



DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_XI_E_1

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications E.
Multimodal Transport

TITLE : 1. United Nations Convention on International
Multimodal Transport of Goods. Geneva, 24 May 1980



**UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS**

**CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES**

اتفاقية الأمم المتحدة
للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

联合国国际货物多式联运公约

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О
МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS**



**UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS**



UNITED NATIONS
1980

UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING

(a) that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;

(b) the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of the trade concerned;

(c) the desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;

(d) the desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provisions concerning the liability of multimodal transport operators;

(e) the need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;

(f) the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;

(g) the need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal services of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;

(h) the need to ensure a balance of interests between suppliers and users of multimodal transport services;

(i) the need to facilitate customs procedures with due consideration to the problems of transit countries;

AGREEING to the following basic principles:

(a) that a fair balance of interests between developed and developing countries should be established and an equitable distribution of activities between these groups of countries should be attained in international multimodal transport;

(b) that consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities;

(c) the freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services;

(d) that the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.
3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.
4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.
6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.
8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

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

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

Article 2

Scope of application

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

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

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

Article 3

Mandatory application

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

Article 4

Regulation and control of multimodal transport

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations

and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.

3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

PART II. DOCUMENTATION

Article 5

Issue of multimodal transport document

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.
2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.
3. The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.
4. If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

Article 6

Negotiable multimodal transport document

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:
 - (a) It shall be made out to order or to bearer;
 - (b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;
 - (c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;
 - (d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
 - (e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy".
2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

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

Article 7

Non-negotiable multimodal transport document

1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.
2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

Article 8

Contents of the multimodal transport document

1. The multimodal transport document shall contain 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 gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;
 - (b) The apparent condition of the goods;
 - (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;
 - (d) The name of the consignor;
 - (e) The consignee, if named by the consignor;
 - (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;
 - (g) The place of delivery of the goods;
 - (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;

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

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

(k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;

(l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him.

(m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;

(n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;

(o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

2. The absence from the multimodal document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.

Article 9

Reservations in the multimodal transport document

1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

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

Article 10

Evidentiary effect of the multimodal transport document

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

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

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

Article 11

Liability for intentional misstatements or omissions

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

Article 12

Guarantee by the consignor

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

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

Article 13

Other documents

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

PART III. LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Article 14

Period of responsibility

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.
2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:
 - (a) from the time he has taken over the goods from:
 - (i) the consignor or a person acting on his behalf; or
 - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;
 - (b) until the time he has delivered the goods:
 - (i) by handing over the goods to the consignee; or
 - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or
 - (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.
3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

Article 15

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

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

Article 16

Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.
2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.
3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

Article 17

Concurrent causes

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

Article 18

Limitation of liability

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:
 - (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.
 - (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.
3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.
4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.
5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.
6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.
7. "Unit of account" means the unit of account mentioned in article 31.

Article 19

Localized damage

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

Article 20

Non-contractual liability

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.
2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.
3. Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 21

Loss of the right to limit liability

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

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

PART IV. LIABILITY OF THE CONSIGNOR

Article 22

General rule

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

Article 23

Special rules on dangerous goods

1. The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.
2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:
 - (a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all 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 paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.
4. If, in cases where the provisions of paragraph 2 (b) of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 24

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.
2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.
3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties or their authorized representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.
4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.
5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.
6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.
7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

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

Article 25

Limitation of actions

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

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

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

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

Article 26

Jurisdiction

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

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(d) any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

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

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

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

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

Article 27

Arbitration

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

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

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

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

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

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

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

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

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 28

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.
3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee.
4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The multimodal transport operator must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 29

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.
2. With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 30

Other conventions

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

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

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

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

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

4. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

Article 31

Unit of account or monetary unit and conversion

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

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18 to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18 to 124 monetary units.

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

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

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

PART VII. CUSTOMS MATTERS

Article 32

Customs transit

1. Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.
2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the customs transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the Annex to this Convention.
3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the Annex to this Convention.

PART VIII. FINAL CLAUSES

Article 33

Depositary

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

Article 34

Signature, ratification, acceptance,
approval and accession

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:
 - (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) Accession.
2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.
3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.
5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35

Reservations

No reservation may be made to this Convention.

Article 36

Entry into force

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

2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 37

Date of application

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

Article 38

Rights and obligations under existing conventions

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

Article 39

Revision and amendments

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

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

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

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

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

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

Article 40

Denunciation

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 24 May 1980 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Annex

PROVISIONS ON CUSTOMS MATTERS RELATING TO INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

Article I

For the purposes of this Convention:

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

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

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

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

Article II

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

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

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

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

Article III

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

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

Article IV

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

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

- (a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health;
- (b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

Article V

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

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

Article VI

1. Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention or national law and regulations, customs authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the customs transit document.
2. With a view to facilitating customs transit, customs transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.

**CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES**



NATIONS UNIES
1980

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT
MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT :

- a) que le transport multimodal international est un des moyens de faciliter l'expansion ordonnée du commerce mondial;
- b) qu'il est nécessaire de stimuler le développement de services de transport multimodal adaptés, économiques et efficaces, qui permettent de répondre aux besoins du trafic considéré;
- c) qu'il est souhaitable d'assurer un développement ordonné du transport multimodal international dans l'intérêt de tous les pays et qu'il est nécessaire de prendre en considération les problèmes particuliers des pays de transit;
- d) qu'il est souhaitable de fixer certaines règles pour le transport de marchandises effectué en vertu de contrats de transport multimodal international, y compris des dispositions équitables concernant la responsabilité des entrepreneurs de transport multimodal;
- e) qu'il est nécessaire que la présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport;
- f) que chaque Etat a le droit de réglementer et de contrôler au niveau national les entrepreneurs et les opérations de transport multimodal;
- g) qu'il est nécessaire de tenir compte des intérêts et problèmes particuliers des pays en développement, en ce qui concerne, par exemple, l'introduction de technologies nouvelles, la participation aux services de transport multimodal de leurs transporteurs et entrepreneurs nationaux, le rapport entre le coût et l'efficacité de ces services, et l'utilisation maximale de la main-d'oeuvre et des assurances locales;
- h) qu'il est nécessaire d'assurer un équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services de transport multimodal;
- i) qu'il est nécessaire de faciliter les formalités douanières en tenant dûment compte des problèmes des pays de transit;

APPROUVANT les principes fondamentaux ci-après :

a) qu'il convient d'établir un juste équilibre entre les intérêts des pays développés et ceux des pays en développement et de parvenir à une répartition équitable des activités entre ces groupes de pays en matière de transport multimodal international;

b) qu'il convient de procéder à des consultations sur les conditions et modalités d'exploitation, tant avant qu'après l'introduction de toute technologie nouvelle dans le transport multimodal de marchandises, entre l'entrepreneur de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées;

c) qu'il convient de laisser aux chargeurs la liberté de choisir entre les services de transport multimodal et les services de transport fractionné;

d) que la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée;

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet et sont convenus en conséquence de ce qui suit :

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Par "transport multimodal international", il faut entendre le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international.
2. Par "entrepreneur de transport multimodal", il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.
3. Par "contrat de transport multimodal", il faut entendre un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal international.
4. Par "document de transport multimodal", il faut entendre un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.
5. Par "expéditeur", il faut entendre toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport multimodal est conclu avec l'entrepreneur de transport multimodal, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l'entrepreneur de transport multimodal en relation avec le contrat de transport multimodal.
6. Par "destinataire", il faut entendre la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
7. Par "marchandises", il faut entendre également les conteneurs, les palettes et tout conditionnement ou emballage similaire, s'ils sont fournis par l'expéditeur.
8. Par "convention internationale", il faut entendre un accord international conclu entre Etats sous forme écrite et régi par le droit international.

9. Par "loi nationale impérative", il faut entendre tout texte de loi concernant le transport de marchandises aux dispositions duquel il ne peut être dérogé par stipulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.

10. Par l'expression "par écrit", il faut entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport multimodal entre des lieux situés dans deux Etats si :

- a) le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant.

Article 3

Application obligatoire

1. Quand il a été conclu un contrat de transport multimodal qui conformément à l'article 2 est régi par la présente Convention, les dispositions de la présente Convention sont obligatoirement applicables audit contrat.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.

Article 4

Réglementation et contrôle du transport multimodal

1. La présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et elle n'est pas incompatible avec cette application.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre des mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées sur les conditions et modalités d'exploitation, l'octroi de licences aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national.

3. L'entrepreneur de transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays où il opère et aux dispositions de la présente Convention.

DEUXIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 5

Emission du document de transport multimodal

1. Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable.
2. Le document de transport multimodal doit être signé par l'entrepreneur de transport multimodal ou une personne mandatée par lui.
3. La signature apposée sur le document de transport multimodal peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si ce n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.
4. Si l'expéditeur en convient ainsi, un document de transport multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique ou autre constatant les indications visées à l'article 8 qui doivent figurer dans le document de transport multimodal. Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées, et aux fins des dispositions de la présente Convention ce document est réputé être un document de transport multimodal.

