо полностью, либо с помощью инициалов при условии, что последние представляют собой ранее установленный опознавательный знак, исключая такие обозначения, как эмблемы или флаги.
 3. На контейнерах, допущенных к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, представляются, кроме того, следующие данные, которые наносятся также на табличку о допущении в соответствии с положениями Приложения 5:
 - а) порядковый заводской номер (заводской номер); и
 - б) в случае, если они допускались по типу конструкции, опознавательные номера или буквы этого типа.
-

Приложение 2

ПРОЦЕДУРА ВРЕМЕННОГО ВВОЗА, ПРЕДУСМОТРЕННАЯ СТАТЬЕЙ 7
НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

1. При применении положений статьи 7 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона использует для проверки движения контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза, документы, в которых владельцы или предприятия по эксплуатации контейнеров или их представители регистрируют движение этих контейнеров.

2. Будут применяться следующие положения:

а) владелец или предприятие по эксплуатации контейнеров должен быть представлен в стране, в которую контейнеры ввозятся в соответствии с процедурой временного ввоза;

б) владелец или предприятие по эксплуатации контейнеров либо их представитель принимает в письменном виде обязательство:

- i) предоставлять таможенным органам указанной страны по их требованию подробную информацию о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза, включая дату и место его ввоза и вывоза из данной страны;
 - ii) уплачивать ввозные пошлины и сборы, которые могут налагаться в тех случаях, когда не выполнены условия временного ввоза.
-

10

Приложение 3

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ ВО ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Каждой Договаривающейся Стороне предоставляется право предписывать в пределах своей территории следующие условия в отношении использования контейнеров во внутренних перевозках в соответствии с положениями статьи 9 настоящей Конвенции:

- а) в результате перевозки, осуществляемой по разумно прямому маршруту, контейнер доставляется к месту или возможно ближе к месту, где контейнер должен загружаться экспортным грузом или откуда он должен быть вывезен порожним;
 - б) перед вывозом контейнер используется во внутренних перевозках только один раз.
-

Приложение 4

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

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.

Статья 2

Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

a) составные элементы контейнера (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;

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 крышки;

с) 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 вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта с) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов контейнера, 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) внутренняя обшивка контейнера должна быть устроена таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; или
- ii) количество указанных пространств должно быть ограничено до минимума; и эти пространства должны быть легко доступны для таможенного контроля.

Статья 3

Складные или 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. Эти 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 брезентом 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 не-растяжимой, 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 простроены 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 задних 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 простроены на машине.
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 этой 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 на 3 мм в ширину, должен быть простампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.
5. Починка производится способом, показанным на рис. № 4, приложенном к настоящим Правилам; сливаемые 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 простроены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также

20

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 спайка должна делаться с обеих сторон брезента, а заплатка накладываться изнутри.

6. а) Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i) металлические кольца, прикрепляемые к контейнеру;
- ii) проушины по краям брезента;
- iii) веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на твердую часть контейнера по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если система конструкции контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

б) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к контейнеру, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

7. Расстояние между кольцами и между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

8. Должны применяться следующие виды крепления:

а) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или

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

Тросы могут заключаться в прозрачный нерастягивающийся кожух из пластмассы.

9. 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 полый 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 полый заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. № 5, приложенный к настоящим Правилам).

10. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

а) откидной полу, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;

б) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 7 настоящей статьи; и

в) ремня, изготовленного из одного 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 прикреплается с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 8 настоящей статьи.

Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузам без оставления видимых следов.

11. Оознавательные знаки, которые должны проставляться на контейнере в соответствии с Приложением 1, и табличка о допущении, предусмотренная в Приложении 5, ни в коем случае не должны закрываться брезентом.

Статья 5

Переходные положения

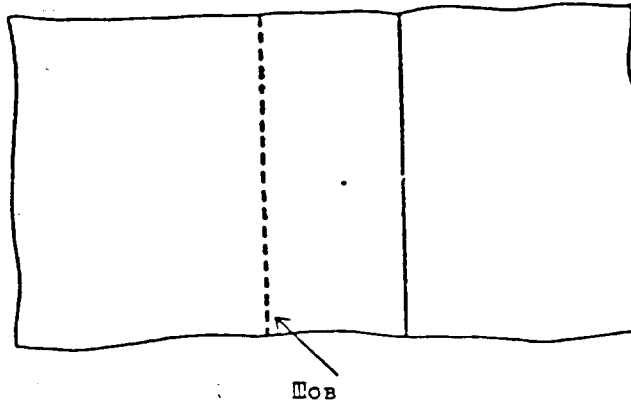
До 1 января 1977 года будет допускаться использование наконечников, соответствующих рис. № 5, прилагаемому к настоящим Правилам, даже если они будут включать полые заклепки ранее принятого типа с отверстиями, размеры которых меньше приведенных на этом рисунке.

Приложение 4

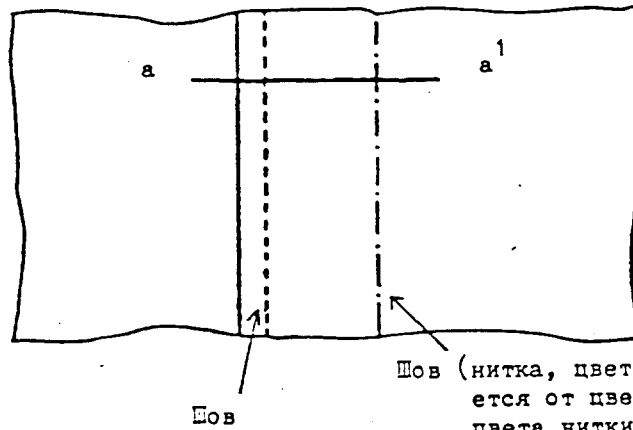
Рис. № 1

БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
простроченных с помощью швов

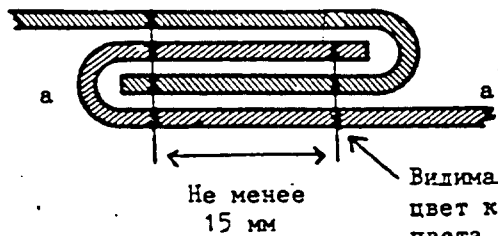
Вид снаружи



Вид изнутри



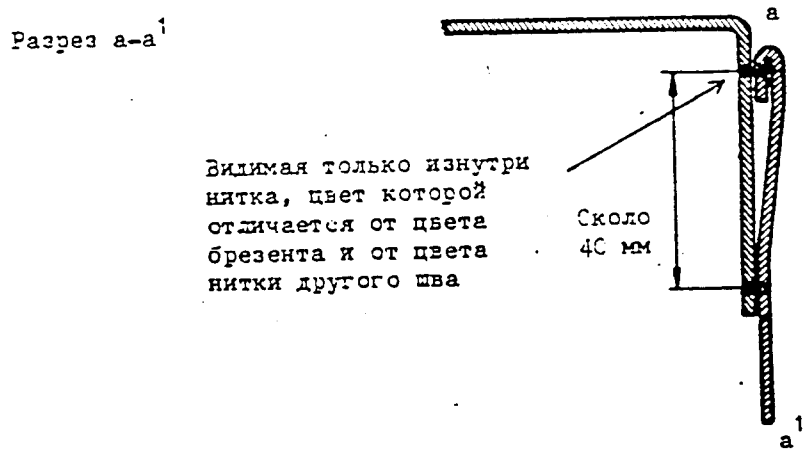
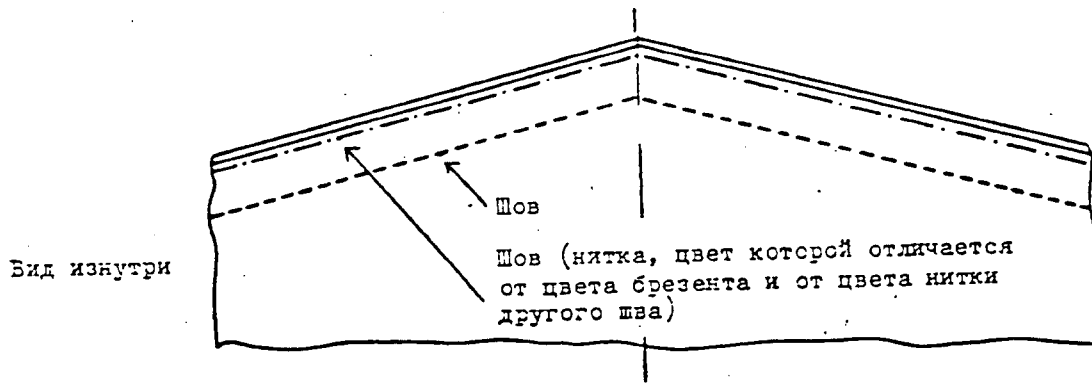
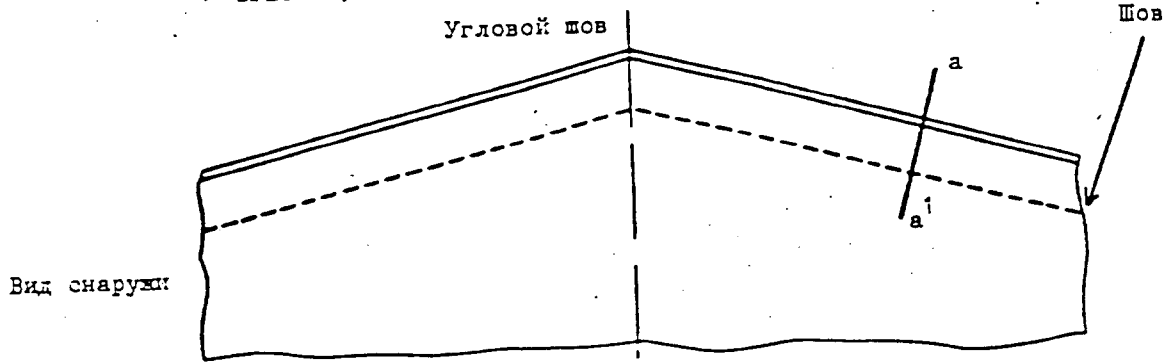
Разрез а-а¹
Плоский двойной шов



Приложение 4

Рис. № 2

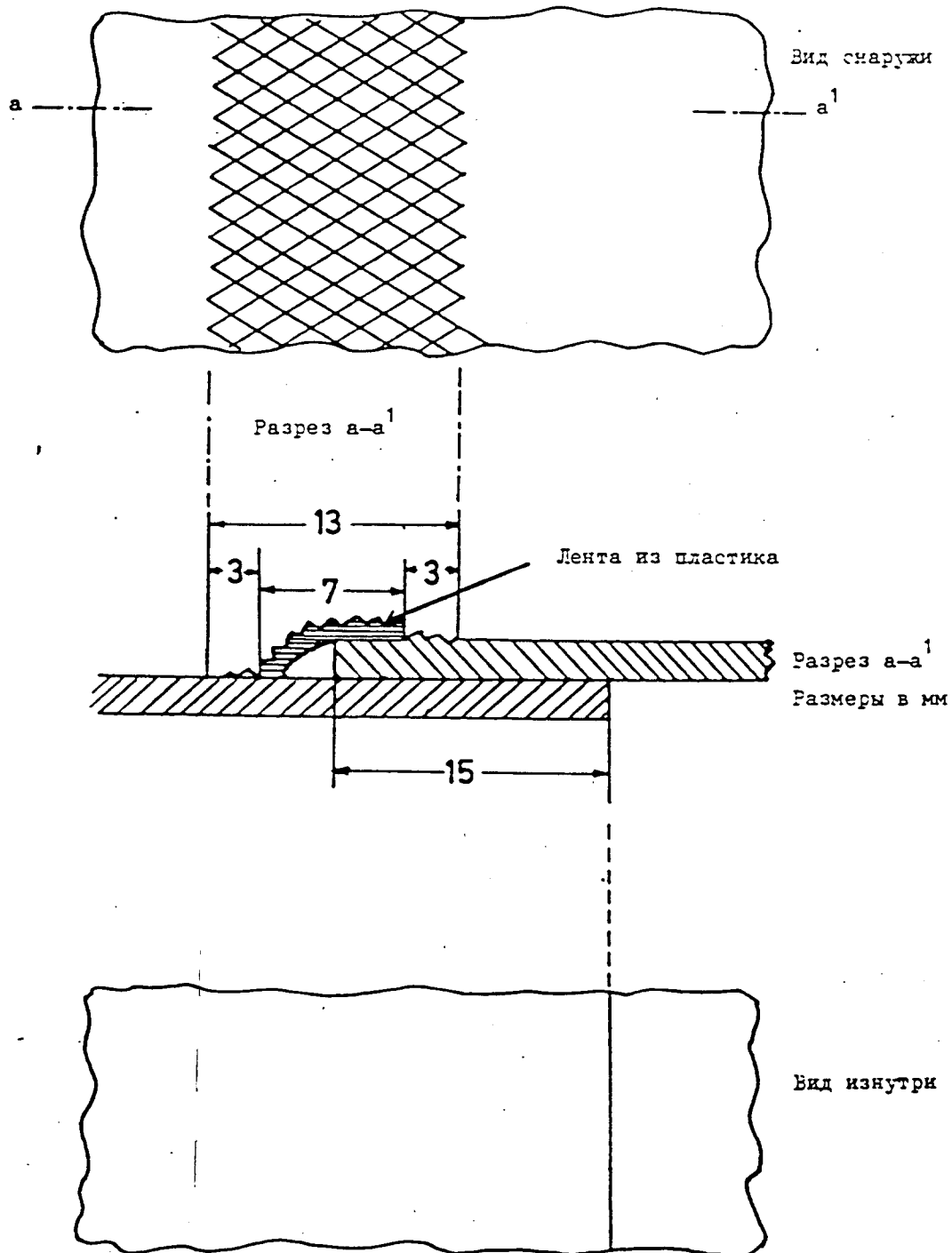
БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ



Приложение 4

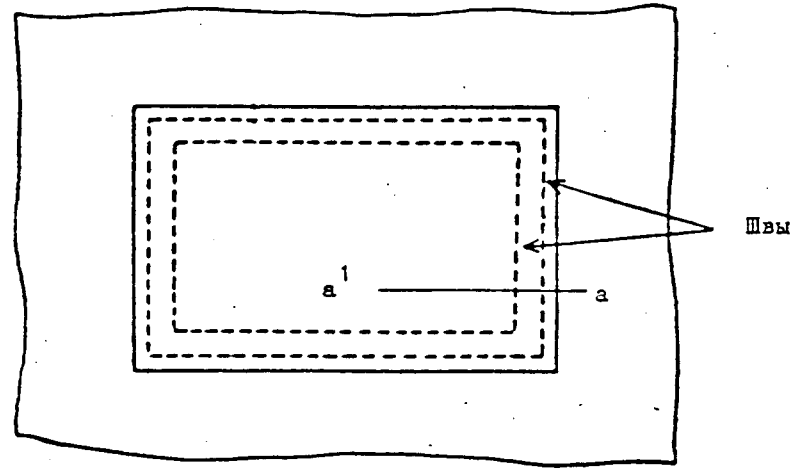
Рис. № 3

БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
соединенных посредством спайки

