

**КОНВЕНЦИЯ  
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ  
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ  
В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**



**ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
1991**

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;

b) 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;

c) "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:
  - а) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо
  - б) 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 (а) или в подпункте (б) 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, управомоченному 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 ссылаться 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.



























Certified true copy X.13  
Copie certifiée conforme X.13  
October 2004