Article 6

Document négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme négociable :
 - a) il est à ordre ou au porteur;
 - b) s'il est à ordre, il est transmissible par endossement;
 - c) s'il est au porteur, il est transmissible sans endossement;
 - d) s'il y a émission de plusieurs originaux, il doit en indiquer le nombre;
 - e) si des copies sont émises, chacune doit porter la mention "copie non négociable".

2. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport multimodal ou de la personne agissant en son nom que contre remise du document de transport multimodal négociable, dûment endossé si cela est nécessaire.

3. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un document de transport multimodal négociable, la livraison a été effectuée de bonne foi par lui-même, ou par une personne agissant en son nom, contre remise de l'un de ces originaux.

Article 7

Document non négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme non négociable, il porte le nom du destinataire désigné.

2. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les livre au destinataire désigné dans le document de transport multimodal non négociable ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'il aura reçues, normalement, par écrit.

Article 8

Contenu du document de transport multimodal

1. Le document de transport multimodal porte les indications suivantes :
 - a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur;
 - b) l'état apparent des marchandises;
 - c) le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport multimodal;
 - d) le nom de l'expéditeur;
 - e) le destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur;
 - f) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal;
 - g) le lieu de livraison des marchandises;

- h) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties;
- i) une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non;
- j) le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal;
- k) la signature de l'entrepreneur de transport multimodal ou d'une personne mandatée par lui;
- l) le fret, pour chaque mode de transport, s'il est expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- m) l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal;
- n) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 28;
- o) toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de transport multimodal et qui ne seraient pas incompatibles avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.

2. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 du présent article n'entache pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois qu'il remplisse les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article premier.

Article 9

Réserves à faire dans le document de transport multimodal

1. Si le document de transport multimodal renferme des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises dont l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il ou elle a effectivement prises en charge ou si l'un ou l'autre n'a pas de moyens suffisants de contrôler ces indications, l'entrepreneur de transport multimodal, ou la personne agissant en son nom, doit faire dans le document de transport multimodal une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ces soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, ne fait pas mention dans le document de transport multimodal de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.

Article 10

Valeur probante du document de transport multimodal

A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu de l'article 9 et dans les limites de cette réserve :

- a) le document de transport multimodal fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport multimodal, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document;
- b) la preuve contraire par l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas recevable si le document de transport multimodal est émis sous forme négociable et a été transféré à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans ledit document.

Article 11

Responsabilité en cas de fausses déclarations ou d'omissions intentionnelles

Si, dans l'intention de léser un tiers, l'entrepreneur de transport multimodal fait figurer des renseignements inexacts concernant les marchandises dans le document de transport multimodal ou omet d'y inclure des renseignements requis en vertu du paragraphe 1 a) ou b) de l'article 8 ou en vertu de l'article 9, il est responsable, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses encourus par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le document de transport multimodal émis.

Article 12

Garantie donnée par l'expéditeur

1. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal prend en charge les marchandises, l'expéditeur est réputé avoir garanti l'exactitude des indications relatives à leur nature générale, à leurs marques, leur nombre, leur poids et leur quantité et, le cas échéant, leur caractère dangereux, fournies par lui pour mention dans le document de transport multimodal.

2. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les indications visées au paragraphe 1 du présent article. L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document de transport multimodal à un tiers. Le droit à l'indemnisation de l'entrepreneur de transport multimodal ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport multimodal vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article 13

Autres documents

La délivrance du document de transport multimodal n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport multimodal international, conformément aux conventions internationales ou aux législations nationales applicables. Toutefois, l'émission de ces autres documents n'entache pas la valeur juridique du document de transport multimodal.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DE L'ENTREPRENEUR DE
TRANSPORT MULTIMODAL

Article 14

Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

2. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde de l'entrepreneur de transport multimodal :

- a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) de l'expéditeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour le transport, conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de prise en charge;
- b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
 - i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises de l'entrepreneur de transport multimodal, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou aux lois ou aux usages du commerce considéré qui sont applicables au lieu de livraison; ou
 - iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de livraison.

3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention de l'entrepreneur de transport multimodal s'entend également de ses préposés, de ses mandataires ou de toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, et la mention de l'expéditeur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires.

Article 15

Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes

Sous réserve de l'article 21, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat.