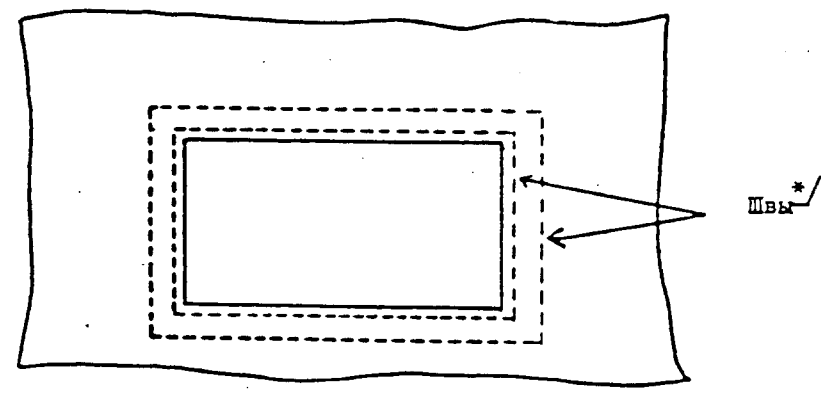


Приложение 4
Рис. № 4
ПОЧИНКА БРЕЗЕНТА

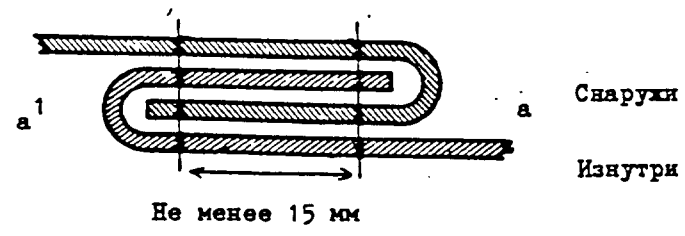
Вид снаружи



Вид изнутри

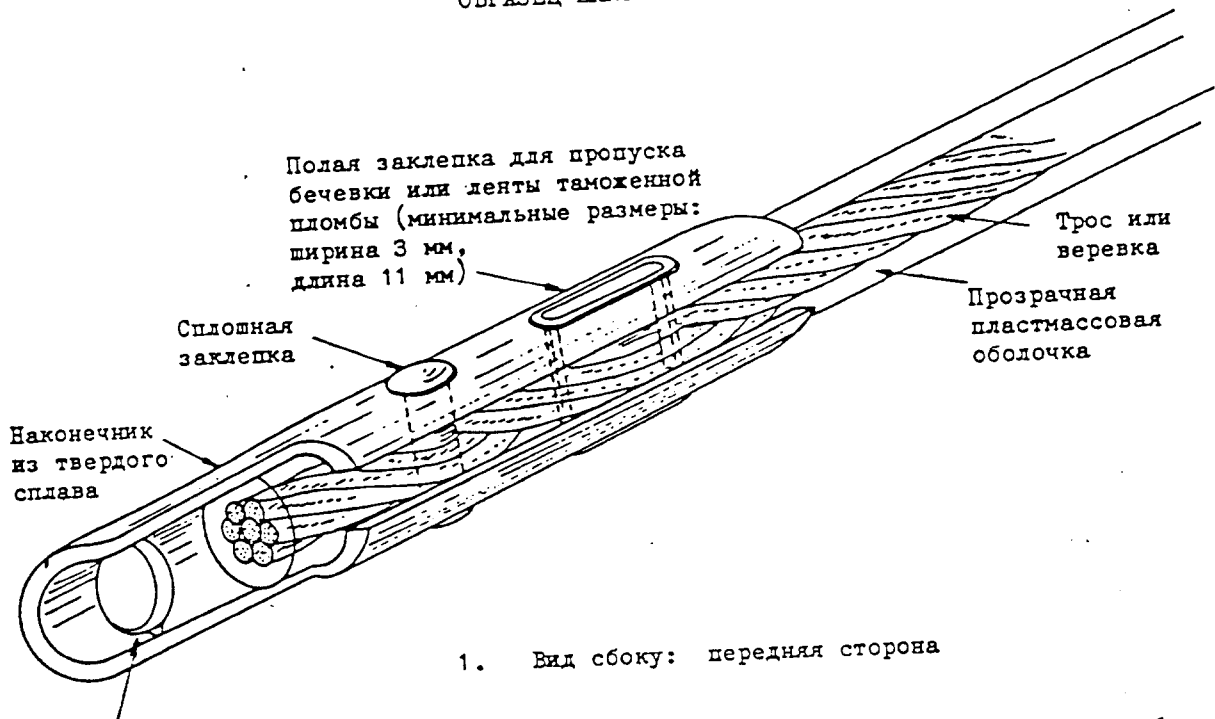


Разрез а-а¹



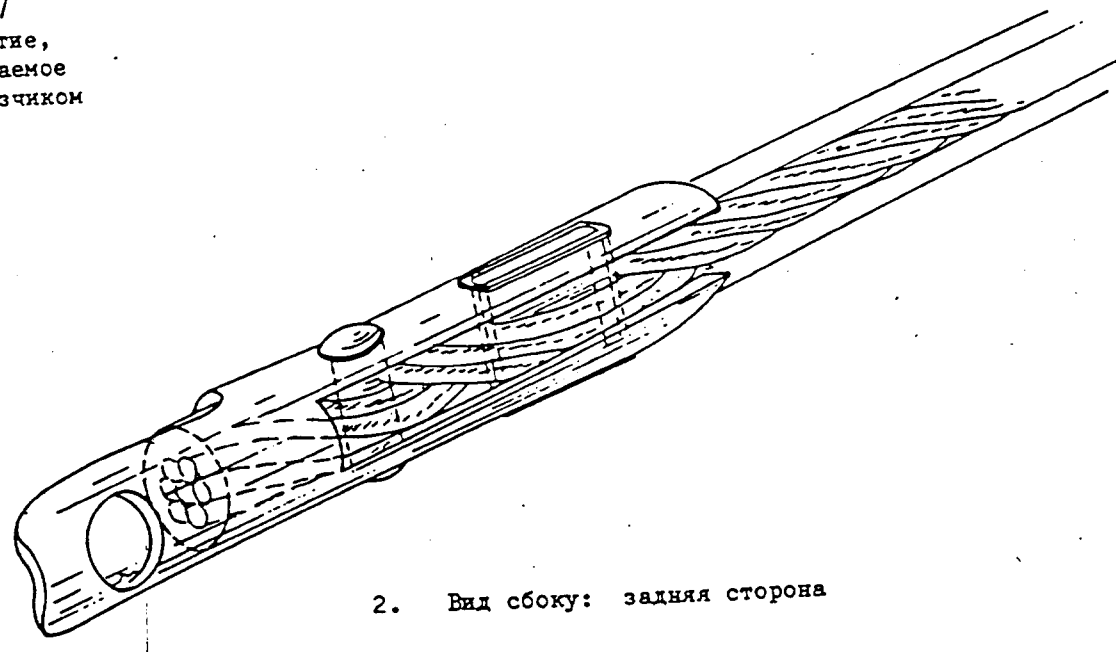
* / Нитки, видимые изнутри, отличаются по цвету от ниток, видимых снаружи, и от брезента.

Приложение 4
Рис. № 5
ОБРАЗЕЦ НАКОНЕЧНИКА



1. Вид сбоку: передняя сторона

Отверстие, закрываемое перевозчиком



2. Вид сбоку: задняя сторона

27

Приложение 5

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ,
ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ПРИЛОЖЕНИИ 4

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 о допущении, выдаваемой с официальными целями.

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу № 1, который приводится в добавлении 1 к настоящему Приложению, представляет собой металлическую пластинку, 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 на английском языке, приводимые ниже надписи:

а) надпись "Допущен для перевозки под таможенными печатями и пломбами";

б) 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");

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

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

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем использоваться для перевозок под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

Особые положения, касающиеся допущения по типу конструкции на стадии производства

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

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:

а) представить компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;

б) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;

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

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

е) - 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 условиям, предусмотренным в Приложении 4.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу Е II, приведенному в добавлении 2 к настоящему Приложению, 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 настоящего Приложения.

Особые положения, касающиеся допущения на каком-либо этапе после изготовления

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

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

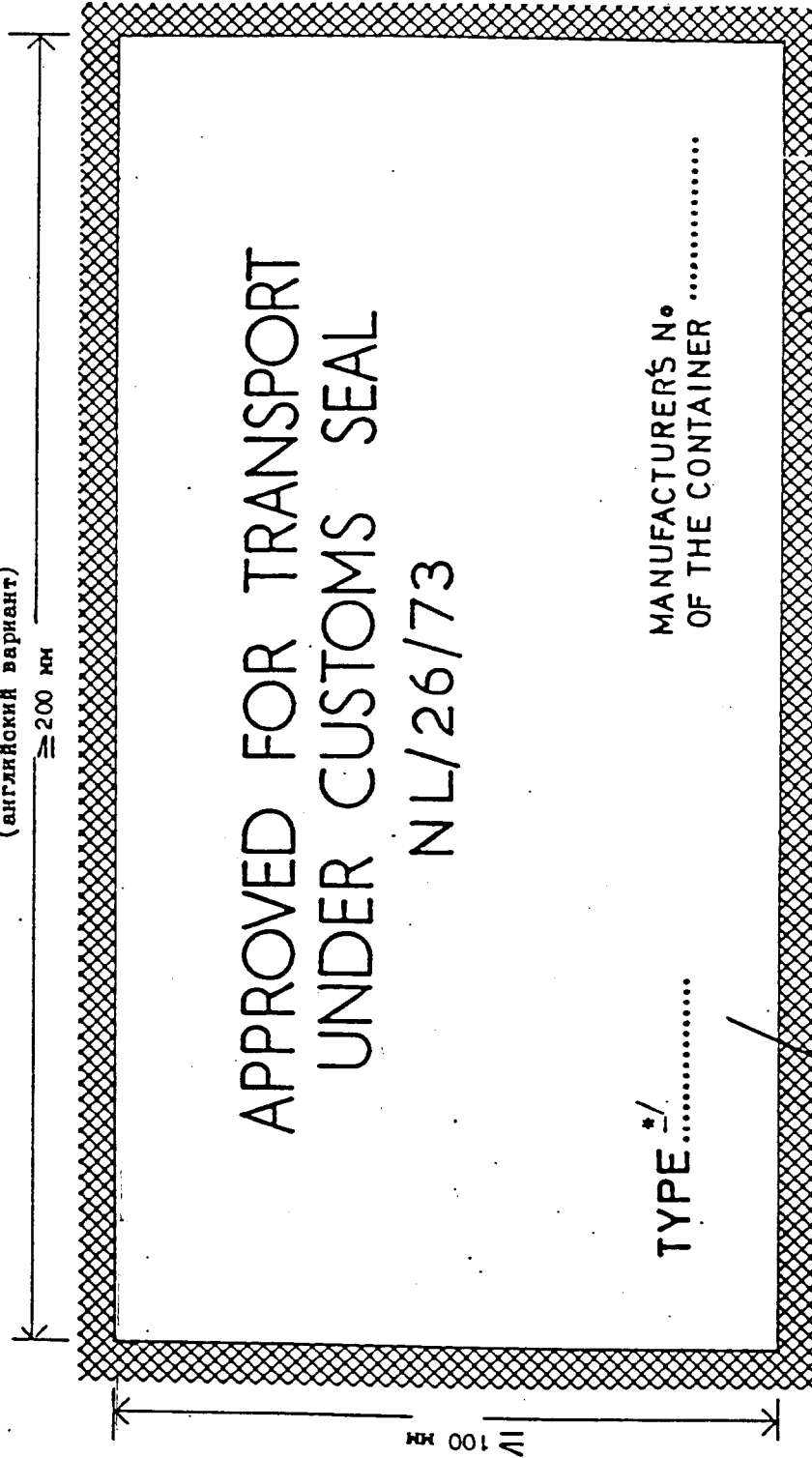
17. Когда компетентный орган путем осмотра такого числа контейнеров, которое он считает необходимым, удостоверится в том, что этот контейнер или эти контейнеры отвечают техническим условиям, предусмотренным в Приложении 4, он выдает свидетельство о допущении, соответствующее образцу Е III, приведенному в добавлении 3 к настоящему Приложению, и действительное лишь для того числа контейнеров, которое было допущено. Это свидетельство, в котором указаны порядковый номер или порядковые номера, присвоенные заводом-изготовителем контейнеру или контейнерам, к которым оно относится, дает право предприятию, сделавшему заявку, прикреплять на каждом допущенном контейнере табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящего Приложения.

Добавление 1 к Приложению 5

ОБРАЗЕЦ № 1

ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(английский вариант)

≅ 200 мм



Металлическая пластина

Стенка контейнера

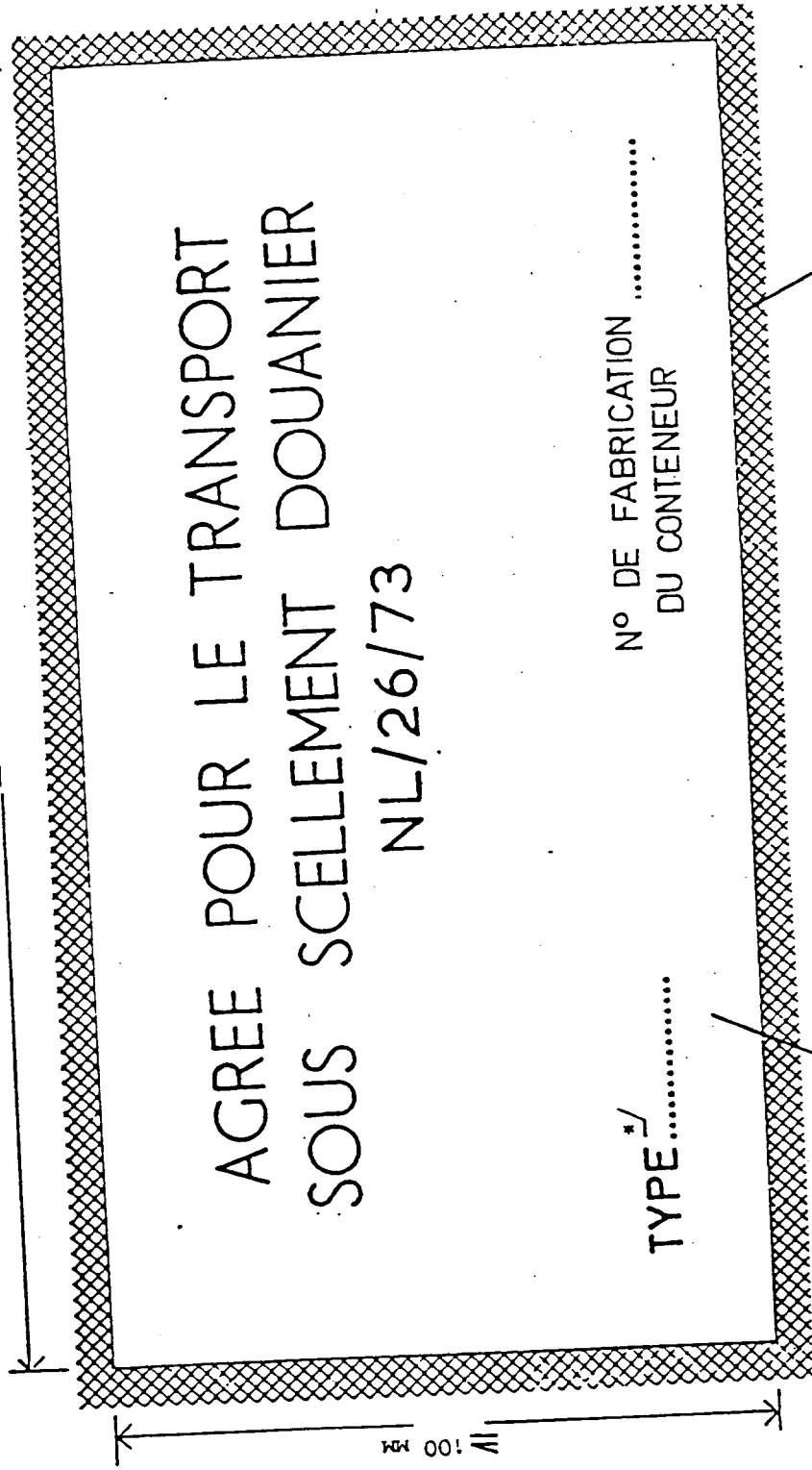
* / Только в случае допущения по типу конструкции.

Добавление 1 к Приложению 5

ОБРАЗЕЦ № I

ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(французский вариант)

≥ 200 мм



AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCELLEMENT DOUANIER

NL/26/73

TYPE * /

N° DE FABRICATION
DU CONTENEUR

Металлическая пластинка

Стенка контейнера

* / Только в случае допущения по типу конструкции.

Добавление 2 к Приложению 5

ОБРАЗЕЦ № II

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ, 1972 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.

..... 19..
(место) (дата)

.....
(подпись и печать учреждения или организации, выдающего(ей) свидетельство)

(См. предупреждение на обороте)

^{*/} Указать буквы и цифры (предусмотренные в пункте 5. b) Приложения 5 к Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г.), которые будут проставляться на табличке о допущении.

ВНИМАНИЕ

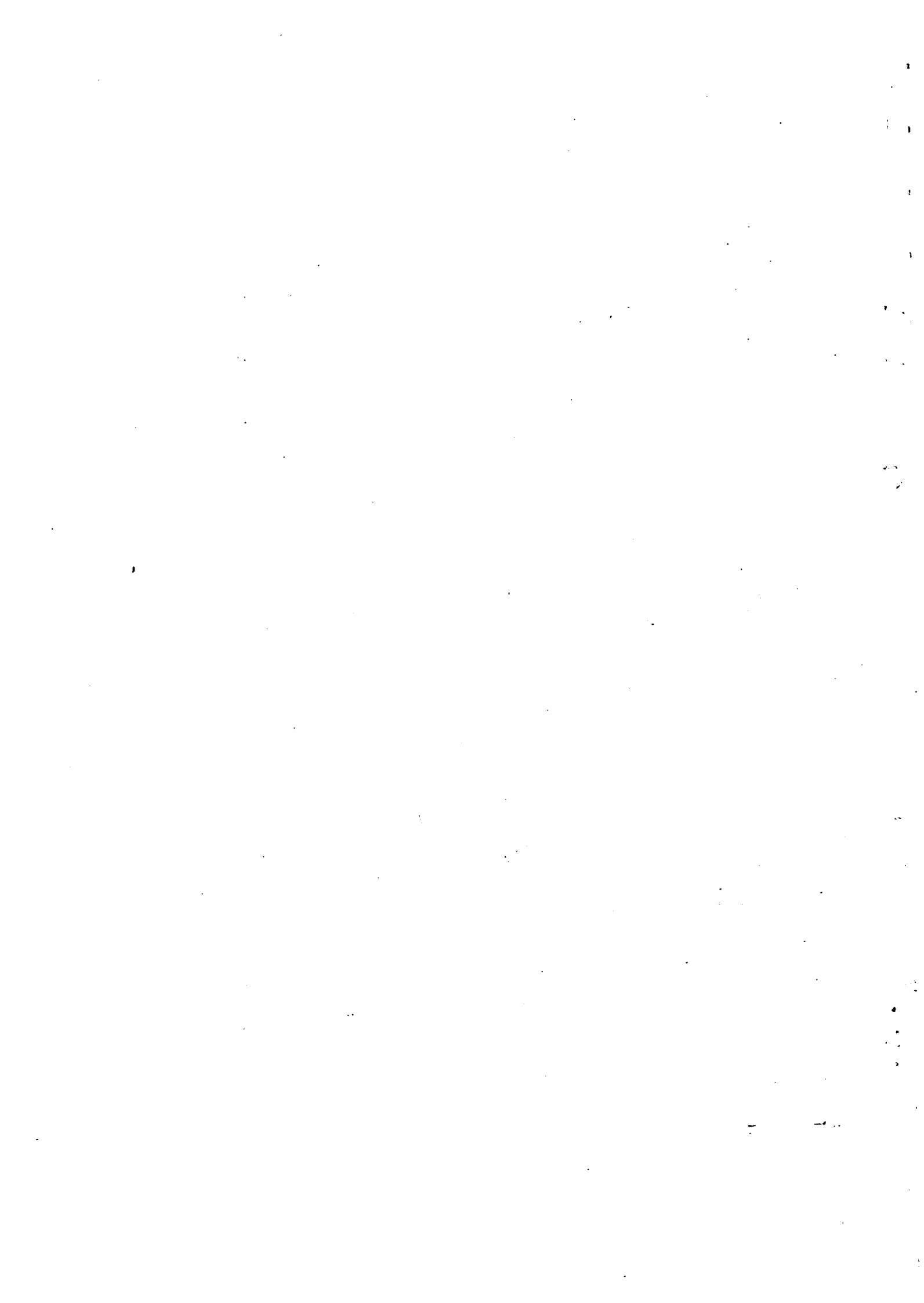
(Пункты 6 и 7 Приложения 5 к Таможенной конвенции,
касающейся контейнеров, 1972 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 Приложения 5 к Таможенной конвенции,
касающейся контейнеров, 1972 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.



