

Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов

[Часть I. Общие положения.](#)

[Часть II. Документация.](#)

[Часть III. Ответственность оператора смешанной перевозки.](#)

[Часть IV. Ответственность грузоотправителя.](#)

[Часть V. Требования и иски.](#)

[Часть VI. Дополнительные положения](#)

[Часть VII. Таможенные вопросы.](#)

[Часть VIII. Заключительные положения](#)

Государства - участники Конвенции, признавая,

- a) что международные смешанные перевозки являются одним из средств, содействующих целенаправленному развитию мировой торговли;
- b) необходимость стимулирования беспрепятственного развития рациональных и эффективных смешанных перевозок, отвечающих потребностям соответствующего вида торговли;
- c) желательность обеспечения надлежащего развития международных смешанных перевозок в интересах всех стран и необходимость рассмотрения особых проблем транзитных стран;
- d) желательность установления определенных правил, относящихся к перевозке грузов в соответствии с договорами международной смешанной перевозки, включая справедливые положения об ответственности операторов смешанной перевозки;
- e) необходимость того, чтобы настоящая Конвенция не затронула применения какой-либо международной конвенции или национального закона, относящегося к регулированию и контролю транспортных операций;
- f) право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операторов смешанной перевозки и их операции;
- g) необходимость учета особых интересов и проблем развивающихся стран, например в том, что касается внедрения новых видов технологии, участия в смешанных перевозках их национальных перевозчиков и операторов, их экономической эффективности и максимального использования местной рабочей силы и страхования;
- h) необходимость обеспечения сбалансированности интересов лиц, предоставляющих услуги в области смешанных перевозок и пользующихся ими;
- i) необходимость облегчения таможенных процедур и надлежащего учета проблем транзитных стран.

Соглашаясь о следующих основных принципах, согласно которым:

- a) между развитыми и развивающимися странами должен быть установлен справедливый баланс интересов и достигнуто справедливое распределение

деятельности между этими группами стран в области международных смешанных перевозок;

- b) между оператором смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами должны проводиться консультации в отношении условий предоставления услуг как до, так и после внедрения любой новой технологии смешанных перевозок грузов;
- c) грузоотправители свободны выбирать между использованием смешанных перевозок и перевозок, осуществляемых на отдельных этапах различными видами транспорта;
- d) ответственность оператора смешанной перевозки в соответствии с настоящей Конвенцией основывается на принципе презумпции вины. Постановили заключить в этих целях Конвенцию и договорились для этого о нижеследующем:

Часть I. Общие положения

Статья 1. Определения Для целей настоящей Конвенции:

1. "**Международная смешанная перевозка**" означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.
2. "**Оператор смешанной перевозки**" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.
3. "**Договор смешанной перевозки**" означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных [платежей](#) обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.
4. "**Документ смешанной перевозки**" означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.
5. "**Грузоотправитель**" означает любое лицо, которым или от имени либо от лица которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени либо от лица которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки.
6. "**Грузополучатель**" означает лицо, уполномоченное на получение груза.
7. "**Груз**" включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.
8. "**Международная конвенция**" означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое нормами международного права.
9. "**Императивная норма национального права**" означает любую норму закона, относящуюся к перевозке грузов, от положения которой нельзя отступить посредством принятия договорного условия в ущерб грузоотправителю.
10. "**Письменная форма**" означает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2. Сфера применения

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

- а) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или
- б) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из Договаривающихся государств.

Статья 3 Обязательное применение

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

Статья 4. Регулирование и контролирование смешанных перевозок

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

Часть II. Документация

Статья 5. Выдача документа смешанной перевозки

1. Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным.
2. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом.
3. Подпись на документе смешанной перевозки может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, проставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.
4. С согласия грузоотправителя необоротный документ смешанной перевозки может быть выдан путем использования любых механических или других средств, сохраняющих запись о данных, которые должны содержаться в документе смешанной перевозки согласно [статье 8](#). В

этом случае оператор смешанной перевозки после принятия груза в свое ведение выдает грузоотправителю надлежаще составленный документ, содержащий все зафиксированные таким образом данные, и этот документ в целях положений настоящей Конвенции рассматривается в качестве документа смешанной перевозки.

Статья 6. Обратный документ смешанной перевозки

1. Если документ смешанной перевозки выдается как обратный:

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

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

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

Статья 7. Необоротный документ смешанной перевозки

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

2. Оператор смешанной перевозки освобождается от обязанности выдать груз, если он выдает его грузополучателю, указанному в таком необоротном документе смешанной перевозки, или иному лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме.