Article 16

Fondement de la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 14, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visés à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.
2. Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenu des circonstances de fait.
3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs suivant la date de livraison fixée comme il est prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article 17

Causes concomitantes

Quand une faute ou une négligence de l'entrepreneur de transport multimodal, de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visés à l'article 15 a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, l'entrepreneur de transport multimodal n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver la part de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 18

Limites de la responsabilité

1. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises conformément à l'article 16 est limitée à une somme ne dépassant pas 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

- a) Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
- b) Quand l'engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas à l'entrepreneur de transport multimodal ou n'est pas autrement fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

4. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 16 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal.

5. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en vertu des paragraphes 1 et 4 ou des paragraphes 3 et 4 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 ou 3 du présent article en cas de perte totale des marchandises.

6. Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilités dépassant celles qui sont prescrites aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article peuvent être fixées dans le document de transport multimodal.

7. Par "unité de compte", il faut entendre l'unité de compte visée à l'article 31.

Article 19

Localisation du dommage

Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

Article 20

Responsabilité non contractuelle

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'entrepreneur de transport multimodal pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement

2. Dans le cas où une action pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou d'un retard à la livraison est intentée contre le préposé ou le mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal, si ce préposé ou ce mandataire prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, ou contre toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, si cette autre personne prouve qu'elle a agi en exécution du contrat, le préposé ou le mandataire ou ladite personne a le droit de se prévaloir des exonérations et limites de responsabilité que l'entrepreneur de transport multimodal a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des prescriptions de l'article 21, le montant total des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal et par un préposé ou un mandataire ou par toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 20, un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne sont pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que la perte, le dommage ou le retard en résulteraient probablement.

QUATRIEME PARTIE. RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR

Article 22

Règle générale

L'expéditeur est responsable du préjudice subi par l'entrepreneur de transport multimodal s'il est établi que ce préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence ou de celle de ses préposés ou de ses mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Les préposés ou mandataires de l'expéditeur sont responsables de ce préjudice s'il est établi qu'il résulte de leur faute ou de leur négligence.

Article 23

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. L'expéditeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.
2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses à l'entrepreneur de transport multimodal, l'expéditeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si l'expéditeur manque à cette obligation et si l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :
 - a) L'expéditeur est responsable envers l'entrepreneur de transport multimodal du préjudice résultant de l'expédition desdites marchandises; et
 - b) Les marchandises peuvent à tout moment être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.
3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport multimodal, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que l'entrepreneur de transport multimodal est responsable conformément aux dispositions de l'article 16.

CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

Article 24

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur de transport multimodal telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.
3. Si l'état des marchandises, au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, a fait l'objet d'une inspection contradictoire par les parties ou leurs représentants autorisés au lieu de livraison, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'entrepreneur de transport multimodal et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre de colis.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées conformément à l'alinéa b) ii) ou iii) du paragraphe 2 de l'article 14.
6. A moins que l'entrepreneur de transport multimodal ne donne à l'expéditeur, par écrit, un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage dans un délai de 90 jours consécutifs suivant cette perte ou ce dommage, ou suivant la livraison des marchandises conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 14 si elle intervient après, le fait que pareil avis n'a pas été donné constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires.
7. Si le jour où vient à expiration l'un des délais de notification prévus aux paragraphes 2, 5 et 6 du présent article est, un jour non ouvrable au lieu de livraison, ce délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal, y compris à toute personne dont il utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur, est réputé avoir été donné à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.

Article 25

Prescription

1. Toute action relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai.
2. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.
3. La personne contre qui une réclamation a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.
4. Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au paragraphe précédent, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées; toutefois ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 26

Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après :
 - a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

- b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu;
- c) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.

2. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 du présent article. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire.

- 4. a) Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;
- b) Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 27

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur,

- a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
 - i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

- ii) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu; ou
 - iii) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;
- b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.
3. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
5. Aucune des dispositions du présent article ne porte atteinte à la validité d'un accord d'arbitrage conclu par les parties après la naissance d'un litige relatif au transport multimodal international.

SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 28

Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport multimodal ou dans un document de transport multimodal est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou du document où elle figure. Une clause cédant à l'entrepreneur de transport multimodal le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal peut, avec l'accord de l'expéditeur, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.
3. Le document de transport multimodal doit contenir une mention selon laquelle le transport multimodal international est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.
4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou résultant de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit pour exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 29

Avaries communes

1. Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport multimodal ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes, au cas et dans la mesure où elles sont applicables.

2. A l'exception de l'article 25, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour pertes ou dommages subis par les marchandises doivent déterminer aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si l'entrepreneur de transport multimodal est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 30

Autres conventions

1. La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations prévus dans la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 25 août 1924; dans la Convention internationale de Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957; dans la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, du 19 novembre 1976; et dans la Convention de Genève relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CIN), du 1er mars 1973, y compris les amendements à ces conventions, ou dans les dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure.