Приложение 6

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

ВВЕДЕНИЕ

i) В соответствии с положениями статьи 13 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат пояснения некоторых положений настоящей Конвенции и Приложений к ней.

ii) Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции или Приложений к ней, а лишь уточняют их содержание и сферу применения.

iii) В частности, в связи с принципами, устанавливаемыми положениями статьи 12 настоящей Конвенции и Приложения 4 к ней в отношении допущения контейнеров 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, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.

iv) Пояснительные записки обеспечивают возможность приведения в соответствие положений настоящей Конвенции и Приложений к ней с уровнем технического развития и экономическими требованиями.

0. ОСНОВНОЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ

0.1 Статья 1

Подпункт с) i) - Частично закрытые контейнеры

0.1.с) i)-1

Термин "частично закрытый" применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте с) 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).

Подпункт d) - Принадлежности и оборудование контейнера

0.1.d)-1

Термин "принадлежности и оборудование контейнера" включает, в частности, следующие устройства даже в том случае, если они являются съемными:

- a) оборудование, предназначенное для контролирования, изменения или поддержания температуры внутри контейнера;
- b) небольшие приборы, например приборы для записи температуры или ударных воздействий, предназначенные для показания или регистрации изменения окружающих условий и ударных воздействий;
- c) внутренние перегородки, поддоны, полки, опоры, крючки и аналогичные устройства, служащие для размещения и крепления груза.

4. ПРИЛОЖЕНИЕ 4

4.2 Статья 2

Подпункт 1 а) - Сборка составных элементов

4.2.1.a)-1

- a) 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, приклепывания или приварки гаек). Однако обычные заклепки (т.е. заклепки, постановка которых осуществляется с обеих сторон собираемого узла) могут вставляться также с внутренней стороны. Независимо от вышесказанного, пол контейнера может прикрепляться с помощью самонарезающих шурупов или самосверлящих заклепок или заклепок, вставляемых с помощью заряда взрывчатого вещества, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии, за исключением случаев самонарезающих шурупов, что некоторые их концы не будут выступать над уровнем наружной поверхности поперечин или будут приварены к ним.

- б) Компетентный орган определяет, какие крепежные детали и в каком количестве должны соответствовать требованиям подпункта а) настоящей записки; он должен удостовериться в том, что составные элементы собраны таким образом, что их нельзя переместить без оставления видимых следов. Выбор и размещение любых других крепежных деталей не подлежат никаким ограничениям.
- с) 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, по условиям пункта а) настоящей записки не допускается. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т.д.
- д) Вышеописанные методы сборки распространяются на специальные контейнеры, например на изотермические контейнеры, контейнеры-рефрижераторы и контейнеры-цистерны постольку, поскольку они не противоречат техническим требованиям, которым должны удовлетворять такие контейнеры в соответствии со своим назначением. В тех случаях когда по техническим причинам невозможно скреплять составные элементы методами, описанными в подпункте а) настоящей записки, составные элементы могут соединяться при помощи деталей, описанных в подпункте с) настоящей записки, при условии, что к крепежным деталям, используемым с внутренней стороны стенки, не будет доступа с наружной стороны.

Подпункт 1 б) - Двери и прочие системы закрывания

- 4.2.1.б)-1 а) Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:
- 1) прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям подпункта а) пояснительной записки 4.2.1.а)-1; или

- ii) иметь такую конструкцию, чтобы после закрытия и опечатания контейнера нельзя было снять это приспособление без оставления видимых следов; или
 - iii) иметь отверстия диаметром не менее 11 мм или прорезы длиной не менее 11 мм при ширине 3 мм.
- b) Петли, навески, шарниры и другие детали для навешивания дверей и т.п. должны прикрепляться в соответствии с требованиями подпункта а) настоящей записки. Кроме того, различные составные части такого устройства (например, петли, шкворни или шарниры) должны прикрепляться таким образом, чтобы при закрытом и опечатанном контейнере их нельзя было снять или переместить без оставления видимых следов. Однако в тех случаях, когда к такому устройству нет доступа с наружной стороны, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от данного устройства без оставления видимых следов. В том случае если дверь или система закрывания имеет более двух петель, только две ближайšie к оконечностям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенного подпункта а) i).
- c) Контейнеры 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.
- d) Контейнеры с открывающейся крышей должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было опечатывать их при помощи минимального числа таможенных печатей и пломб.

Подпункт 1 с) - Вентиляционные отверстия

4.2.1.с)-1

- a) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 400 мм.

- 21
- b) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузу, должны быть заслонены 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).
 - c) Отверстия, не дающие прямого доступа к грузу (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться такими же устройствами, но размеры отверстий могут достигать соответственно 10 и 20 мм.
 - d) В тех случаях, когда отверстия устраиваются в брезенте, в принципе должно предусматриваться наличие устройств, упомянутых в подпункте b) настоящей записки. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи, и проволочной или иной сетки, помещаемой с внутренней стороны.

Подпункт 1 c) - Дренажные отверстия

4.2.1.c)-2

- a) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 35 мм.
- b) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузу, должны оборудоваться устройствами, предписанными в подпункте b) пояснительной записки 4.2.1.c)-1 для вентиляционных отверстий.
- c) В тех случаях, когда дренажные отверстия не дают прямого доступа к грузу, указанные в подпункте b) настоящей записки устройства не требуются при условии, что отверстия оборудованы надежной системой дефлекторов, легко доступной с внутренней стороны контейнера.

4.4 Статья 4

Подпункт 3 - Брезент, составленный из нескольких кусков

4.4.3-1

- a) Отдельные куски, составляющие один брезент, могут быть выполнены из различных материалов, удовлетворяющих положениям пункта 2 статьи 4 Приложения 4.
- b) При изготовлении брезента допускается любое расположение кусков, в достаточной степени обеспечивающее безопасность,

при условии, что куски соединяются в соответствии с требованиями статьи 4 Приложения 4.

Подпункт 6 а)

4.4.6.а)-1

Примеры приемлемых с точки зрения таможенных требований систем конструкций для крепления брезента к контейнеру и крепления брезента к угловым элементам контейнера показаны на рисунках № 1, № 2 и № 3, приведенных в настоящем Приложении.

Подпункт 8 - Крепежные тросы с текстильным сердечником

4.4.8-1

По положениям данного пункта допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый шестью стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачного пластмассового покрытия, если таковое имеется) будет не менее 3 мм.

Подпункт 10 с) - Ремни

4.4.10.с)-1

Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:

- а) кожа;
- б) текстильные материалы, включая пропитанные пластиком или прорезиненные ткани, при условии, что такие материалы после повреждения нельзя сваривать или восстанавливать без оставления видимых следов.

4.4.10.с)-2

Устройство, показанное на рисунке № 3, приведенном в настоящем Приложении, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 10 статьи 4 Приложения 4. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 4 Приложения 4.

5. ПРИЛОЖЕНИЕ 5

5.1. Пункт 1 - Допущение соединенных попарно контейнеров, крытых брезентом

5.1-1

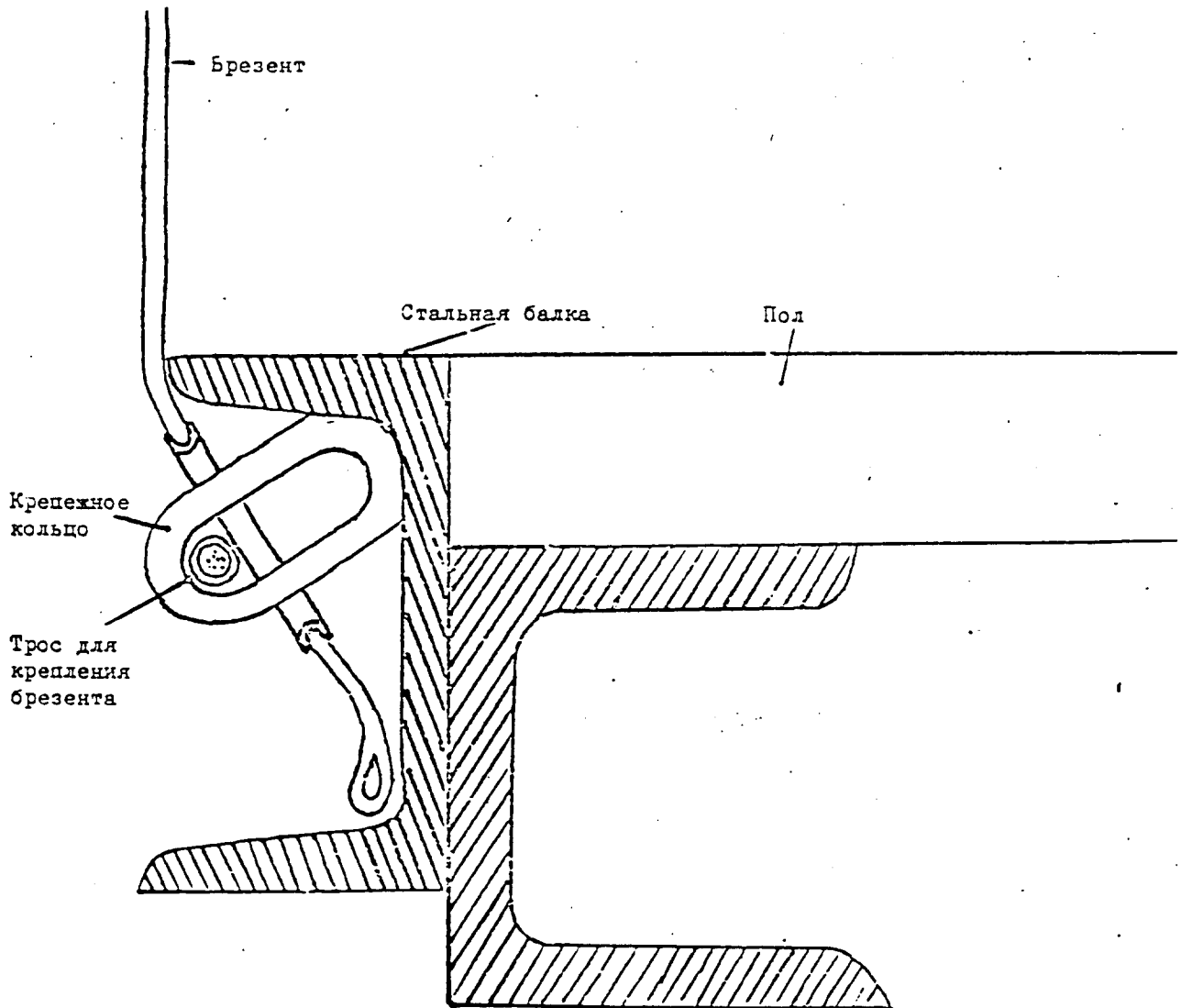
Если два крытых брезентом контейнера, допущенных к перевозке под таможенными печатями и пломбами, соединены попарно таким образом, что они образуют один контейнер, крытый одним брезентом и удовлетворяющий требованиям, предъявляемым при перевозке под таможенными печатями и пломбами, то для такой комбинации контей-

Приложение 6

Рис. № 1

КОНСТРУКТИВНОЕ УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА К КОНТЕЙНЕРУ

Изображенное ниже устройство отвечает также требованиям пункта 6 а) статьи 4 Приложения 4.



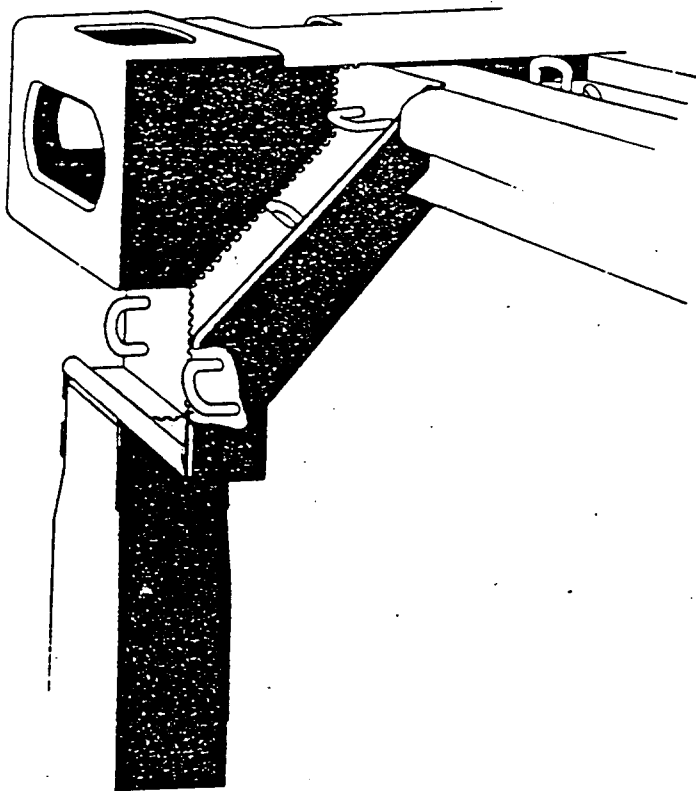
Приложение 6

Рис. № 2

УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА К УГЛОВЫМ ЭЛЕМЕНТАМ КОНТЕЙНЕРА

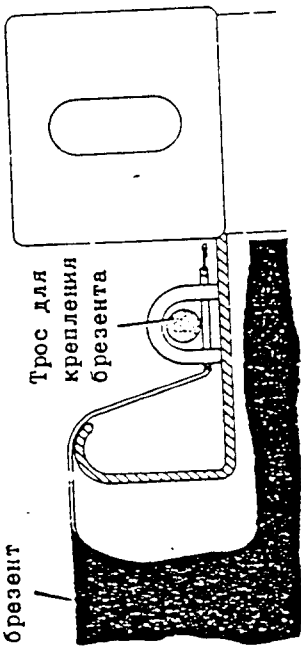
Изображенное ниже устройство отвечает требованиям пункта 6 а) статьи 4 Приложения 4

Крепление к углам



Крышевой
брезент

Трос для
крепления
брезента



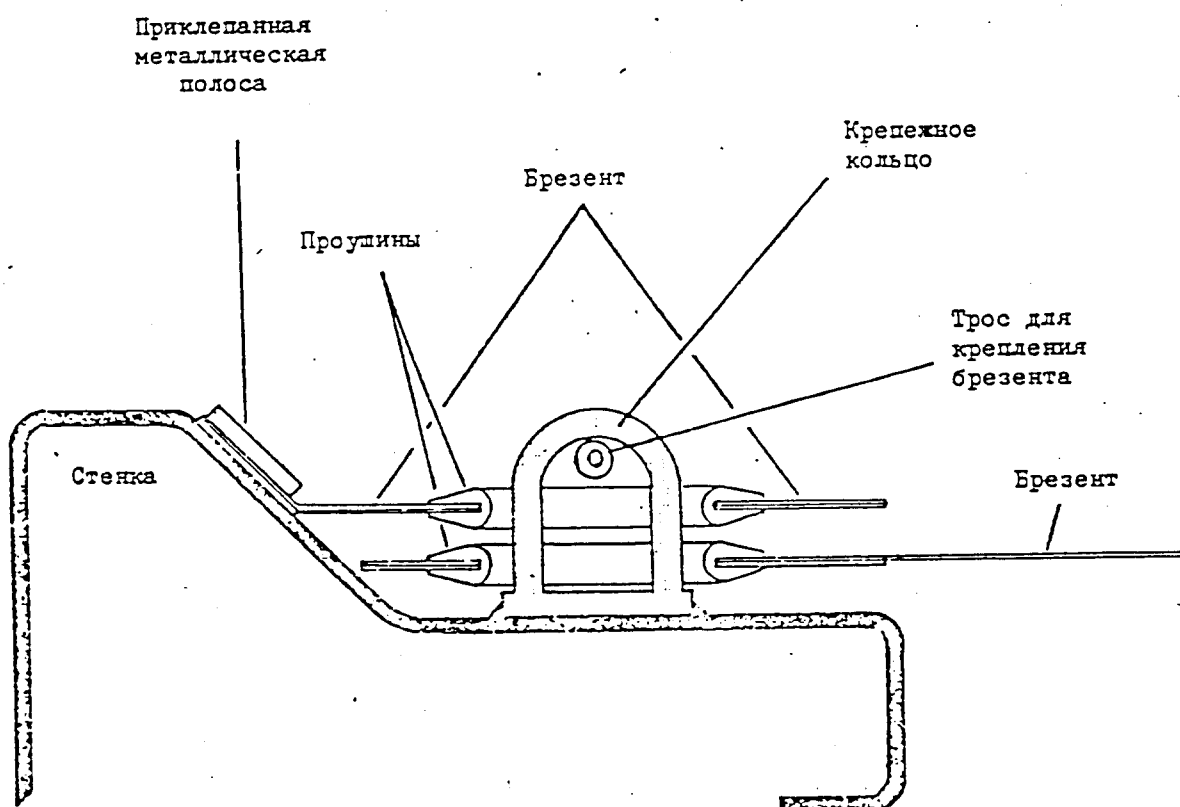
Вид в разрезе

Приложение 6

Рис. № 3

ДРУГОЙ ПРИМЕР МЕТОДА КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА К КОНТЕЙНЕРУ

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям последнего абзаца пункта 10 статьи 4 Приложения 4. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 4 Приложения 4.