Статья 8. Содержание документа смешанной перевозки

1. Документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

- a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;
- b) внешнее состояние груза;
- c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора смешанной перевозки;
- d) наименование грузоотправителя;
- e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;
- f) место и дата принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение;
- g) место доставки груза;
- h) дата или срок доставки груза в место назначения, если они прямо согласованы сторонами;
- i) указание о том, является ли документ смешанной перевозки обратным или необоротным;

- j) место и дата выдачи документа смешанной перевозки;
- k) подпись оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица;
- l) [провозные платежи](#) по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или провозные платежи, включая наименование валюты, подлежащие уплате грузополучателем, или иное указание на то, что провозные платежи уплачиваются им;
- m) предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза, если они известны в момент выдачи документа смешанной перевозки;
- n) указание, упомянутое в пункте 3 [статьи 28](#);
- o) любые другие данные, которые стороны могут договориться включить в документ смешанной перевозки, если они не противоречат законам страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.

2. Отсутствие в документе смешанной перевозки каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки, при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в [пункте 4 статьи 1](#).

Статья 9. Оговорки в документе смешанной перевозки

1. Если в документе смешанной перевозки содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества грузов, в отношении которых оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому грузу, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, должны внести в документ смешанной перевозки оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

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

Статья 10. Доказательственная сила документа смешанной перевозки

За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно [статье 9](#):

а) документ смешанной перевозки является доказательством *prima facie* принятия оператором смешанной перевозки в свое ведение груза, как он описан в документе; и б) доказывание оператором смешанной перевозки противного не допускается, если выданный документ смешанной перевозки является оборотным и передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза.

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

Если оператор смешанной перевозки в целях обмана вносит в документ смешанной перевозки ложные данные о грузе или опускает любые данные, подлежащие включению в соответствии с пунктом 1 "а" или "б" [статьи 8](#) или статьей 9, он несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренным в настоящей Конвенции, за любые потери, убытки и расходы, понесенные третьей стороной, включая грузополучателя, которая

действовала, полагаясь на описание груза в выданном документе смешанной перевозки.

Статья 12 Гарантии грузоотправителя

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

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

Статья 13 Другие документы

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

Часть III. Ответственность оператора смешанной перевозки.

Статья 14 Период ответственности

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

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

a) с момента, когда он принял груз от:

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

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, подлежащих применению в месте

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

b) до момента, когда он выдал груз:

i) путем вручения груза грузополучателю, или

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

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

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на оператора смешанной перевозки включает его служащих или агентов или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для

исполнения договора смешанной перевозки, а ссылки на грузоотправителя или грузополучателя включают их служащих или агентов.

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

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

Статья 16. Основания ответственности

1. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в [статье 14](#), если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в [статье 15](#), приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
2. Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств.
3. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, определенного в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать груз утраченным.

Статья 17. Сопутствующие причины.

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

Статья 18. Пределы ответственности

1. В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза согласно положениям [статьи 16](#), его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.
2. Для исчисления, какая из сумм, установленных пунктом 1 настоящей статьи, больше, применяются следующие правила:
 - а) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для

транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

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

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

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

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

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

7. "**Расчетная единица**" означает расчетную единицу, указанную в [статье 31](#).

Статья 19. Ущерб, причиненный на определенном этапе перевозки

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

Статья 20. Внедоговорная ответственность

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

2. Если иск по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза или задержки в доставке, предъявлен к служащему или агенту оператора смешанной перевозки и если такой служащий или агент докажет, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, или к любому другому лицу, услугами которого он пользуется в целях исполнения договора смешанной перевозки, если такое другое лицо докажет, что оно

действовало при исполнении этого договора, служащий или агент или такое другое лицо имеет право воспользоваться возражениями и пределами ответственности, на которые вправе ссылаться согласно настоящей Конвенции оператор смешанной перевозки.

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

Статья 21. Утрата права на ограничение ответственности

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

2. Несмотря на положения пункта 2 [статьи 20](#), служащий или агент оператора смешанной перевозки или другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений такого служащего, агента или другого лица, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке.