2. Les dispositions des articles 26 et 27 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires de toute autre convention internationale se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe ne porte pas atteinte à l'application du paragraphe 3 de l'article 27 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

- a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou des amendements y relatifs; ou
- b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Le transport de marchandises comme, par exemple, le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré, pour les Etats parties aux conventions régissant ces formes de transport, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention, dans la mesure où lesdits Etats sont tenus d'appliquer les dispositions de ces conventions à ces formes de transport de marchandises.

Article 31

Unité de compte ou unité monétaire et conversion

1. L'unité de compte visée à l'article 18 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 18 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées comme suit : en ce qui concerne les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 18, à 13 750 unités monétaires par colis ou autre unité de chargement ou à 41,25 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises, et en ce qui concerne la limite prévue au paragraphe 3 de l'article 18, à 124 unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué au paragraphe 2 du présent article s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 18.

5. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants doivent communiquer au dépositaire la méthode de calcul visée à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion visée au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. QUESTIONS DOUANIERES

Article 32

Transit douanier

1. Les Etats contractants autorisent l'emploi de la procédure du transit douanier pour le transport multimodal international.
2. Sous réserve des dispositions des lois ou règlements nationaux et des accords internationaux, le transit douanier des marchandises en transport multimodal international s'effectue conformément aux règles et principes figurant dans les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.
3. En adoptant des lois ou règlements concernant les procédures du transit douanier pour le transport multimodal de marchandises, les Etats contractants devraient prendre en considération les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.

HUITIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 33

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 34

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats sont admis à devenir Parties à la présente Convention par :
 - a) Signature, sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) Signature, sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) Adhésion.
2. La présente Convention restera ouverte à la signature du 1er septembre 1980 au 31 août 1981 inclus, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York.
3. Après le 31 août 1981, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion doivent être déposés auprès du dépositaire.
5. Les organisations d'intégration économique régionale constituées par des Etats souverains membres de la CNUCED et ayant compétence pour négocier, conclure et appliquer des accords internationaux dans des domaines spécifiques visés par la présente Convention sont également admises à devenir Parties à la présente Convention, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article, assumant ainsi à l'égard des autres Parties à la présente Convention les droits et obligations découlant de la présente Convention dans les domaines spécifiques mentionnés ci-dessus.

Article 35

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 36

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après que les gouvernements de 30 Etats l'aient signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.

2. Pour chaque Etat qui ratifie la présente Convention, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies, la Convention entrera en vigueur douze mois après le dépôt, par cet Etat, de l'instrument approprié.

Article 37

Date d'entrée en vigueur

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport multimodal qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 38

Droits et obligations au titre de conventions existantes

Si, conformément à l'article 26 ou 27, une procédure judiciaire ou arbitrale est engagée dans un Etat contractant pour une affaire concernant un transport multimodal international qui relève de la présente Convention et qui s'effectue entre deux Etats dont un seulement est un Etat contractant, et si les deux Etats sont, au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention, également liés par une autre convention internationale, le tribunal ou le tribunal arbitral peut, conformément aux obligations découlant de cette autre convention, donner effet à ses dispositions.

Article 39

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, convoquera une conférence des Etats contractants ayant pour objet de la réviser ou de l'amender. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies distribuera à tous les Etats contractants les textes de toutes propositions d'amendement trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

2. Toute décision de la conférence de révision, y compris toute décision d'amendement, sera prise à la majorité des deux tiers des Etats présents et votants. Les amendements adoptés par la conférence seront communiqués par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

3. Sous réserve du paragraphe 4 ci-après, tout amendement adopté par la conférence entrera en vigueur, uniquement pour les Etats contractants qui l'ont accepté, le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. Pour tout Etat qui accepte un amendement après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants, l'amendement entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par cet Etat.

4. Tout amendement adopté par la Conférence et modifiant les montants spécifiés à l'article 18 et au paragraphe 2 de l'article 31, ou remplaçant l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 31 par d'autres unités, entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. Les Etats contractants qui auront accepté les montants modifiés ou les unités de substitution les appliqueront dans leurs relations avec tous les Etats contractants.

5. L'acceptation des amendements s'effectuera par dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par la Conférence sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 40

Dénonciation

1. Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention à tout moment après l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur, en adressant à cet effet une notification écrite au dépositaire.