Приложение 7

СОСТАВ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА

Статья 1

1. Членами Административного комитета являются Договаривающиеся Стороны ~~Ком-
венции~~.
2. Комитет может постановить, что компетентные администрации государств, упомянутых в статье 18 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися Сторонами, или представители международных организаций могут при рассмотрении интересующих их вопросов присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей.

Статья 2

Совет таможенного сотрудничества предоставляет Комитету услуги секретариата.

Статья 3

Ежегодно на первом заседании Комитет избирает председателя и заместителя председателя.

Статья 4

Компетентные администрации Договаривающихся Сторон направляют Совету таможенного сотрудничества мотивированные предложения о внесении поправок ^{в настоящую} в Конвенцию, а также просьбы о включении тех или иных пунктов в повестку дня сессий Комитета. Совет таможенного сотрудничества доводит эти предложения до сведения компетентных администраций Договаривающихся Сторон и государств, упомянутых в статье 18 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися Сторонами.

Статья 5

1. Совет таможенного сотрудничества созывает Комитет по просьбе компетентных администраций по меньшей мере пяти Договаривающихся Сторон. Он рассылает предварительную повестку дня компетентным администрациям Договаривающихся Сторон и государствам, упомянутым в статье 18 настоящей Конвенции, не являющимся Договаривающимися Сторонами, по крайней мере за 6 недель до начала сессии Комитета.

-2. На основе решения Комитета, принятого в силу положений пункта 2 статьи 1 настоящих Правил, Совет таможенного сотрудничества предлагает компетентным администрациям государств, упомянутых в статье 18 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися Сторонами, и заинтересованным международным организациям направить своих наблюдателей на сессии Комитета.

Статья 6

Предложения ставятся на голосование. Каждая Договаривающаяся Сторона, представленная на сессии, имеет один голос. Предложения, не являющиеся предложениями о внесении поправок ^{в настоящую} Конвенцию, принимаются в Комитете большинством присутствующих и голосующих. Поправки ^{к настоящей} Конвенции и решения, о которых говорится в пункте 5 статьи 21 и в пункте 6 статьи 22 ^{настоящей Конвенции} касаются вступления в силу поправок, принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих.

Статья 7

Перед закрытием сессии Комитет утверждает доклад.

Статья 8

При отсутствии в данном Приложении соответствующих положений применяются Правила процедуры Совета таможенного сотрудничества, если Комитет не решит иначе.

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания настоящей Конвенции от сего числа нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, заявляют следующее:

1. Принцип временного ввоза контейнеров не совместим с тем, чтобы, при исчислении причитающихся ввозных пошлин и сборов, вес или стоимость контейнера, введенного в соответствии с процедурой временного ввоза, добавлялись к весу или стоимости перевозимого в нем груза. Добавление к весу груза определенного коэффициента на тару, официально установленного для грузов, перевозимых в контейнерах, разрешается при условии, что такое добавление производится в связи с отсутствием упаковки или с ее особым характером, а не потому, что грузы перевозятся в контейнерах.
2. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению национальных предписаний или международных соглашений нетаможенного характера, регламентирующих использование контейнеров.
3. Установление в статье 1 настоящей Конвенции минимального внутреннего объема контейнера в один кубический метр не означает необходимости применения более ограничительных правил в отношении контейнеров меньшего объема, и Договаривающиеся Стороны будут стремиться применять к этим контейнерам процедуру временного ввоза, аналогичную той, которую они применяют к контейнерам, определение которых приведено в настоящей Конвенции.
4. Что касается процедур временного ввоза контейнеров, предусмотренных положениями статей 6, 7 и 8 настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны признают, что упразднение любых таможенных документов и любых гарантий будет способствовать достижению ими одной из основных целей настоящей Конвенции, и они будут стремиться к этому результату.

①
M.D. BOOKER

TRANSPORT



Miscellaneous No. 21 (1973)

International Convention for Safe Containers (CSC)

Geneva, 2 December 1972

[The Convention is not in force]

Presented to Parliament

by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs

by Command of Her Majesty

August 1973

*also not
Mrs Page*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

16p net

Cmd. 5376

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)

PREAMBLE

THE CONTRACTING PARTIES,

RECOGNIZING the need to maintain a high level of safety of human life in the handling, stacking and transporting of containers,

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

RECOGNIZING, in this context, the advantages of formalizing common international safety requirements,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

HAVE DECIDED to formalize structural requirements to ensure safety in the handling, stacking and transporting of containers in the course of normal operations, and to this end

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligation under the present Convention

The Contracting Parties undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention.

ARTICLE II

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1. "Container" means an article of transport equipment:
 - (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
 - (b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;
 - (c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes;
 - (d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:
 - (i) at least 14 sq. m. (150 sq. ft.) or
 - (ii) at least 7 sq. m. (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings;

the term "containers" includes neither vehicles nor packaging; however, containers when carried on chassis are included.

2. "Corner fittings" means an arrangement of apertures and faces at the top and/or bottom of a container for the purposes of handling, stacking and/or securing.

3. "Administration" means the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved.

4. "Approved" means approved by the Administration.

5. "Approval" means the decision by an Administration that a design type or a container is safe within the terms of the present Convention.

6. "International transport" means transport between points of departure and destination situated in the territory of two countries to at least one of which the present Convention applies. The present Convention shall also apply when part of a transport operation between two countries takes place in the territory of a country to which the present Convention applies.

7. "Cargo" means any goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever carried in the containers.

8. "New container" means a container the construction of which was commenced on or after the date of entry into force of the present Convention.

9. "Existing container" means a container which is not a new container.

10. "Owner" means the owner as provided for under the national law of the Contracting Party or the lessee or bailee, if an agreement between the parties provides for the exercise of the owner's responsibility for maintenance and examination of the container by such lessee or bailee.

11. "Type of container" means the design type approved by the Administration.

12. "Type-series container" means any container manufactured in accordance with the approved design type.

13. "Prototype" means a container representative of those manufactured or to be manufactured in a design type series.

14. "Maximum Operating Gross Weight or Rating" or "R." means the maximum allowable combined weight of the container and its cargo.

15. "Tare weight" means the weight of the empty container including permanently affixed ancillary equipment.

16. "Maximum Permissible Payload" or "P" means the difference between maximum operating gross weight or rating and tare weight.

1. The present international transport.

2. Every new provisions for type

3. Every other relevant provisions within 5 years from

Testi

1. For the enforcement shall establish an e of containers in acc tion, provided how inspection and app

2. An Admin approval to an org Governmental Ma Contracting Parties

3. Application Contracting Party.

4. Every contr with the provisions

5. If an app requirements of A such steps as it de such requirements

1. Approval the terms of the Contracting Part It shall be regard force as an approv

packaging; however,

apertures and faces at
purposes of handling.

a Contracting Party

stration.

istrati that a design
res Convention.

between points of
two countries to at
plies. The present
ort operation between
ountry to which the

andise and articles of

uction of which was
orce of the present

hich is not a new

r under the national
lee, if an agreement
owner responsibility
su see or bailee.

pe approved by the

er manufactured in

ive of those manu-
s.

ng" or "R" means
tainer and its cargo.

y container including

means the difference
and tare weight.

ARTICLE III

Application

1. The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.
2. Every new container shall be approved either in accordance with the provisions for type-testing or for individual testing as contained in Annex I.
3. Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in Annex I within 5 years from the date of entry into force of the present Convention.

ARTICLE IV

Testing, Inspection, Approval and Maintenance

1. For the enforcement of the provisions in Annex I every Administration shall establish an effective procedure for the testing, inspection and approval of containers in accordance with the criteria established in the present Convention, provided however that an Administration may entrust such testing, inspection and approval to organizations duly authorized by it.
2. An Administration which entrusts such testing, inspection and approval to an organization shall inform the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization for communication to Contracting Parties.
3. Application for approval may be made to the Administration of any Contracting Party.
4. Every container shall be maintained in a safe condition in accordance with the provisions of Annex I.
5. If an approved container does not in fact comply with the requirements of Annexes I and II the Administration concerned shall take such steps as it deems necessary to bring the container into compliance with such requirements or to withdraw the approval.

ARTICLE V

Acceptance of Approval

1. Approval under the authority of a Contracting Party, granted under the terms of the present Convention, shall be accepted by the other Contracting Parties for all purposes covered by the present Convention. It shall be regarded by the other Contracting Parties as having the same force as an approval issued by them.

2. A Contracting Party shall not impose any other structural safety requirements or tests on containers covered by the present Convention, provided however that nothing in the present Convention shall preclude the application of provisions of national regulations or legislation or of international agreements, prescribing additional structural safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods, or for those features unique to containers carrying bulk liquids or for containers when carried by air. The term "dangerous goods" shall have that meaning assigned to it by international agreements.

ARTICLE VI

Control

1. Every container which has been approved under article III is subject to control in the territory of the Contracting Parties by Officers duly authorized by such Contracting Parties. This control shall be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate as required by the present Convention, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. In that case the Officer carrying out the control shall only exercise it in so far as it may be necessary to ensure that the container is restored to a safe condition before it continues in service.

2. Where the container appears to have become unsafe as a result of a defect which may have existed when the container was approved, the Administration responsible for that approval shall be informed by the Contracting Party which detected the defect.

ARTICLE VII

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization at London (hereinafter referred to as "the Organization") by all States Members of the United Nations or Members of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.

2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.

4. Instruments deposited with the Consultative Orga General").

1. The present date of the deposit or accession.

2. For each present Convention acceptance, approval force twelve month instrument of ratifi

3. Any State entry into force of intention by that St

(a) be consider

(b) be consider to any Party

Procedure for

1. The present Contracting Party

2. Amendme

(a) Upon the by it to the If adopted in the Ma Contracting amendmen and all Co tion by th which is participate Assembly.

(b) If adopte the Assen the Contr communic their acce

ner structural safety
present Convention,
on shall preclude the
islation or of inter-
safety requirements or
of dangerous goods,
bulk liquids or for
oods" shall have that

article III is subject
es by Officers duly
shall be limited to
oval Plate as required
vidence for believing
e an obvious risk to
ol shall only exercise
container is restored

nsafe as a result of a
was approved, the
be informed by the

nd acc^{ion} ✓
ture until 15 January
nd subsequently from
e Headquarters of the
ization at London
il States Members of
ed Agencies or of the
the Statute of the
State invited by the
Party to the present

ation, acceptance or
ccession by any State

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

ARTICLE VIII

Entry into force

1. The present Convention shall enter into force twelve months from the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Convention shall enter into force twelve months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any State which becomes a Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State,

- (a) be considered as a Party to the Convention as amended; and
- (b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the Convention not bound by the amendment.

ARTICLE IX

Procedure for amending any part or parts of the present Convention

1. The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Party by any of the procedures specified in this article.

2. Amendment after consideration in the Organization:

(a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and vote, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Parties at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate and vote when the amendment is considered by the Assembly.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Parties. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Amendment by a Conference:

Upon the request of a Contracting Party, concurred in by at least one-third of the Contracting Parties, a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited will be convened by the Secretary-General.

ARTICLE X

Special procedure for amending the Annexes

1. Any amendment to the Annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and to vote, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, such amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

3. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Maritime Safety Committee at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Maritime Safety Committee at the same time one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of their objection to the amendment. Determination by the Maritime Safety Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting, which majority shall include a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting.

4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers; an objection made by a Contracting Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies.

5. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

6. Where a proposed amendment to the Annexes has been considered but not adopted by the Maritime Safety Committee, any Contracting Party may request the convening of a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited. Upon receipt of notification of concurrence by at least one-third of the other Contracting Parties such a Conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the Annexes.

1. Any Contra
effecting the depos
denunciation shall t
Secretary-General o

2. A Contracti
amendment to the
denunciation shall
amendment.

The present Co
Contracting Parties
months.

1. Any disput
the interpretation
be settled by nego
of one of them, be
each party to the d
shall appoint a t
months after recei
appoint an arbitra
Chairman, any of
an arbitrator or the

2. The decis
provisions of para

3. The arbitra

4. Decisions
its place of meetin
by majority vote.

5. Any contra
as regards the int
by either party f
award.

months after the date of entry into force of the present Convention. The Contracting Parties to all Contracting Parties shall make a deposit with the Secretary-General of such notification.

referred in by at least two Contracting Parties to which the States concerned have consented by the Secretary-General.

Annexes
A Contracting Party may propose an amendment to the present Convention at any time. The amendment shall be adopted by a majority of two-thirds of the Contracting Parties present and voting in the Assembly, which all Contracting Parties shall have the right to vote, and if such amendment is adopted, the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

present and voting in the Assembly, which all Contracting Parties shall have the right to vote, and if such amendment is adopted, the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

date to be determined by the Contracting Parties, unless by a majority of two-thirds of the Contracting Parties present and voting in the Assembly, which all Contracting Parties shall have the right to vote, and if such amendment is adopted, the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

1. Any Contracting Party may propose an amendment to the present Convention at any time. The amendment shall be adopted by a majority of two-thirds of the Contracting Parties present and voting in the Assembly, which all Contracting Parties shall have the right to vote, and if such amendment is adopted, the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

Contracting Parties and the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

has been considered by the Contracting Parties. The amendment shall be adopted by a majority of two-thirds of the Contracting Parties present and voting in the Assembly, which all Contracting Parties shall have the right to vote, and if such amendment is adopted, the Secretary-General shall be authorized to invite the States concerned to meet at a Conference to consider the proposed amendment.

ARTICLE XI

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General of such notification.

2. A Contracting Party which has communicated an objection to an amendment to the Annexes may denounce the present Convention and such denunciation shall take effect on the date of entry into force of such an amendment.

ARTICLE XII

Termination

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

ARTICLE XIII

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be the Chairman. If three months after receipt of a request one of the parties shall have failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators shall have failed to elect the Chairman, any of the parties may request the Secretary-General to appoint an arbitrator or the Chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal designated under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.

3. The arbitration tribunal shall decide its own rules of procedure.

4. Decisions of the arbitration tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by either party for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

ARTICLE XIV

Reservations

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I-VI, XIII and of the present article and of those contained in the Annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in article VII.

2. Any reservations made in accordance with paragraph 1:

(a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates to the extent of the reservation; and

(b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

3. Any Contracting Party which has formulated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General.

ARTICLE XV

Notification

In addition to the notifications and communications provided for in articles IX, X and XIV, the Secretary-General shall notify all the States referred to in article VII of the following:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions, under article VII;

(b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article VIII;

(c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles IX and X;

(d) denunciations under article XI;

(e) the termination of the present Convention under article XII.

ARTICLE XVI

Authentic texts

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General who shall communicate certified true copies to all States referred to in article VII.

IN WITNESS WHEREOF
I, the Secretary-General,
have authorized thereto by
this instrument of ratification
the present Convention.

DONE at Geneva
this 26th day of September
1948.

Bulgaria ...
Canada (subject to ...)
Germany, Federal
ratification) ...
Hungary ...
Korea, Republic of (...)
Poland ...
Switzerland ...
Turkey (with reserv ...)
United States of Am ...

Austria ...
United Kingdom
Yugoslavia (subject ...)

*(Translation) W
reproduced below:
"an objection n
Contracting Partic
applies."

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at Geneva this second day of December, one thousand nine hundred and seventy-two.