Часть IV. Ответственность грузоотправителя

Статья 22. Общее правило

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

Статья 23. Специальные правила об опасных грузах

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

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

а) грузоотправитель несет ответственность перед оператором смешанной перевозки 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

смешанной перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

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

Часть V. Требования и иски

Статья 24. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю, такая выдача является доказательством *prima facie* сдачи оператором смешанной перевозки груза в соответствии с описанием в документе смешанной перевозки.
2. Когда утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю.
3. Если состояние груза при его выдаче грузополучателю было предметом совместного осмотра или проверки сторонами или их уполномоченными представителями в месте выдачи, уведомление в письменной форме в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки, не требуется.
4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения оператор смешанной перевозки и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки состояния и количества груза.
5. Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня, когда груз был выдан путем передачи грузополучателю или после того, как грузополучатель был уведомлен о том, что груз выдан в соответствии с пунктом 2 "b" "ii" или "iii" [статьи 14](#).
6. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения или после выдачи груза в соответствии с пунктом 2 [статьи 14](#), в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством *prima facie* того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.
7. Если любой из сроков уведомления, предусмотренных в пунктах 2, 5 и 6 настоящей статьи, заканчивается в день, который не является рабочим днем в месте выдачи груза, такой срок продлевается до следующего рабочего дня.
8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано лицу, действующему от имени оператора смешанной перевозки, включая любое лицо, услугами которого он пользуется в месте выдачи груза, или лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным оператору смешанной перевозки или грузоотправителю соответственно.

Статья 25. Исковая давность

1. Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.
2. Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, - в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан.
3. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений.
4. При условии, что другая применимая международная конвенция не содержит иных положений, регрессный иск о возмещении ущерба может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным на основании настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство; однако этот предоставленный срок должен составлять не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее такой иск о возмещении ущерба, удовлетворило претензию или получило уведомление о возбуждении процесса против него самого.

Статья 26. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:
 - a) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
 - b) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
 - c) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или
 - d) любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.
2. Никакое судебное разбирательство, связанное с международной смешанной перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 настоящей статьи. Положения

настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

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

4. а) В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство. б) Для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения и перенос иска в другой суд в пределах той же страны не считаются предъявлением нового иска.

Статья 27. Арбитражное разбирательство

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

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

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

і) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или **Статья 30. Другие конвенции**

конвенции

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

2. Положения статей 26 и 27 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой международной конвенции, относящейся к вопросам, регулируемым в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах, являющихся сторонами такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применения пункта 3 [статьи 27](#) настоящей Конвенции.

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

ответственность за такой ущерб:

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

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

4. Перевозки грузов в соответствии со статьей 2 Женевской конвенции от 19 мая 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов, статьей 2 Бернской конвенции от 7 февраля 1970 года о железнодорожных перевозках грузов с поправками, внесенными в нее Протоколом I от 9 ноября 1973 года, или в соответствии с аналогичными положениями других международных межправительственных конвенций, касающихся договоров о перевозке одним видом транспорта, действующих на дату принятия настоящей Конвенции, не будут рассматриваться государствами, являющимися участниками этих конвенций, регулирующих такие перевозки, в качестве международной смешанной перевозки в значении, определенном в [пункте 1 статьи 1](#) настоящей Конвенции, поскольку такие государства обязаны применять положения этих конвенций к таким перевозкам грузов.

Статья 31. Расчетная или валютная единица и перевод

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

2. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются в следующих размерах: для пределов, предусмотренных в пункте 1 [статьи 18](#) - 13 750 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки либо 41,25 валютной единицы за один килограмм веса груза брутто, а для пределов, предусмотренных в пункте 3 [статьи 18](#), - 124 валютных единицы.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную

валюту сумм, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

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

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

Часть VII. Таможенные вопросы

Статья 32. Таможенный транзит

1. Договаривающиеся государства разрешают использовать процедуру таможенного транзита при международных смешанных перевозках.
2. В соответствии с положениями национального права или правил и межправительственных соглашений таможенный транзит грузов при международных смешанных перевозках осуществляется в соответствии с правилами и принципами, содержащимися в статьях I - VI приложения к настоящей Конвенции.
3. При введении законов или правил в отношении процедур таможенного транзита, касающегося смешанной перевозки грузов, Договаривающиеся государства должны учитывать статьи I - VI приложения к настоящей Конвенции.

Часть VIII. Заключительные положения

Статья 33. Депозитарий Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием данной Конвенции.

Статья 34. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Все государства имеют право стать Сторонами настоящей Конвенции путем:
 - a) подписания без оговорок о ратификации, принятии или утверждении; или
 - b) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения; или
 - c) присоединения.
2. Настоящая Конвенция открыта для подписания с 1 сентября 1980 года по 31 августа 1981 года включительно в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
3. После 31 августа 1981 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех государств, не подписавших Конвенцию.
4. Документы о ратификации, принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение депозитарию.
5. Организации региональной экономической интеграции, учрежденные суверенными государствами - членами ЮНКТАД и обладающие компетенцией вести переговоры, заключать и применять международные соглашения в специальных областях, затрагиваемых Конвенцией,

будут также уполномочены стать стороной настоящей Конвенции в соответствии с положениями пунктов 1 - 4 настоящей статьи, принимая тем самым в отношении других сторон настоящей Конвенции права и обязанности по настоящей Конвенции в названных специальных областях.