2. Cette dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leurs signatures ci-dessous aux dates indiquées.

FAIT à Genève, le 24 mai 1980, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Annexe

DISPOSITIONS CONCERNANT LES QUESTIONS DOUANIERES RELATIVES AU TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Article I

Aux fins de la présente Convention :

Par "régime de transit douanier", il faut entendre le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane.

Par "bureau de douane de destination", il faut entendre tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier.

Par "droits et taxes d'import/export", il faut entendre les droits de douane et tous autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation/exportation ou à l'occasion de l'importation/exportation des marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

Par "document de transit douanier", il faut entendre un formulaire dans lequel sont consignés les données et les renseignements requis pour l'opération de transit douanier.

Article II

1. Sous réserve des dispositions de la législation, de la réglementation et des conventions internationales en vigueur sur leur territoire, les Etats contractants accordent la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal international.

2. Sous réserve que les conditions stipulées dans le régime de transit douanier appliqué à l'opération de transit soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international :

- a) ne sont pas, en règle générale, sujettes à l'inspection par la douane au cours du trajet sauf dans la mesure jugée nécessaire pour assurer le respect des règles et règlements que la douane est tenue de faire appliquer. Il en découle que les autorités douanières se limitent au contrôle des scelllements douaniers et aux autres mesures de garantie aux points d'entrée et de sortie;

- b) sans préjudice de l'application de la législation et de la réglementation relatives à la sécurité publique ou nationale, à la moralité publique ou à la santé publique, ne sont sujettes à aucune formalité ou exigence douanière autre que celles du régime de transit douanier appliqué à l'opération de transit.

Article III

Afin de faciliter le transit des marchandises, chaque Etat contractant doit :

- a) s'il s'agit du pays d'expédition, prendre, autant que possible, toutes les mesures voulues pour que les renseignements exigés pour les opérations de transit ultérieures soient complets et exacts;
- b) s'il s'agit du pays de destination :
 - i) prendre toutes les mesures nécessaires pour que les marchandises en transit douanier soient dédouanées, en règle générale, au bureau de douane de destination des marchandises,
 - ii) s'efforcer de procéder au dédouanement des marchandises en un lieu aussi proche que possible du lieu de destination finale des marchandises, à moins que la législation et la réglementation nationales n'en disposent autrement.

Article IV

1. Sous réserve que les conditions prescrites dans le régime de transit douanier soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international ne sont pas assujetties au paiement des droits et taxes d'import/export ou à leur consignation dans les pays de transit.
2. Les dispositions du paragraphe précédent ne font pas obstacle à :
 - a) la perception de redevances et impositions en vertu des réglementations nationales pour des raisons de sécurité publique ou de santé publique;
 - b) la perception de redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus, à condition que celles-ci soient exigées dans des conditions d'égalité.

Article V

1. Quand une garantie financière de l'opération de transit douanier est exigée, elle doit être constituée conformément à la législation et à la réglementation nationales ainsi qu'aux conventions internationales de façon satisfaisante pour les autorités douanières du pays de transit intéressé.
2. En vue de faciliter le transit douanier, le système de garantie douanière doit être simple, efficace, d'un coût modéré et couvrir le montant des droits et taxes d'import/export exigibles, ainsi que le montant des amendes éventuelles dans les pays où celles-ci sont couvertes par des garanties.

Article VI

1. Sans préjudice de tous autres documents qui seraient exigés en vertu d'une convention internationale ou de la législation et de la réglementation nationales, les autorités douanières des pays de transit acceptent le document de transport multimodal comme partie descriptive du document de transit douanier.
2. En vue de faciliter le transit douanier, les documents de transit douanier sont alignés, autant que possible, sur le document reproduit ci-après.

DECLARATION DE MARCHANDISES (TRANSIT DOUANIER)

Expéditeur (nom et adresse)		Bureau de départ	Date
			No
Destinataire (nom et adresse postale)		Déclarant (nom et adresse)	
Adresse de livraison		Pays de provenance	Pays de destination
Lieu de chargement	Quai,entrepôt, etc.	Documents joints	Usage officiel
Via	Mode et moyen de transport		
Bureau de destination			
		Scellés, etc. apposés par <input type="checkbox"/> la douane <input type="checkbox"/> le déclarant	

No Connt

Unité de transport (type, No d'identification); Marques et Nos des colis ou objets	Nombre et nature des colis; designation des marchandises	No de classement	Poids brut,kg
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
Nombre total de colis		Poids brut total, kg.	