SIGNATURES AT GENEVA

be permitted, excepting III and of the present a condition that such communicated before the approval or accession, eral shall communicate VII.

graph 1:
 ide the reservation the the reservation relates
 or the other Contracting g Party which entered
 d a reservation under ation to the Secretary-

| <i>State</i> | <i>Date</i> |
|---|---------------|
| Bulgaria | } 2 Dec. 1972 |
| Canada (subject to ratification) | |
| Germany, Federal Republic of (subject to ratification) | |
| Hungary | |
| Korea, Republic of (subject to ratification) | |
| Poland | |
| Switzerland | |
| Turkey (with reservation)* | |
| United States of America (subject to ratification) ... | |

tions provided for in ll notify all the States
 s and accessions, under
 onvention in accordance
 the ent Convention
 der article XII.

SIGNATURES AT LONDON

| | |
|---|--------------|
| Austria | 16 May 1973 |
| United Kingdom | 13 Feb. 1973 |
| Yugoslavia (subject to approval) | 20 Mar. 1973 |

h the Chinese, English, ntic, shall be deposited certified true copies to

* (Translation) With a reservation on that part of paragraph 4 of Article X reproduced below:

"an objection made by a Contracting Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies."

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)

1 MARKING OF MAXIMUM GROSS CONTAINER WEIGHT

Annex 1, Regulation 1, paragraph 1

Safety Approval Plate

Letter the existing paragraph 1 as sub-paragraph 1(a) and add the following new paragraphs:

- "(b) On each container for which the construction was commenced on or after (the date of entry into force of this amendment) all maximum gross weight markings on the container shall be consistent with the maximum gross weight information on the safety approval plate.
- (c) On each container for which the construction was commenced before (the entry into force of this amendment) all maximum gross weight markings on the container shall be made consistent with the maximum gross weight information on the safety approval plate not later than (five years after the entry into force of this amendment)".

2 APPROVED CONTINUOUS EXAMINATION PROGRAMME

Annex 1, Regulation 2

Replace existing paragraphs 2,3 and 4 with the following:

- "2 (a) The owner of an approved container shall examine the container or have it examined in accordance with the procedure either prescribed or approved by the contracting party concerned, at intervals appropriate to operating conditions.
 - (b) The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the safety approval plate.
 - (c) The date (month and year) (Continue as for previous paragraph 3).
 - (d) (As previous paragraph 4, except for '24 months' read '30 months').
- 3 (a) As an alternative to paragraph 2, the contracting party concerned may approve a continuous examination programme if satisfied, on evidence submitted by the owner, that such a programme provides a standard of safety not inferior to the one set out in paragraph 2 above.
- (b) To indicate that the container is operated under an approved continuous examination programme, a mark showing the letters 'ACEP' and the identification of the contracting party which has granted approval of the programme shall be displayed on or as close as practicable to the safety approval plate.
 - (c) All examinations performed under such a programme shall determine whether a container has any defects which could place any person in danger. They shall be performed in connection with a major repair, refurbishment or on-hire/off-hire interchange and in no case less than once every 30 months.
 - (d) As a transitional provision any requirements for a mark to indicate that the container is operated under an approved continuous examination programme shall be waived until 1st January, 1987. However, an administration may make more stringent requirements for the containers of its own (national) owners".

Re-number the existing paragraph 5 as paragraph 4.

3 MARKINGS FOR HANDLING EMPTY CONTAINERS

Annex II - Construction delete paragraph 3.

4 STACKING TEST FOR TANK CONTAINERS

Annex II, Test No 2 'stacking'

Add under the heading 'Internal loading' and after the words "...equal to 1.8R." the following new sentence: "Tank containers may be tested in the tare condition".

5 LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST) FOR TANK CONTAINERS

Annex II, Test No 5

Add under 'Internal loading' and after the words "...or rating, R," the following new sentence:

"In the case of a tank container, when the weight of the internal load plus the tare is less than the maximum gross weight or rating, R, a supplementary load is to be applied to the container.

31A

(b)

CONVENTION AND STATUTE ON FREEDOM OF TRANSIT
BARCELONA, 20 APRIL 1921

A. Convention

Article 1

The High Contracting Parties declare that they accept the Statute on Freedom of Transit annexed hereto, adopted by the Barcelona Conference on 14 April 1921.

This Statute will be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Consequently, they hereby declare that they accept the obligations and undertakings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with the conditions set out therein.

Article 2

The present Convention does not in any way affect the rights and obligations arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on 28 June 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

Article 3

The present Convention, of which the French and English texts are both authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until 1 December 1921.

Article 4

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify the receipt of them to the other Members of the League and to States admitted to sign the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

Article 5

Members of the League of Nations which have not signed the present Convention before 1 December 1921 may accede to it.

The same applies to States not members of the League to which the Council of the League may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the League, who will inform all Powers concerned of the accession and of the date on which it was notified.

Article 6

The present Convention will not come into force until it has been ratified by five Powers. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter the present Convention will take effect in the case of each Party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

Upon the coming into force of the present Convention, the Secretary-General will address a certified copy of it to the Powers not Members of the League which are bound under the Treaties of Peace to accede to it.

Article 7

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times; it shall be published as often as possible in accordance with the directions of the Council.

Article 8

Subject to the provisions of Article 2 of the present Convention, the latter may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other Parties, informing them of the date on which it was received.

The denunciation's all take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying Power.

Article 9

A request for the revision of the present Convention may be made at any time by one-third of the High Contracting Parties.

B. Statute on freedom of transit

Article 1

Persons, baggage and goods, and also vessels, coaching and goods stock, and other means of transport, shall be deemed to be in transit across territory under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory, with or without trans-shipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the State across whose territory the transit takes place.

Traffic of this nature is termed in this Statute "traffic in transit".

Article 2

Subject to the other provisions of this Statute, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across territory under their sovereignty or authority shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No distinction shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport.

In order to ensure the application of the provisions of this Article, Contracting States will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.

Article 3

Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit)). Nevertheless, on such traffic in transit there may be levied dues intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such dues must correspond as nearly as possible with the expenses which they are intended to cover, and the dues must be imposed under the conditions of equality laid down in the preceding article, except that on certain routes such dues may be reduced or even abolished on account of differences in the cost of supervision.

Article 4

The Contracting States undertake to apply to traffic in transit on routes operated or administered by the State or under concession, whatever may be the place of departure or destination of the traffic, tariffs which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial completion between routes, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs shall be so fixed as to facilitate international traffic as much as possible. No charges, facilities or restrictions shall depend, directly or indirectly, on the nationality or ownership of the vessel or other means of transport on which any part of the complete journey has been or is to be accomplished.

Article 5

No Contracting State shall be bound by this Statute to afford transit for passengers whose admission into its territories is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants.

Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions to ensure that persons, baggage and goods, particularly goods which are subject of a monopoly, and also vessels, coaching and goods stock and other means of transport, are really in transit, as well as to ensure that passengers in transit are in a position to complete their journey, and to prevent the safety of the routes and means of communication being endangered.

Nothing in this Statute shall affect the measures which one of the Contracting States may feel called upon to take in pursuance of general international Conventions to which it is a party, or which may be concluded hereafter, particularly Conventions concluded under the auspices of the League of Nations, relating to the transit, export or imports of particular kinds of articles, such as opium or other dangerous drugs, arms or the produce of fisheries, or in pursuance of general Conventions intended to prevent any infringement of industrial, literary or artistic property, or relating to false marks, false indications of origin, or other methods of unfair competition.

Any haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organized as not to hinder the transit of vessels.

Article 6

This Statute does not of itself impose on any of the Contracting States a fresh obligation to grant freedom of transit to the nationals and their baggage, or to the flag of a non-Contracting State, nor to the goods, nor to coaching and goods stock or other means of transport coming or entering from, or leaving by, or destined for a non-Contracting State, except when a valid reason is shown for such transit by one of the other Contracting States concerned. It is understood that for the purpose of this Article, goods in transit under the flag of a Contracting State shall, if no trans-shipment takes place, benefit by the advantages granted to that flag.

Article 7

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may in exceptional cases, and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of the above Article; it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

Article 8

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

Article 9

This Statute does not impose upon a Contracting State any obligations conflicting with its rights and duties as a Member of the League of Nations.

Article 10

The coming into force of this Statute will not abrogate treaties, conventions and agreements on questions of transit concluded by Contracting States before 1 May 1921.

In consideration of such agreements being kept in force, Contracting States undertake, either on the termination of the agreement or when circumstances permit, to introduce into agreements so kept in force which contravene the provisions of this Statute the modifications required to bring them into harmony with such provisions, so far as the geographical, economic or technical circumstances of the countries or areas concerned allow.

Contracting States also undertake not to conclude in future treaties, conventions or agreements which are inconsistent with the provisions of this Statute, except when geographical, economic or technical considerations justify exceptional deviations therefrom.

Furthermore, Contracting States may, in matters of transit, enter into regional understandings consistent with the principles of this Statute.

Article 11

This Statute does not entail in any way the withdrawal of facilities which are greater than those provided for in the Statute and have been granted, under conditions consistent with its principles, to traffic in transit across territory under the sovereignty or authority of a Contracting State. The Statute also entails no prohibitions of such grant of greater facilities in the future.

Article 12

In conformity with Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations, any Contracting State which can establish a good case against the application of any provision of this Statute in some or all of its territory, on the ground of the grave economic situation arising out of the acts of devastation perpetrated on its soil during the war 1914-1918, shall be deemed to be relieved temporarily of the obligations arising from the application of such provision, it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

Article 13

Any dispute which may arise as to the interpretation or application of this Statute which is not settled directly between the parties themselves shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless, under a special agreement or a general arbitration provision, steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of the Permanent Court of International Justice.

In order to settle such disputes, however, in a friendly way as far as possible, the Contracting States undertake, before resorting to any judicial proceedings and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly, to submit such disputes for an opinion to any body established by the League of Nations, as the advisory and technical organization of the Members of the League in matters of communications and transit. In urgent cases, a preliminary opinion may recommend temporary measures intended, in particular, to restore the facilities for freedom of transit which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

Article 14

In view of the fact that within or immediately adjacent to the territory of some of the Contracting States there are areas or enclaves, small in extent and population in comparison with such territories, and that these areas or enclaves form detached portions or settlements of other parent States, and that it is impracticable for reasons of an administrative order to apply to them the provisions of this Statute, is agreed that these provision shall not apply to them.

The same stipulation applies where a colony or dependency has a very long frontier in comparison with its surface and where in consequence it is practically impossible to afford the necessary Customs and police supervision.

The States concerned, however, will apply in the cases referred to above a regime which will respect the principles of the present Statute and facilitate transit and communications as far as practicable.

Article 15

It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations *inter se* of territories forming part or placed under the protection of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Members of the League of Nations.



Конвенция и Статут Свободного Транзита Барселона, 20 апреля 1921

А. Конвенция

Статья 1

Высокие Договаривающиеся Стороны заявляют, что они принимают прилагающийся Статут Свободного Транзита принятый в Барселоне, 14 апреля 1921 года.

Статут будет считаться неотъемлемой частью настоящей Конвенции. В последствии они заявляют что они принимают обязательства указанного Статута в соответствии со статьями и согласно условиям выраженным ниже.

Статья 2

Настоящая Конвенция ни в коей мере не влияет на права и обязанности возникшие из положений Мирного Договора подписанного в Версале 28 июня 1919 года, или положений других соответствующих договоров, затрагивающих Державы подписавшие договор, или получающие пользу от таковых.

Статья 3

Настоящая Конвенция, с аутентичными копиями на Французском и Англиском языках, будет носить дату этого дня и будет открыта для подписания до 1 декабря 1921 года.

Статья 4

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные документы будут переданы Генеральному Секретарю Лиги Наций, который осведомит других Членов Лиги и Государства допущенные на подписание Конвенции о принятии вышеуказанных документов.

Во исполнение положений Статьи 18 Договора Лиги Наций, Генеральный Секретарь регистрирует настоящую Конвенцию после получения первой ратификации.

Статья 5

Члены Лиги Наций не подписавшие Настоящую Конвенцию до 1 декабря 1921 могут к ней присоединиться.

Тоже самое относится к Государствам, которые не являются членами Лиги и которым Совет Лиги может официально решить передать настоящую Конвенцию.

Генеральный Секретарь Лиги будет извещен о присоединении, и он или она известит затронутых Держав о присоединении и дате уведомления.

Статья 6

Настоящая Конвенция не войдет в силу до её ратификации пятью Державами. Дата вступления в силу будет девяностым днем со дня получения Генеральным Секретарем Лиги Наций пятой ратификационной грамоты. В дальнейшем, в отношении каждой стороны, настоящая Конвенция войдет в силу через 90 дней после ратификации или уведомления о присоединении.

После вступления в силу настоящей Конвенции, Генеральный Секретарь разошлет официальные копии этой Конвенции Державам, которые не являются членами Лиги и которые по Мирному Договору обязаны присоединиться к этой Конвенции.

Статья 7

Специальный протокол будет храниться у Генерального Секретаря Лиги Наций, в котором будет указано, какая из сторон подписала, ратифицировала, присоединилась или денонсировала настоящую Конвенцию. Протокол должен быть доступен для Членов Лиги все время; он должен публиковаться по возможности часто, в соответствии с директивами Совета.

Статья 8

В соответствии с положениями Статьи 2 настоящей Конвенции, последняя может быть денонсирована любой Стороной по прошествии 5 летнего срока со дня вступления в силу в отношении той стороны. Денонсация войдет в силу после письменного уведомления Генерального Секретаря Лиги Наций. Копии уведомления должны быть разосланы всем другим сторонам с уведомлением о дате их получения.

Денонсация войдет в силу через 1 год со дня уведомления Генерального Секретаря и будет действовать только в отношении уведомляющей Державы.

Б. Статут Свободного Транзита

Статья 1

Лица, багаж и товар, а также суда, и другие средства транспорта должны считаться в процессе транзита через территорию, которая находится под суверенитетом одного из Договаривающихся Государств, когда проход через такую территорию, с или без транс-перевозки, хранения на складе, начала разгрузки, или замены вида транспорта, является составной частью полного рейса, который начинается и завершается за пределами территории Государства, через территорию которого совершается транзит.

Перевозка такого типа обозначена в Статуте как “Транзитное Движение”.

Статья 2

Полагаясь на другие положения Статута, меры принятые Договаривающимися Государствами, для регулировки и препровождения прохода через территорию которая находится под их суверенитетом, должны способствовать свободному транзиту через морские и железнодорожные пути, подходящие для международного транзита. Не должно существовать различия основанного на национальности лиц, флагов судов, места происхождения, отправления, въезда, выезда или направления, или на каком нибудь обстоятельстве, связанном с владением товара или судна, или другого вида транспорта.

Для обеспечения применения положений настоящей Статьи, Договаривающиеся Государства разрешат транзит через свои территориальные воды согласно своим обычным условиям и резервам.

Статья 3

Транзитный проход не должен подлежать никаким специальным сборам (включая въезд и выезд). Тем не менее, транзит может облагаться сборами для покрытия административных расходов, связанных с таким транзитом. Тариф таких сборов должен как можно ближе соответствовать расходам, покрываемым этими сборами, и сборами должны облагаться на принципе равноправия упомянутом в предыдущей статье. На некоторых маршрутах такие сборы могут быть уменьшены или даже сняты основываясь на разнице в административных расходах.

Статья 4

Договаривающиеся Государства, обязуются применить на транзитных путях, регулируемых этим Государством, тарифы учитывая, что условия транзита и конкурентность между путями приемлемы как по тарифу, так и по методу применения. Эти тарифы должны быть созданы путем упразднения международного движения. Никакие сборы, удобства или

ограничения, прямо или косвенно не должны зависеть от национальности или владельца судна или другого транспорта или места назначения.

Статья 5

Ни одно Договаривающееся Государство, не должно допустить транзит тех пассажиров, чей въезд запрещен на территорию этого Государства, а также тех товаров, импорт которых запрещен на почве общественного здравоохранения или безопасности, или как предосторожность от заболеваний животных и растений.

Каждое Договаривающееся Государство, должно принять меры предосторожности для гарантии, что лица, багаж и товар, особенно товар который является предметом монополии, суда и другие виды транспорта действительно совершают транзитный проход, а также для гарантии, что пассажиры, которые совершают транзитный проход, находятся на пути завершения своего путешествия, и обеспечения безопасности линий и средств коммуникации которые подвергаются опасности.

Ничто в этом Статуте не влияет на права Договаривающихся Государств для выполнения задач международных Конвенций, членом которых является это Государство, в особенности Конвенций под эгидой Лиги Наций связанных с транзитом, экспортом и импортом некоторых предметов, таких, как опиум и другие опасные наркотики, оружие и продукция для рыбной ловли, или для выполнения задач всеобщих Конвенций по предотвращению нарушения производственных, авторских и художественных прав собственности, фальшивых знаков, фальшивых указателей места производства или других методов нечестной конкуренции.

Стоимость перевозочного обслуживания, которая представляет монополию на морских линиях должна быть организована путем, который не будет препятствовать транзиту судов.