Статья 35. Оговорки

К настоящей Конвенции не могут быть сделаны никакие оговорки.

Статья 36. Вступление в силу

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

2. Для каждого государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после выполнения требований относительно вступления в силу, установленных в пункте 1 настоящей статьи, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты сдачи на хранение таким государством соответствующего документа.

Статья 37. Дата начала применения

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

Статья 38. Права и обязанности, вытекающие из существующих конвенций

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

Статья 39. Пересмотр и поправки

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

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

3. С учетом положений нижеследующего пункта 4 любая поправка, принятая конференцией, вступает в силу только для тех Договаривающихся государств, которые приняли ее, в первый

день месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств, поправка вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после принятия ее данным государством.

4. Любая принятая конференцией поправка, изменяющая суммы, указанные в [статье 18](#) и пункте 2 [статьи 31](#), или заменяющая любую или обе единицы, определенные в пунктах 1 и 3 [статьи 31](#), другими единицами, вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Договаривающиеся государства, которые приняли измененные суммы или заменяющие единицы, применяют их в своих отношениях со всеми Договаривающимися государствами. 5. Принятие поправок осуществляется посредством сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа. 6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу любой поправки, принятой конференцией, считается относящимся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 40. Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию в любое время по истечении двухлетнего срока с даты вступления Конвенции в силу путем направления депозитарию письменного уведомления.
2. Такая денонсация приобретает силу в первый день месяца по истечении одного года после получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого более длительного срока после получения уведомления депозитарием. В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные, поставили ниже свои подписи в указанные даты. Совершено в Женеве двадцать четвертого мая одна тысяча девятьсот восьмидесятого года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Аутентичность текста удостоверяется Кармен Шрамак Секретарь Конференции Организации Объединенных Наций по Конвенции о международных смешанных перевозках Приложение к Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов ПОЛОЖЕНИЯ по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов

Статья I

Для целей настоящей Конвенции:

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

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

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

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

Статья II

1. В соответствии с положениями законов, предписаний и международных конвенций, действующих на их территории, Договаривающиеся государства предоставляют свободу транзита грузов при международных смешанных перевозках.
2. Если условия, установленные таможенной транзитной процедурой, используемой при транзитной операции, выполняются в соответствии с требованиями таможенных властей, грузы при международной смешанной перевозке:
 - а) как правило, не подлежат таможенному досмотру в пути, за исключением проведения досмотра во время перевозки в той степени, в какой это может быть сочтено необходимым для обеспечения соблюдения правил и предписаний, невыполнение которых эта таможня несет ответственность. Исходя из этого, таможенные власти обычно ограничиваются контролем таможенных пломб и иными мерами таможенного обеспечения в пунктах ввоза и вывоза;
 - б) без ущерба для применения законов и предписаний, касающихся общественной или национальной безопасности, морали или охраны здоровья населения, не будут подвергаться каким-либо таможенным формальностям или требованиям дополнительно к тем, которые применяются при режиме таможенного транзита, используемом для данной транзитной операции.

Статья III

В целях облегчения транзита грузов каждое Договаривающееся государство:

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

Статья IV

1. Если условия, установленные таможенной транзитной процедурой, выполняются в соответствии с требованиями таможенных властей, грузы при международных смешанных перевозках освобождаются от уплаты ввозных/вывозных пошлин и сборов или заменяющих их взносов в транзитных странах.
2. Положения предыдущего пункта не исключают:
 - а) взимания платежей и сумм в силу национальных предписаний, исходя из соображений общественной безопасности или охраны здоровья населения;
 - б) взимания [платежей](#) и сумм в размерах, соответствующих примерной стоимости оказанных услуг, при условии, что они взимаются на условиях равенства.

Статья V

1. В тех случаях, когда требуется финансовая гарантия, обеспечение таможенной транзитной операции гарантируется по требованию таможенных властей данной транзитной страны в соответствии с ее национальными законами, предписаниями и международными конвенциями.
2. Для облегчения таможенного транзита система таможенных гарантий должна быть простой, эффективной, недорогостоящей и должна охватывать взимаемые импортные/экспортные

пошлины и сборы, а также подлежащие уплате штрафы в странах, где они обеспечиваются гарантиями.

Статья VI

1. Без ущерба для каких-либо других документов, которые могут потребоваться в соответствии с какой-либо международной конвенцией или национальными законами и предписаниями, таможенные власти транзитных стран принимают документ смешанной перевозки в качестве описательной части таможенного транзитного документа.
2. Для облегчения таможенного транзита таможенные транзитные документы, по мере возможности, должны соответствовать форме, воспроизводимой ниже.