(Réglementation nationale)	(Renseignements concernant la garantie)
	Je soussigné, déclare que les indications figurant dans la présente déclaration sont exactes et véridiques, et accepte la responsabilité de l'accomplissement des obligations encourues au titre de la présente opération de transit douanier conformément aux conditions prescrites par les autorités compétentes.
	Lieu, date et signature du déclarant

اقرار عن بضائه (مرور جمركي)

اسم المرسل وعنوانه		مكتب الرحيل	التاريخ الرقم
اسم المرسل اليه وعنوانه البريد		اسم المقر وعنوانه	
عنوان التسليم		بلد الاستلام	بلد المقصد
مكار التحميل	رصيف ، مستودع ، الخ	المتندات المرفقة	للاستخدام الرسمي
عن طريق	واسطة النقل ووسيلته		وضعت الأختام والختم معرفة
مكتب المقصد		المقر الجمارك	
رقم الطرود رقم العائفة	وحدة النقل (نوعها ورقمها المميز) علامات وأرقام الطرود أو المفردات	عدد ونوع الطرود ؛ وصف البضائع	رقم السلعة

		الوزن القائم الكلي (كغ)	الوزن القائم بالكيلوغرامات
		مجموع عدد الطرود	
(متطلبات الأنظمة الوطنية)		(البيانات المتعلقة بالضمانة)	
		أنا الموقع أدناه أقر بأن البيانات الواردة في هذا القرار صحيحة ومطابقة للواقع ، وأتعهد بايقان الالتزامات المترتبة على عملية المرور الجمركي هذه وفقا لشروط السلطات المختصة	
		المكان والتاريخ وتوقيع المقر	

٢ - تسهلا للمرور الجمركي ، يجب أن يكون نظام الضمان الجمركي بسيطاً وكفولاً ومعتدل التكاليف وأن يشمل الرسوم والضرائب الواجبة الأداء على الواردات/الصادرات ، وكذلك أي غرامات مستحقة في البلدان التي تشمل فيها الضمانات مثل هذه الغرامات .

المادة السادسة

- ١ - مع عدم الاخلال بأي مستندات أخرى قد تكون مطلوبة بموجب اتفاقية دولية أو بموجب القوانين واللوائح الوطنية ، تقبل السلطات الجمركية في بلد المرور العابر مستند النقل المتعدد الوسائط باعتباره جزءاً وصفيًا من مستند المرور الجمركي .
- ٢ - تسهلا للمرور الجمركي ، يجب أن تكون مستندات المرور الجمركي متفقة ، قدر الامكان ، مع الشكل الوارد أدناه .

المادة الثالثة

تسهيلا للمرور العابر للبضائع ، تقوم كل دولة متعاقدة بما يلي :

(أ) اذا كانت بلد الشحن ، أن تتخذ جميع التدابير ، بقدر ما يكون ذلك عمليا ، لضمان اكتمال ودقة المعلومات المطلوبة لمعطيات المرور العابر اللاحقة ؛

(ب) اذا كانت بلد المقصد :

١ ' أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان التخليص ، كقاعدة عامة ، في المكتب الجمركي لمقصد البضائع ؛

٢ ' أن تسعى الى الاضطلاع بالتخليص على البضائع في أقرب مكان ممكن لجهة المقصد النهائي للبضائع ، ما لم تقتض القوانين واللوائح الوطنية خلاف ذلك .

المادة الرابعة

١ - بشرط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي بما يرضي السلطات الجمركية ، لا تخضع البضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط لدفع رسوم وضرائب على الواردات/الصادرات أو ايداع مبالغ عوضا عنها في بلدان المرور العابر .

٢ - لا تحول أحكام الفقرة السابقة دون :

(أ) جباية مكوس ومصاريف بموجب اللوائح الوطنية لدواعي الأمن العام أو الصحة العامة ؛

(ب) جباية مكوس ومصاريف ، يقتصر مبلغها على التكاليف التقريبية للخدمات المقدمة ، بشرط أن تكون مفروضة على أساس المساواة .

المادة الخامسة

١ - حين يقتضي الأمر تقديم ضمان مالي لعملية المرور الجمركي ، يقدم هذا الضمان على الوجه الذي يرضي سلطات الجمارك في بلد المرور العابر المعني وفقا لقوانينه ولوائحه والاتفاقيات الدولية .

المرفق

أحكام بشأن المسائل الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

المادة الأولى

في مصطلح هذه الاتفاقية :

يعني " نظام المرور الجمركي " الاجراء الجمركي الذي تنقل البضائع بموجبه تحت رقابة الجمارك من مكتب جمركي الى آخر .

يعني " المكتب الجمركي للمقصد " أى مكتب جمركي تنتهي عنده عملية مرور جمركي .