Статья 6

Настоящий Статут не налагает обязанности на Договаривающиеся Государства даровать право свободного транзита гражданам и их багажу, или флагу Государства не являющегося членом Соглашения, ввозимым и вывозимым товарам и разным видам транспорта, или пунктам назначения Государств не являющихся членом соглашения, кроме случаев, когда существует обоснованная причина для такого транзита, представленная одним из Договаривающихся Государств. Товар, который находится в процессе транзита и носит флаг одного из Договаривающихся Государств, пользуется преимуществами данными этому флагу, кроме случаев транс-перевозки.

Статья 7

Меры общего и частного характера, которые обязано принять Договаривающееся Государство в случае крайней необходимости, когда возникает опасность затрагивания безопасности Государства или жизненно важных интересов страны, могут на возможно короткий срок включать отклонения от положений вышеуказанной статьи; принцип свободного транзита должен соблюдаться до наивысшей возможной степени.

Статья 8

Статут не предписывает права и обязанности воюющим и нейтралам во время войны. Тем не менее, Статут будет в силе во время войны до тех пор, пока позволят права и обязанности.

Статья 9

Статут не налагает Договаривающиеся Государства обязанности, которые противоречат правам и обязанностям Члена Лиги Наций.

Статья 10

После вступления в силу настоящий Статут не отменит договоры, соглашения и конвенции заключенные Договаривающимися Государствами, до 1 Мая 1921 года.

Учитывая что такие соглашения в силе, Государства обязуются после завершения Соглашений или когда позволят обстоятельства, внести в Соглашения нужные изменения для гармонического сосуществования с положениями настоящего Статута, если позволяют географические, экономические и технические обстоятельства стран или затронутых территорий.

Договаривающиеся Государства также обязуются не заключать в будущем договоры, конвенции и соглашения не согласующиеся с положениями настоящего Статута кроме случаев когда географическая, экономическая или техническая ситуация оправдывает исключительные отклонения.

Более того, Договаривающиеся Государства могут вступить в региональные соглашения согласующиеся с принципами настоящего Статута по вопросам транзита.

Статья 11

Статут не в коей мере не влечет за собой изъятие удобств которые превышают те предусмотренные в Статуте и были дарованы, согласно его принципам, транзитному движению через территорию находящуюся под

суверенитетом Договаривающегося Государства. Статут также не влечет запрет дарования больших удобств в будущем.

Статья 12

В соответствии со Статьей 23 (е) Пакта Лиги Наций, любое, Договаривающееся Государство, которое располагает достоверными фактами, основанными на экономической ситуации возникшей на суше этого Государства в результате разгрома во время войны 1914-1918 года, против применений положений настоящего Статута на части или всей своей территории, может временно считаться освобожденным от обязательств возникших применением этих положений; принцип свободного транзита должен соблюдаться до наивысшей возможной степени.

Статья 13

Любой спор, который может возникнуть по поводу интерпретации или применения этого Статута и который не может разрешиться сторонами, должен быть представлен Постоянному Суду Международного Правосудия, если только, в соответствии со специальным соглашением или общими арбитражными положениями, сделаны конкретные шаги к урегулированию этого спора арбитражным или другими путями.

Процедура ведения дела указана в Статье 40 Постоянного Суда Международного Правосудия.

Для урегулирования таких диспутов как можно дружелюбным путем, Договаривающиеся Государства обязуются, до обращения в судебные органы и без ущерба для правовой деятельности Совета и Ассамблеи, представить спор на рассмотрение любому органу основанному Лигой Наций, как органу являющемуся консультативной и технической организацией Членов Лиги по вопросам коммуникаций и транзита. В необходимых случаях, предварительное мнение может порекомендовать временные меры, в особенности, восстановление удобств для свободного транзита который существовал до акта или случая который дал повод для спора.

Статья 14

Ввиду того, что внутри или в непосредственной близости территории некоторых Договаривающихся Государств, существуют пространства и анклавов со сравнительно маленьким населением, и эти пространства и анклавов формируют отдельные части или поселения третьих Государств, и по причинам административного порядка непрактично применять положения настоящего Статута, согласованно, что эти положения не будут применяться по отношению к таким территориям.

Такое же условие применяется в местах где у колонии или зависимой страны граница намного превышает поверхность и в последствии

практически невозможно обеспечить необходимый таможенный и полицейский надзор.

Тем не менее, заинтересованные Государства применят в вышеуказанных случаях режим, который будет уважать принципы настоящего Статута и по возможности облегчит транзит и коммуникации.

Статья 15

Настоящий Статут не должен быть истолкован как регулирующий права и обязанности между территориями, образующими часть или находящимися под покровительством одного и того же суверенного Государства, являющимися или не являющимися индивидуальными Членами Лиги Наций.

①

CONVENTION ON TRANSIT TRADE OF LAND-LOCKED STATES
NEW YORK, 8 JULY 1965

Preamble

The States Parties to the present Convention,

Recalling that Article 55 of its Charter requires the United Nations to promote conditions of economic progress and solutions of international economic problems.

Noting General Assembly resolution 1028 (XI) on the land-locked countries and the expansion of international trade which, "recognizing the need of land-locked countries for adequate transit facilities in promoting international trade", invited "the Governments of Member States to give full recognition to the needs of land-locked Member States in the matter of transit trade and, therefore, to accord them adequate facilities in terms of international law and practice in this regard, bearing in mind the future requirements resulting from the economic development of the land-locked countries".

Recalling Article 2 of the Convention on the High Seas which states that the high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty and Article 3 of the said Convention which states:

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international conventions accord:

- (a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and
- (b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions on the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already Parties to existing international conventions.

Reaffirming the following Principles adopted by the United Nations Conference on Trade and development with the understanding that these Principles are interrelated and each principle should be construed in the context of the other Principles:

Principle I

The recognition of the right of each land-locked State of free access to the sea is an essential principle for the expansion of international trade and economic development.

Principle II

In territorial and on internal waters, vessels flying the flag of land-locked countries should have identical rights and enjoy treatment identical to that enjoyed by vessels flying the flag of coastal States other than the territorial State.

Principle III

In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States. States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall, by common agreement with the latter, and in conformity with existing international conventions, accord to ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships or to the ships of any other State as regards access to seaports and the use of such ports.

Principle IV

In order to promote fully the economic development of the land-locked countries, the said countries should be afforded by all States, on the basis of reciprocity, free and unrestricted transit, in such a manner that they have free access to regional and international trade in all circumstances and for every type of goods.

Goods in transit should not be subject to any customs duty.

Means of transport in transit should not be subject to special taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit country.

Principle V

The State of transit, while maintaining full sovereignty over its territory, shall have the right to take all indispensable measures to ensure that the exercise of the right of free and unrestricted transit shall in no way infringe its legitimate interests of any kind.

Principle VI

In order to accelerate the evolution of a universal approach to the solution of the special and particular problems of trade and development of land-locked countries in the different geographical areas, the conclusion of regional and other international agreements in this regard should be encouraged by all States.

Principle VII

The facilities and special rights accorded to land-locked countries in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favoured-nation clause.

Principle VIII

The principles which govern the right of free access to the sea of the land-locked States shall in no way abrogate existing agreements between two or more contracting parties concerning the problems, nor shall they raise an obstacle as regards the conclusions of such agreements in the future, provided that the latter do not establish a regime which is less favourable than or opposed to the above-mentioned provisions.

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Convention,

- (a) The term "land-locked State" means any Contracting State which has no sea-coast;
- (b) The term "traffic in transit" means the passage of goods including unaccompanied baggage across the territory of a Contracting State between a land-locked State and the sea when the passage is a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of that land-locked State and which includes sea transport directly preceding or following such passage. The trans-shipment, warehousing, breaking bulk, and change in the mode of transport of such goods as well as the assembly, disassembly or reassembly of machinery and bulky goods shall not render the passage of goods outside the definition of "traffic in transit" provided that any such operation is undertaken solely for the convenience of transportation. Nothing in this paragraph shall be construed as imposing an obligation on any Contracting State to establish or permit the establishment of permanent facilities on its territory for such assembly, disassembly or reassembly;
- (c) The term "transit State" means any Contracting State with or without a sea-coast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory "traffic in transit" passes;
- (d) The term "means of transport" includes:
 - (i) any railway stock, seagoing and river vessels and road vehicles;
 - (ii) where the local situation so requires porters and pack animals;
 - (iii) if agreed upon by the Contracting States concerned, other means of transport and pipelines and gas lines;when they are used for traffic in transit within the meaning of this article.

Article 2. Freedom of transit

1. Freedom of transit shall be granted under the terms of this Convention for traffic in transit and means of transport. Subject to the other provisions of this Convention, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across their territory shall facilitate traffic in transit on routes in use mutually acceptable for transit to the Contracting States concerned. Consistent with the terms of this Convention, no discrimination shall be exercised which is based on the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of the goods or the ownership, place of registration or flag of vessels, land vehicles or other means of transport used.
2. The rules governing the use of means of transport, when they pass across part or the whole of the territory of another Contracting State, shall be established by common agreement among the Contracting States concerned, with due regard to the multilateral international conventions to which these States are parties.
3. Each Contracting State shall authorize, in accordance with its laws, rules and regulations, the passage across or access to its territory of persons whose movement is necessary for traffic in transit.
4. The Contracting States shall permit the passage of traffic in transit across their territorial waters in accordance with the principles of customary international law or applicable international conventions and with their internal regulations.

Article 3. Customs duties and special transit dues

Traffic in transit shall not be subjected by any authority within the transit State to customs duties or taxes chargeable by reason of importation or exportation nor to any special dues in respect of transit. Nevertheless on such traffic in transit there may be levied charges intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such charges must correspond as nearly as possible with the expenses they are intended to cover and, subject to that condition the charges must be imposed in conformity with the requirement of non-discrimination laid down in Article 2, paragraph 1.

Article 4. Means of transport and tariffs

1. The Contracting States undertake to provide, subject to availability, at the points of entry and exit, and as required at points of trans-shipment adequate means of transport and handling equipment for the movement of traffic in transit without unnecessary delay.
2. The Contracting States undertake to apply to traffic in transit, using facilities operated or administered by the State, tariffs or charges which having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs or charges shall be so fixed as to facilitate traffic in transit as much as possible, and shall not be higher than the tariffs or charges applied by Contracting States for the transport through their territory of goods of countries with access to the sea. The provisions of this paragraph shall also extend to the

tariffs and charges applicable to traffic in transit using facilities operated or administered by firms or individuals, in cases in which the tariffs or charges are fixed or subject to control by the Contracting State. The term "facilities" used in this paragraph shall comprise means of transport, port installations and routes for the use of which tariffs or charges are levied.

3. Any haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organized as not to hinder the transit of vessels.

4. The provisions of this article must be applied under the conditions of non-discrimination laid down in Article 2, paragraph 1.

Article 5. Methods and documentation in regard to customs, transport, etc.

1. The Contracting States shall apply administrative and customs measures permitting the carrying out of free, uninterrupted and continuous traffic in transit. When necessary, they should undertake negotiations to agree on measures that ensure and facilitate the said transit.

2. The Contracting States undertake to use simplified documentation and expeditious methods in regard to customs, transport and other administrative procedures relating to traffic in transit for the whole transit journey on their territory, including any transshipment, warehousing, breaking bulk, and changes in the mode of transport as may take place in the course of such journey.

Article 6. Storage of goods in transit

1. The conditions of storage of goods in transit at the points of entry and exit, and at intermediate stages in the transit State may be established by agreement between the States concerned. The transit States shall grant conditions of storage at least as favourable as those granted to goods coming from or going to their own countries.

2. The tariffs and charges shall be established in accordance with Article 4.

Article 7. Delays or difficulties in traffic in transit

1. Except in cases of *force majeure* all measures shall be taken by Contracting States to avoid delays in, or restrictions on, traffic in transit.

2. Should delays or other difficulties occur in traffic in transit, the competent authorities of the transit State or States and of the land-locked State shall cooperate towards their expeditious elimination.

Article 8. Free zones or other customs facilities

1. For convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States.

2. Facilities of this nature may also be provided for the benefit of land-locked States in other transit States which have no sea-coast or seaports.

Article 9. Provision of greater facilities

This Convention does not entail in any way the withdrawal of transit facilities which are greater than those provided for in the Convention and which under conditions consistent with its principles, are agreed between Contracting States or granted by a Contracting State. The Convention also does not preclude such grant of greater facilities in the future.

Article 10. Relation to most-favoured-nation clause

1. The Contracting States agree that the facilities and special rights accorded by this Convention to land-locked States in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favoured-nation clause. A land-locked State which is not a Party to this Convention may claim the facilities and special rights accorded to land-locked States under this Convention only on the basis of the most-favoured-nation clause of a treaty between that land-locked State and the Contracting State granting such facilities and special rights.

2. If a Contracting State grants to a land-locked State facilities or special rights greater than those provided for in this Convention, such facilities or special rights may be limited to that land-locked State, except in so far as the withholding of such greater facilities or special rights from any other land-locked State contravenes the most-favoured-nation provision of a treaty between such other land-locked State and the Contracting State granting such facilities or special rights.

Article 11. Exceptions to convention on grounds of public health, security, and protection of intellectual property

1. No Contracting State shall be bound by this Convention to afford transit to persons whose admission into its territory is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public morals, public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants or against pests.

2. Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions and measures to ensure that persons and goods, particularly goods which are the subject of a monopoly, are really in transit, and that the means of transport are really used for the passage of such goods, as well as to protect the safety of the routes and means of communication.

3. Nothing in this Convention shall affect the measures which a Contracting State may be called upon to take in pursuance of provisions in a general international convention, whether of a world-wide or regional character, to which it is a party, whether such convention was already concluded on the date of this Convention or is concluded later, when such provisions relate:

(a) to export or import or transit of particular kinds of articles such as narcotics, or other dangerous drugs, or arms; or

(b) to protection of industrial, literary or artistic property, or protection of trade names, and indications of source or appellations of origin, and the suppressions of unfair competition.

4. Nothing in this Convention shall present any Contracting State from taking any action necessary for the protection of its essential security interests.

Article 12. Exceptions in case of emergency

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency endangering its political existence or its safety may, in exceptional cases and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of this Convention on the understanding that the principle of freedom of transit shall be observed to the utmost possible extent during such a period.

Article 13. Application of the Convention in time of war

This Convention does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Convention shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

Article 14. Obligations under the convention and rights and duties of United Nations members

This Convention does not impose upon a Contracting State any obligation conflicting with its rights and duties as a Member of the United Nations.

Article 15. Reciprocity

The provisions of this Convention shall be applied on a basis of reciprocity.

Article 16. Settlement of disputes

1. Any dispute which may arise with respect to the interpretation or application of the provisions of this Convention which is not settled by negotiation or by other peaceful means of settlement within a period of nine months shall, at the request of either party, be settled by arbitration. The arbitration commission shall be composed of three members. Each party to the dispute shall appoint one member to the commission, while the third member, who shall be the Chairman, shall be chosen in common agreement between the parties. If the parties fail to agree on the designation of the third member within a period of three months, the third member shall be appointed by the President of the International Court of Justice. In case any of the parties fail to make an appointment within a period of three

months, the President of the International Court of Justice shall fill the remaining vacancy or vacancies.

2. The arbitration commission shall decide on the matters placed before it by simple majority and its decisions shall be binding on the parties.

3. Arbitration commissions or other international bodies charged with settlement of disputes under this Convention shall inform, through the Secretary-General of the United Nations, the other Contracting States of the existence and nature of disputes and of the terms of their settlement.

Article 17. Signature

The present Convention shall be open until 31 December 1965 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 18. Ratification

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 19. Accession

The present Convention shall remain open for accession by any State belonging to any of the four categories mentioned in Article 17. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 20. Entry into force

1. The present Convention shall enter into force on the thirtieth day following the date of deposit of the instruments of ratification or accession of at least two land-locked states and two transit States having a sea-coast.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the instruments of ratification or accession necessary for the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 1 of this article, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after the deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 21. Revision

At the request of one-third of the Contracting States, and with the concurrence of the majority of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall convene a Conference with a view to the revision of this Convention.

Article 22. Notifications by the Secretary-General

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States belonging to any of the four categories mentioned in Article 17:

(a) of signatures to the present Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with Articles 17, 18 and 19;

(b) of the date on which the present Convention will enter into force, in accordance with Article 20;

(c) of requests for revision, in accordance with Article 21.

Article 23. Authentic texts

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States belonging to any of the four categories mentioned in Article 17.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at the Headquarters of the United Nations, New York, this eighth day of July, one thousand nine hundred and sixty-five.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Конвенция по Транзитной Торговле Государств не имеющих
выхода к морю Нью-Йорк, 8 Июля 1965 года

Преамбула

Государства Участники настоящей Конвенции.

Статья 55 Устава ООН требует от Объединенных Наций способствования в создании условий для экономического прогресса и решению международных экономических проблем.

Основываясь на резолюции 1028 (XI) Генеральной Ассамблеи о странах не имеющих выхода к морю и расширении международной торговли, которая "признает потребность стран не имеющих выхода к морю в адекватных транзитных возможностях в способствовании международной торговле", пригласила "Правительства Государств Участников для полного признания потребностей Государств Участников не имеющих выхода к морю относительно транзитной торговли и оказания адекватных возможностей, с точки зрения международного права и практики, учитывая будущие требования, исходящие из экономического развития стран, не имеющих выхода к морю".

Принимая во внимание Статью 2 Конвенции Открытого Моря, которая гласит, что открытые моря открыты для всех народов, ни одно Государство не может подразумевать ни одну часть для своего суверенитета и Статьи 3 указанной Конвенции которая гласит:

1. С целью использования свободного прохода к морям на равных условиях с прибрежными Государствами, Государства не имеющие выхода к морю должны иметь свободный доступ к морю. Государства расположенные между морем и Государством не имеющим выхода к морю по соглашению с последним и в соответствии с существующими международными конвенциями должны содействовать:

(а) На основе взаимности Государству, не имеющему выхода к морю в свободном транзите через свою территорию, и

(б) Судам под флагом этого Государства, которым будет предоставлен тот же режим, что и судам под собственным флагом, а так же судам других Государств, относительно к доступа к порту и использования таких портов.

2. В случаях, когда Государства не являются членами существующих международных Конвенций по этому вопросу, Государства, расположенные между морем и Государством не имеющим выхода к морю, урегулируют взаимными соглашениями все вопросы, касающиеся свободного прохода и одинакового режима в портах, принимая во внимание права прибрежного

Государства или Государства транзита, а так же, специальные условия Государств, не имеющих выхода к морю.

Подтверждая следующие принципы, принятые Конференцией ООН по торговле и развитию, понимая, что эти принципы взаимосвязаны и каждый принцип должен быть истолкован исходя из контекста остальных принципов:

Принцип 1

Признание прав Государства, не имеющего выхода к морю, является основным принципом расширения международной торговли и экономического развития.

Принцип 2

В территориальных и внутренних водах суда, находящиеся под флагом Государств не имеющих выхода к морю, должны иметь те же права и режим, которые имеют суда других прибрежных и иностранных государств.

Принцип 3

С целью обеспечения прибрежным государством равных прав в использовании свободы морей, Государства, не имеющие выхода к морю, должны иметь свободный доступ к морю. Исходя из этого Государства, расположенные между морем и Государством не имеющим выхода к морю, будут в соответствии с двусторонними соглашениями и существующими международными конвенциями, относиться к судам под флагом Государств, не имеющих доступа к морю, также как и к судам своего и любых других Государств в том, что касается доступа к портам и их использованию.

Принцип 4

С целью способствования полному экономическому развитию стран, не имеющих выхода к морю, таким странам будет предоставлен свободный и неограниченный транзит на условиях взаимности в том, что касается свободного доступа к средствам региональной и международной торговли во всех случаях и для любого вида товара.

Товары подлежащие транзиту не должны облагаться таможенными пошлинами.

Средства транспортировки транзитных товаров не должны облагаться специальными налогами и пошлинами, кроме тех налогов и пошлин, которые взимаются с обычных транспортных средств в стране транзита.

Принцип 5

Государство транзита имея полный суверенитет над своей территорией, будет предпринимать все необходимые действия, обязательные для гарантий, что

использование права свободного транзита ни в коей мере не нарушит его любых законных интересов.

Принцип 6

С целью ускорения эволюционного прогресса во всеобщем подходе к разрешению специальных и особенных проблем, связанных с торговлей и развитием стран, не имеющих доступа к морю в разных географических зонах, заключение региональных и международных соглашений по этому вопросу будет иметь полную поддержку.

Принцип 7

Льготы и специальные права, предоставленные Государствам, не имеющим доступа к морю с точки зрения географического расположения исключаются из действия режима Наибольшего Благоприятствования.

Принцип 8

Принципы, которые регулируют свободный доступ к морю для стран не имеющих онога ни в коей мере не отменяют существующих соглашений между двумя или более странами касающихся этой проблемы в той же мере, как и не ставят никаких препятствий для заключения таких соглашений в будущем, принимая во внимание, что установленный режим не будет иметь меньшей степени благоприятствования, нежели режим установленный вышеупомянутыми принципами:

Согласились в следующем:

Статья 1. Определения

Для целей данной Конвенции:

- (а) Термин “Государство, не имеющее выхода к морю“ - означает Государство участника, не имеющего прибрежной полосы.
- (б) Термин “транзитный проход“ - означает проход товаров, включая несопровождаемый багаж через территорию Государства члена соглашения находящегося между Государством, не имеющим выхода к морю и морем, когда проход является частью путешествия, которое начинается или заканчивается на территории Государства, не имеющего выхода к морю. Транспортировка, складирование, или изменение вида транспортировки таких товаров, а также сборка, разборка или пересборка машин, не должны выходить за рамки понятия “транзитное проход“. Ничто в этой главе не обязывает ни одно Государство Участника предоставить или разрешить предоставление постоянных льгот на своей территории для такой сборки, разборки или пересборки.

(в) Термин “Государство транзита” - означает Государство Участника с пребрежной полосой или без нее расположенного между Государством, не имеющим выхода к морю и морем, через территорию которого производится транзитный проход.

(г) Термин “транспортные средства” - включает в себя:

(i) железнодорожный, морской, речной и дорожный транспорт;

(ii) носильщики и упряжные животные там, где это требуется в местной ситуации;

(iii) по соглашению Государств Участников другие транспортные средства, а также трубопроводы и газопроводы;

когда они используются для транзитного прохода, в рамках положений настоящей статьи.

Статья 2. Свобода Транзита

1. Свобода транзита гарантирована настоящей Конвенцией для транзитного прохода и транспортных средств. Меры, предпринятые Государствами Участниками регулируемые также другими положениями настоящей Конвенции для регулирования и прохождения движения через их территории должны облегчить транзитный проход по маршрутам, приемлемым для заинтересованных Государств Участников. Исходя из положений Конвенции, запрещается любая дискриминация на основе места происхождения, пункта отправки, входа, выхода или пункта назначения, или других обстоятельств связанных с владельцем товара или собственности, местом регистрации или флагом судна, наземным или другим видом транспортного средства.

2. Правила, регулирующие проход транспортных средств по части или по всей территории Государства Участника, должны устанавливаться совместным соглашением заинтересованных Государств, принимая во внимание те международные конвенции, участниками которых являются эти Государства.

3. Каждое Государство Участник будет устанавливать, в соответствии с внутренним законодательством, правила регулирующие прохождение по своей территории и доступ лиц, продвижение которых, является составной частью транзитного прохода.

4. Государства Участники будут давать разрешение на проход транзитных грузов через свои территориальные воды в соответствии с принципами международного Обычного Права или соответствующих международных Конвенций и внутреннего законодательства.

Статья 3. Таможенные пошлины и транзитные сборы

Никаким компетентным органом Государства транзита, транзитный проход не будет облагаться никакими таможенными пошлинами или сборами, связанными с импортом и экспортом. Несмотря на это, транзитный проход может облагаться сборами, связанными с расходами по надзору и администрации транзита. Количество таких сборов должно максимально соответствовать требованиям о недискриминации изложенным в Статье 2 Части 1.

Статья 4. Транспортные средства и тарифы

1. Государства Участники обязуются обеспечить, по мере возможности в пунктах пересечения границы, а также в пунктах перевозок соответствующие виды транспорта и погрузочные средства, требуемые для передвижения транзита без неоправданной задержки.

2. Государства Участники, при использовании средств управляемых Государством, обязуются применять к транзитному проходу тарифы или сборы, учитывая условия движения и коммерческой конкуренции, которые приемлемы, как по величине, так и по методам применения. Эти тарифы или сборы должны способствовать транзитному движению и не должны быть выше, чем тарифы или сборы установленные Государствами Участниками для транспортировки товаров через свою территорию, для стран имеющих выход к морю. Положения этой части должны распространяться на тарифы и сборы применяемые к транзитному движению, при использовании средств управляемых фирмами или индивидуальными лицами, в случаях, когда тарифы или сборы находятся под контролем Государства Участника. Термин "средства" упомянутый в этой части включает средства транспорта, портовые сооружения и маршруты, по которым взимаются тарифы или сборы.

3. Любые перевозочные услуги основанные на монополии, должны быть организованы таким образом, чтобы не мешали транзиту судов.

4. Положения этой статьи должны быть применены при условиях недискриминации изложенных в Статье 2 Части 1.

Статья 5. Методы и документация относительно таможни, транспорта и т.д.

1. Государства Участники должны применять административные или таможенные меры, позволяющие осуществление свободного и непрерывного транзитного движения. При необходимости, они должны вести переговоры с целью достижения соглашения по мерам содействия и обеспечения упомянутого транзита.

2. Государства Участники обязуются использовать упрощенную документацию и ускоренные методы по отношению к таможенным, транспортным и другим административным процедурам, связанным с транзитным движением через их

территорию, включая перегрузку, складирование или изменение вида транспорта, которые могут произойти во время транзита.

Статья 6. Хранение товара во время транзита

1. Условия хранения транзитного товара во время входа и выхода, и на промежуточной стадии в транзитном Государстве, могут быть установлены соглашением между заинтересованными Государствами. Транзитные Государства должны предоставлять такие условия хранения, которые предоставляются товару направляемому из своей страны.
2. Тарифы и сборы должны быть установлены в соответствии со Статьей 4.

Статья 7. Задержка или затруднения транзитного движения

1. Кроме случаев форс-мажора, Государствами Участниками должны быть приняты все меры во избежание задержек или ограничений транзитного движения.
2. В случае задержек или затруднений транзитного движения, компетентные органы транзитного Государства или Государств, или Государства, не имеющего выхода к морю, должны сотрудничать для скорейшей их ликвидации.

Статья 8. Свободные зоны или другие таможенные льготы

1. Для удобства транзитного движения, свободные зоны или другие таможенные льготы могут быть предоставлены в портах входа и выхода транзитного Государства по соглашению между этими Государствами и Государствами не имеющими выхода к морю.
2. Лготы этого типа также могут быть предоставлены для пользы Государств не имеющих выхода к морю в других транзитных Государствах, которые не имеют морского побережья или морских портов.

Статья 9. Условия наибольшего благоприятствования

Конвенция ни в коей мере не подразумевает запрещение использования больших льгот при проведении транзита, нежели это предусмотрено настоящей Конвенцией и соответствует принципам данной Конвенции, вытекающим из взаимного соглашения Государств Участников или

добровольно предоставляются одним из них. Конвенция также не будет препятствовать предоставлению наибольших льгот в будущем.

Статья 10. Отношение к режиму наибольшего благоприятствования

1. Государства Участники договариваются что льготы и специальные права предоставленные этой Конвенцией Государствам, не имеющим выхода к морю, ввиду их географического расположения, исключены из действия режима наибольшего благоприятствования. Государство, не имеющее выхода к морю, которое не является членом этой Конвенции может претендовать на льготы и специальные права предоставленные этой Конвенцией Государствам, не имеющим выхода к морю, только на основе Договора о режиме наибольшего благоприятствования между Государством, не имеющим выхода к морю и Государством Участником, которое предоставляет такие льготы и специальные права.

2. Если Государство Участник предоставляет Государству, не имеющему выхода к морю, льготы и специальные права, превышающие те, которые предусмотрены в этой Конвенции, то такие льготы и специальные права будут предоставлены только этому Государству, не имеющему выхода к морю, за исключением тех случаев, когда отказ в таких льготах и специальных правах противоречит режиму наибольшего благоприятствования, исходящему из соглашения между Государством, не имеющим выхода к морю и Государством Участником, предоставляющим такие льготы и специальные права.

Статья 11. Исключения из Конвенции на основе здравоохранения, безопасности и защиты интеллектуальной собственности

1. Ни одно Государство Участник не обязывается этой Конвенцией разрешать транзит лицам, которым запрещен въезд на территорию, или любому товару, импорт которого запрещен, на основе общественной морали, здравоохранения или безопасности, или как предосторожность от заболеваний животных, растений или вредителей.

2. Каждое Государство Участник должно принять меры предосторожности для гарантий, что лица и товар, в особенности товар, который является предметом монополии, действительно находятся в транзите, и что средства транспорта действительно используются для транзитной перевозки таких грузов, а также для сохранения безопасности линий и средств коммуникации.

3. Ничто в этой Конвенции не будет влиять на меры, предпринятые Государствами Участниками в соответствии с общими Международными Конвенциями, всемирного и регионального характера, участниками которых они являются, если эти Конвенции были заключены до или после принятия настоящей Конвенции и их положения касаются следующего:

(а) Экспорт, импорт или транзит таких товаров, как наркотики, другие опасные медикаменты или оружие;

(б) Защита промышленной, литературной или художественной собственности, защита торговой марки, указателей источника или подтверждений происхождения, и ограничение нечестной конкуренции.

4. Ничто в этой Конвенции не может трактоваться как запрет Государствам Участникам проводить любые необходимые меры для защиты интересов безопасности.

Статья 12. Исключения в случае необходимости

Меры общего и частного характера, которые Государство Участник обязуется предпринимать в случае необходимости, во время угрозы политического существования или безопасности, в исключительных случаях, могут на возможно краткий срок отклоняться от положений этой Конвенции на основе понимания, что принцип свободы транзита должен соблюдаться в наивысшей степени в течение такого периода.

Статья 13. Исполнение Конвенции во время войны

Конвенция не предписывает никаких прав и обязательств для участников военных действий или нейтральных сторон. Несмотря на это Конвенция будет находиться в силе во время войны в том контексте, который подразумевает такая ситуация.

Статья 14. Обязательства по Конвенции и права и обязанности Членов ООН

Конвенция не подразумевает возложения на Государств Участников таких обязательств, которые противоречат их статусу Члена ООН.

Статья 15. Взаимосодействие

Положения этой Конвенции должны быть применены на основе взаимности.

Статья 16. Разрешение споров

1. Любой спор, который может возникнуть относительно интерпретации или приемлемости положений этой Конвенции, который не может быть решен переговорами или другими мирными средствами на протяжении девяти месяцев, по требованию любой стороны должен быть урегулирован арбитражным путем. Арбитражная комиссия должна состоять из трех членов. Каждая сторона должна назначить одного члена, в то время, когда третий член, Председатель должен быть избран взаимным соглашением сторон. Если стороны не смогут договориться об избрании третьего члена на протяжении трех месяцев, третий член будет назначен Председателем Международного Суда. Если одна из сторон не сможет назначить члена на протяжении трех месяцев, Председатель Международного Суда заполнит эту вакансию или вакансии.

2. Арбитражная комиссия будет принимать решения простым большинством голосов и её решения обязательны к исполнению заинтересованными сторонами.

3. Арбитражная комиссия и другие международные организации, участвующие в разрешении спора в соответствии с положениями данной Конвенции, информируют заинтересованные стороны посредством Генерального Секретаря ООН о возникновении и предмете спора, а также о путях его разрешения.

Статья 17. Подписи

Настоящая Конвенция открыта для подписей до 31 декабря 1965 года для всех Членов ООН или других специализированных учреждений, или Участников Статута о Международном Суде или любого Государства, приглашенного с этой целью Генеральной Ассамблеей ООН.

Статья 18. Ратификация

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты должны храниться у Генерального Секретаря ООН.

Статья 19. Присоединение

Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех стран относящихся к одной из четырех категорий указанных в Статье 17. Грамоты о присоединении должны храниться у Генерального Секретаря ООН.

Статья 20. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи на хранение по меньшей мере двух ратификационных грамот или грамот о присоединении Государствами, не имеющими выхода к морю и двух

ратификационных грамот или грамот о присоединении транзитными Государствами, имеющими выход к морю.

2. Для каждого Государства ратифицирующего или согласно Пункту 1 этой Статьи, присоединяющегося после вступления в силу этой Конвенции, настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи на хранение ратификационных грамот или грамот о присоединении.

Статья 21. Пересмотр

По просьбе одной трети Государств Участников настоящей Конвенции и при поддержке большинства Государств Участников, Генеральный Секретарь ООН созывает Конференцию для пересмотра положений настоящей Конвенции.

Статья 22. Уведомления Генерального Секретаря

Генеральный Секретарь ООН должен уведомить все Государства, относящиеся к одной из четырех категорий, указанных в Статье 17:

- (я) о подписании данной Конвенции и сдачи на хранение ратификационных грамот или грамот о присоединении, в соответствии со Статьями 17, 18 и 19.
- (б) о вступлении в силу данной Конвенции, в соответствии со Статьей 20.
- (в) о требовании пересмотра, в соответствии со Статьей 21.

Статья 23. Аутентичные тексты

Оригинал настоящей Конвенции исполненный на Китайском, Английском, Французском, Русском и Испанском языках является аутентичным текстом и будет храниться у Генерального Секретаря ООН, который разошлет заверенные копии Государствам относящихся к одной из четырех категорий указанных в Статье 17.

В подтверждение вышеизложенного, нижеподписавшиеся Представители, получившие полномочия соответствующих Государств, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Штаб-квартире ООН, Нью-Йорк, восемнадцатого дня июля одна тысяча девятсот шестьдесят пятого года.

| | | |
|-----|---|----|
| 3. | Need for harmonization and modernization | 14 |
| 4. | Consequences and benefits of the Convention | 15 |
| B. | Preparatory work | 15 |
| C. | Salient features of the Convention | 16 |
| 1. | Definitions | 16 |
| 2. | Period of responsibility | 17 |
| 3. | Issuance of document | 18 |
| 4. | Basis of liability | 19 |
| 5. | Limits of liability | 19 |
| 6. | Application to non-contractual claims | 20 |
| 7. | Loss of right to limit liability | 20 |
| 8. | Rights of security in goods | 20 |
| 9. | Limitation of actions | 21 |
| 10. | Final clauses | 21 |

United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade

(A/CONF. 152/13 annex)

PREAMBLE

THE CONTRACTING STATES:

REAFFIRMING THEIR CONVICTION that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, especially those affecting the developing countries, would significantly contribute to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest and to the elimination of discrimination in international trade and, thereby, to the well-being of all peoples;

CONSIDERING the problems created by the uncertainties as to the legal regime applicable with regard to goods in international carriage when the goods are not in the charge of carriers nor in the charge of cargo-owning interests but while they are in the charge of operators of transport terminals in international trade;

INTENDING to facilitate the movement of goods by establishing uniform rules concerning liability for loss of, damage to or delay in handing over such goods while they are in the charge of operators of transport terminals and are not covered by the laws of carriage arising out of conventions applicable to the various modes of transport,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1. Definitions

In this Convention:

(a) "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of

access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;

(b) Where goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if it was not supplied by the operator;

(c) "International carriage" means any carriage in which the place of departure and the place of destination are identified as being located in two different States when the goods are taken in charge by the operator;

(d) "Transport-related services" includes such services as storage, warehousing, loading, unloading, stowage, trimming, dunnaging and lashing;

(e) "Notice" means a notice given in a form which provides a record of the information contained therein;

(f) "Request" means a request made in a form which provides a record of the information contained therein.

Article 2. Scope of application

(1) This Convention applies to transport-related services performed in relation to goods which are involved in international carriage:

(a) When the transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a State Party, or

(b) When the transport-related services are performed in a State Party, or

(c) When, according to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law of a State Party.

(2) If the operator has more than one place of business, the place of business is that which has the closest relationship to the transport-related services as a whole.

(3) If the operator does not have a place of business, reference is to be made to the operator's habitual residence.

Article 3. Period of responsibility

The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them.

Article 4. Issuance of document

(a) Acknowledge his receipt of the goods by signing and dating a document presented by the customer that identifies the goods, or

(b) Issue a signed document identifying the goods, acknowledging his receipt of the goods and the date thereof, and stating their condition and quantity in so far as they can be ascertained by reasonable means of checking.

(2) If the operator does not act in accordance with either subparagraph (a) or (b) of paragraph (1), he is presumed to have received the goods in apparent good condition, unless he proves otherwise. No such presumption applies when the services performed by the operator are limited to the immediate transfer of the goods between means of transport.

(3) A document referred to in paragraph (1) may be issued in any form which preserves a record of the information contained therein. When the customer and the operator have agreed to communicate electronically, a document referred to in paragraph (1) may be replaced by an equivalent electronic data interchange message.

(4) The signature referred to in paragraph (1) means a handwritten signature, its facsimile or an equivalent authentication effected by any other means.

Article 5. Basis of liability

(1) The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

(2) Where a failure on the part of the operator, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services to take the measures referred to in paragraph (1) combines with another cause to produce loss, damage or delay, the operator is liable only to the extent that the loss resulting from such loss, damage or delay is attributable to that failure, provided that the operator proves the amount of the loss not attributable thereto.

(3) Delay in handing over the goods occurs when the operator fails to hand them over to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a reasonable time after receiving a request for the

(1) the operator may, and at the customer's request shall, within a reasonable

(4) If the operator fails to hand over the goods to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within a period of 30 consecutive days after the date expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a period of 30 consecutive days after receiving a request for the goods by such person, a person entitled to make a claim for the loss of the goods may treat them as lost.

Article 6. Limits of liability

(1) (a) The liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

(b) However, if the goods are handed over to the operator immediately after carriage by sea or by inland waterways, or if the goods are handed over, or are to be handed over, by him for such carriage, the liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged. For the purposes of this paragraph, carriage by sea or by inland waterways includes pick-up and delivery within a port.

(c) When the loss of or damage to a part of the goods affects the value of another part of the goods, the total weight of the lost or damaged goods and of the goods whose value is affected shall be taken into consideration in determining the limit of liability.

(2) The liability of the operator for delay in handing over the goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the charges payable to the operator for his services in respect of the goods delayed, but not exceeding the total of such charges in respect of the consignment of which the goods were a part.

(3) In no case shall the aggregate liability of the operator under both paragraphs (1) and (2) exceed the limitation which would be established under paragraph (1) for total loss of the goods in respect of which such liability was incurred.

(4) The operator may agree to limits of liability exceeding those provided for in paragraphs (1), (2) and (3).

Article 7. Application to non-contractual claims

(1) The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the operator in respect of loss of or damage to the goods, as well as delay in handing over the goods, whether the action is

(2) If such an action is brought against a servant or agent of the operator, or against another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services, such servant, agent or person, if he proves that he acted within the scope of his employment or engagement by the operator, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the operator is entitled to invoke under this Convention.

(3) Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the operator and from any servant, agent or person referred to in the preceding paragraph shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit liability

(1) The operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay resulted from an act or omission of the operator himself or his servants or agents done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

(2) Notwithstanding the provision of paragraph (2) of article 7, a servant or agent of the operator or another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay resulted from an act or omission of such servant, agent or person done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Special rules on dangerous goods

If dangerous goods are handed over to the operator without being marked, labelled, packaged or documented in accordance with any law or regulation relating to dangerous goods applicable in the country where the goods are handed over and if, at the time the goods are taken in charge by him, the operator does not otherwise know of their dangerous character, he is entitled:

(a) To take all precautions the circumstances may require, including, when the goods pose an imminent danger to any person or property, destroying the goods, rendering them innocuous, or disposing of them by any other lawful means, without payment of compensation for damage to or destruction of the goods resulting from such precautions, and

(b) To receive reimbursement for all costs incurred by him in taking the measures referred to in subparagraph (a) from the person who failed to meet any obligation under such applicable law or regulation to inform him

Article 10. Rights of security in goods

- (1) The operator has a right of retention over the goods for costs and claims which are due in connection with the transport-related services performed by him in respect of the goods both during the period of his responsibility for them and thereafter. However, nothing in this Convention affects the validity under the applicable law of any contractual arrangements extending the operator's security in the goods.
- (2) The operator is not entitled to retain the goods if a sufficient guarantee for the sum claimed is provided or if an equivalent sum is deposited with a mutually accepted third party or with an official institution in the State where the operator has his place of business.
- (3) In order to obtain the amount necessary to satisfy his claim, the operator is entitled, to the extent permitted by the law of the State where the goods are located, to sell all or part of the goods over which he has exercised the right of retention provided for in this article. This right to sell does not apply to containers, pallets or similar articles of transport or packaging which are owned by a party other than the carrier or the shipper and which are clearly marked as regards ownership except in respect of claims by the operator for the cost of repairs of or improvements to the containers, pallets or similar articles of transport or packaging.
- (4) Before exercising any right to sell the goods, the operator shall make reasonable efforts to give notice of the intended sale to the owner of the goods, the person from whom the operator received them and the person entitled to take delivery of them from the operator. The operator shall account appropriately for the balance of the proceeds of the sale in excess of the sums due to the operator plus the reasonable costs of the sale. The right of sale shall in all other respects be exercised in accordance with the law of the State where the goods are located.

Article 11. Notice of loss, damage or delay

- (1) Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given to the operator not later than the third working day after the day when the goods were handed over by the operator to the person entitled to take delivery of them, the handing over is *prima facie* evidence of the handing over by the operator of the goods as described in the document issued by the operator pursuant to paragraph (1)(b) of article 4 or, if no such document was issued, in good condition.
- (2) Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph (1) apply correspondingly if notice is not given to the operator within 15 consecutive days after the day when the goods reached the final recipient, but no later than 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the recipient.

(3) If the operator participated in a survey or inspection of the goods at the time when they were handed over to the person entitled to take delivery of them, notice need not be given to the operator of loss or damage ascertained during that survey or inspection.

(4) In the case of any actual or apprehended loss of or damage to the goods, the operator, the carrier and the person entitled to take delivery of the goods shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

(5) No compensation is payable for loss resulting from delay in handing over the goods unless notice has been given to the operator within 21 consecutive days after the day when the goods were handed over to the person entitled to take delivery of them.

Article 12. Limitation of actions

(1) Any action under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

(2) The limitation period commences:

(a) On the day the operator hands over the goods or part thereof to, or places them at the disposal of, a person entitled to take delivery of them, or

(b) In cases of total loss of the goods, on the day the person entitled to make a claim receives notice from the operator that the goods are lost, or on the day that person may treat the goods as lost in accordance with paragraph (4) of article 5, whichever is earlier.

(3) The day on which the limitation period commences is not included in the period.

(4) The operator may at any time during the running of the limitation period extend the period by a notice to the claimant. The period may be further extended by another notice or notices.

(5) A recourse action by a carrier or another person against the operator may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if it is instituted within 90 days after the carrier or other person has been held liable in an action against himself or has settled the claim upon which such action was based and if, within a reasonable period of time after the filing of a claim against a carrier or other person that results in a recourse action against the carrier, the claimant files a recourse action against the carrier or other person.

Article 13. Contractual stipulations

- (1) Unless otherwise provided in this Convention, any stipulation in a contract concluded by an operator or in any document signed or issued by the operator pursuant to article 4 is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part.
- (2) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the operator may agree to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

Article 14. Interpretation of the Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application.

Article 15. International transport conventions

This Convention does not modify any rights or duties which may arise under an international convention relating to the international carriage of goods which is binding on a State which is a party to this Convention or under any law of such State giving effect to a convention relating to the international carriage of goods.

Article 16. Unit of account

- (1) The unit of account referred to in article 6 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be expressed in the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The equivalence between the national currency of a State Party which is a member of the International Monetary Fund and the Special Drawing Right is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The equivalence between the national currency of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and the Special Drawing Right is to be calculated in a manner determined by that State.
- (2) The calculation mentioned in the last sentence of the preceding paragraph is to be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for amounts in article 6 as is expressed there in units of account. States Parties must communicate to the depositary the manner of calculation at the time of signature or when depositing their instrument of ratification, acceptance, approval or accession

FINAL CLAUSES

Article 17. Depositary

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

Article 18. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

- (1) This Convention is open for signature at the concluding meeting of the United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade and will remain open for signature by all States at the Headquarters of the United Nations, New York, until 30 April 1992.
- (2) This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
- (3) This Convention is open to accession by all States which are not signatory States as from the date it is open for signature.
- (4) Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 19. Application to territorial units

- (1) If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may at any time substitute another declaration for its earlier declaration.
- (2) These declarations are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.
- (3) If, by virtue of a declaration under this article, this Convention extends to one or more but not all of the territorial units of a State Party, this Convention shall be applicable only if
 - (a) The transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a territorial unit to which the Convention extends, or
 - (b) The transport-related services are performed in a territorial unit to which the Convention extends, or
 - (c) According to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law in force in a territorial unit to which

(4) If a State makes no declaration under paragraph (1) of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 20. Effect of declaration

- (1) Declarations made under article 19 at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
- (2) Declarations and confirmations of declarations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
- (3) A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
- (4) Any State which makes a declaration under article 19 may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 21. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 22. Entry into force

- (1) This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
- (2) For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
- (3) Each State Party shall apply the provisions of this Convention to transport-related services with respect to goods taken in charge by the operator on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 23. Revision and amendment

- (1) At the request of not less than one third of the States Parties to this Convention, the depositary shall convene a conference of the States Parties to this Convention for the purpose of considering a revision or amendment of the Convention.

(2) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 24. Revision of limitation amounts

- (1) At the request of at least one quarter of the States Parties, the depositary shall convene a meeting of a Committee composed of a representative from each Contracting State to consider increasing or decreasing the amounts in article 6.
- (2) If this Convention enters into force more than five years after it was opened for signature, the depositary shall convene a meeting of the Committee within the first year after it enters into force.
- (3) The meeting of the Committee shall take place on the occasion and at the location of the next session of the United Nations Commission on International Trade Law.
- (4) In determining whether the limits should be amended, and if so, by what amount, the following criteria, determined on an international basis, and any other criteria considered to be relevant, shall be taken into consideration:
 - (a) The amount by which the limits of liability in any transport-related convention have been amended;
 - (b) The value of goods handled by operators;
 - (c) The cost of transport-related services;
 - (d) Insurance rates, including for cargo insurance, liability insurance for operators and insurance covering job-related injuries to workmen;
 - (e) The average level of damages awarded against operators for loss of or damage to goods or delay in handing over goods; and
 - (f) The costs of electricity, fuel and other utilities.
- (5) Amendments shall be adopted by the Committee by a two-thirds majority of its members present and voting.
- (6) No amendment of the limits of liability under this article may be considered less than five years from the date on which this Convention was opened for signature.
- (7) Any amendment adopted in accordance with paragraph (5) shall be notified by the depositary to all Contracting States. The amendment is deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after it has been notified, unless within that period not less than one third of the States Parties have communicated to the depositary their objection to the amendment. If the Committee has communicated to the depositary that they do not

accept the amendment. An amendment deemed to have been accepted in accordance with this paragraph enters into force for all States Parties 18 months after its acceptance.

(8) A State Party which has not accepted an amendment is nevertheless bound by it, unless such State denounces the present Convention at least one month before the amendment enters into force. Such denunciation takes effect when the amendment enters into force.

(9) When an amendment has been adopted in accordance with paragraph (5) but the 18-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party to this Convention during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period is bound by any amendment which has been accepted in accordance with paragraph (7).

(10) The applicable limit of liability is that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the occurrence which caused the loss, damage or delay.

Article 25. Denunciation

(1) A State Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

(2) Subject to paragraph (8) of article 24, the denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary. *it*

DONE at Vienna, this nineteenth day of April one thousand nine hundred and ninety-one, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ СВОЮ УБЕЖДЕННОСТЬ в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

УЧИТЫВАЯ проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле;

НАМЕРЕВАЯСЬ облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

- а) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;
- б) 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 не предоставлены оператором;
- с) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение;

d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;

e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;

f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:

a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Государстве-стороне, или

b) когда транспортные услуги предоставляются в Государстве-стороне, или

c) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законом Государства-стороны.

2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.

3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:

a) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо

b) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Когда оператор не совершает действий, предусмотренных в подпункте (a) или в подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В тех случаях, когда заказчик и оператор договорились использовать электронные средства связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.

4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания ответственности

1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2) В тех случаях, когда непринятие оператором, его служащими или агентами либо другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен непринятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен непринятием этих мер.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) Если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям либо если груз передается или должен передаваться им для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с

положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в границах порта.

с) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей размеры такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не должна превышать ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора либо другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что его действия находились в пределах его служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, 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 оператора либо другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, 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

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или предписанием, касающимися опасных грузов и применимыми в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, если груз представит непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или распорядиться им с помощью иных правомерных средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое обязательство на основании такого применимого закона или предписания проинформировать его об опасном характере груза.

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, возникшими в связи с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза как в пределах периода его ответственности за груз, так и впоследствии. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с применимым законом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно одобренной третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых законом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Это право продажи не применяется к контейнерам, паллетам или подобным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, кроме случаев, когда требования оператора касаются стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, паллетов или подобных приспособлений для транспортировки или упаковки.

4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор должен предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом отчитаться относительно остатка поступлений от продажи сверх сумм, причитающихся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи должно осуществляться во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

- 1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством prima facie передачи оператором груза в соответствии с описанием в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.
- 2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.
- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза при его передаче лицу, уполномоченному принять груз, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - a) в день, когда оператором груз или часть его передается либо предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, или
 - b) в случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает от оператора уведомление о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.

- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем уведомления заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого уведомления или уведомлений.
- 5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после заявления против перевозчика или другого лица требования, которое может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о заявлении такого требования было сделано оператору.

Статья 13

Договорные условия

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, 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.
- 2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и связывающей государство, являющееся стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов.

Статья 16

Расчетная единица

- 1) Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой

Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

- 1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.
- 2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
- 3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.
- 4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

- 1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

- 2) В этих заявлениях должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.
- 3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция должна применяться лишь в том случае, если
 - а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - б) транспортные услуги предоставляются в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - в) в соответствии с нормами частного международного права, транспортные услуги регулируются законом, действующим в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция.
- 4) Если государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

Вступление заявления в силу

- 1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.
- 3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.
- 4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

- 1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств - сторон настоящей Конвенции депозитарий должен созвать 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 24

Пересмотр сумм ограничения

1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий должен созвать совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.

2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий должен созвать совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.

3) Совещание Комитета должно проводиться во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4) При установлении того, следует ли изменять пределы и, если да, то на какую сумму, должны приниматься во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:

a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;

b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;

c) стоимость транспортных услуг;

d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;

e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и

- f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки должны утверждаться Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, утвержденную в соответствии с пунктом 5, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если такое государство не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.
- 9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством-стороной после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.
- 10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

Денонсация

- 1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.
- 2) С учетом пункта 8 статьи 24, 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 Вене девятнадцатого апреля тысяча девятьсот девяносто первого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