تعني " الرسوم والضرائب على الواردات/الصادرات " الرسوم الجمركية وجميع الرسوم أو الضرائب أو المكوس أو المصاريف الأخرى التي تحصل على واردات/صادرات البضائع أو بصدورها ولكن لا تشمل المكوس والمصاريف التي يقتصر مبلغها على التكاليف التقريبية للخدمات المقدمة .

يعني " مستند المرور الجمركي " استمارة تحتوى على تسجيل لبنود البيانات والمعلومات المطلوبة لعملية المرور الجمركي .

المادة الثانية

- ١ - تقوم الدول المتعاقدة ، مع عدم الاخلال بأحكام قوانينها ولوائحها والاتفاقيات الدولية النافذة في أراضيها ، بمنح حرية المرور العابر للبضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط .
- ٢ - وبشرط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي المستخدم في عملية المرور العابر بما يرضي السلطات الجمركية ، يراعى ما يلي فيما يتعلق بالبضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط :

(أ) أن لا تخضع هذه البضائع ، كقاعدة عامة ، للتفتيش الجمركي أثناء الرحلة الا في الحدود التي تعتبر ضرورية لضمان التقيد بالقواعد والأنظمة التي تعتبر الجمارك مسؤولة عن تنفيذها . ومن هذا المنطلق تقصر السلطات الجمركية اجراءاتها عادة على مراقبة الأختام الجمركية وتدابير الأمن الأخرى عند نقاط الدخول والخروج .

(ب) ومع عدم المساس بتطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بالأمن العام أو القومي أو الآداب العامة أو الصحة العامة ، أن لا تخضع الى أى اجراءات أو متطلبات جمركية زيادة على ما يقتضيه نظام المرور الجمركي المستخدم في عملية المرور العابر .

٢ - يبدأ نفاذ هذا الانسحاب في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على استلام الوديع للاشعار . واذ حددت في الأشعار فترة أطول ، يبدأ نفاذ الانسحاب لدى انقضاء تلك الفترة الأطول على استلام الوديع للاشعار .

وأثباتا لما تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، وكل منهم مخوّل بذلك تخويلا صحيحا ، بأثبات توقيعاتهم أدناه ازايا التواريخ الموضحة .
هرت في جنيف يوم ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠ في أصل واحد باللغات الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وجميع هذه النصوص متساوية في الحجية .

تعديلها . ويعمم الأمين العام للأمم المتحدة على جميع الدول المتعاقدة نصوص أى مقترحات بتعديلها قبل تاريخ افتتاح المؤتمر بثلاثة أشهر على الأقل .

٢ - يتخذ أى قرار في مؤتمر إعادة النظر ، بما في ذلك اعتماد التعديلات ، بأغلبية ثلثي الدول الحاضرة والمصوتة . ويبلغ الوديع التعديلات التي يقرها المؤتمر الى كل الدول المتعاقدة لقبولها والى كل الدول الموقعة على الاتفاقية للاطلاع عليها .

٣ - مع عدم الاخلال بالفقرة ٤ أدناه ، يبدأ نفاذ أى تعديل يقره المؤتمر ، بالنسبة للدول المتعاقدة التي قبلته دون غيرها ، في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة . أما بالنسبة لأى دولة تقبل تعديلا ما بعد قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة فيبدأ نفاذ التعديل في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من الدولة المذكورة .

٤ - أى تعديل يقره المؤتمر ويقضي بتغيير المبالغ المحددة في المادة ١٨ والفقرة ٢ من المادة ٣١ أو الاستعاضة عن أى من الوحدات المحددة في الفقرتين ١ و ٣ من المادة ٣١ أو كليهما بوحدات أخرى ، يبدأ نفاذه في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبول ثلثي الدول المتعاقدة لهذا التعديل . وتقوم الدول المتعاقدة التي قبلت المبالغ المعدلة أو الوحدات البديلة بتطبيقها في علاقاتها مع سائر الدول المتعاقدة .

٥ - يتم قبول التعديلات بإيداع وثيقة رسمية بما يفيد ذلك لدى الوديع .

٦ - أى وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أى تعديل يقره المؤتمر تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٤

الانسحاب من الاتفاقية

١ - يجوز لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أى وقت بعد انقضاء فترة سنتين من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، بأشعار مكتوب توجهه الى الوديع .

المادة ٣٦

بدء النفاذ

- ١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهرا على قيام حكومات ٣٠ دولة بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار ، أو بإيداع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام لدى الوديع .
- ٢ - وبالنسبة لكل دولة تصدق أو تقبل أو تقر هذه الاتفاقية أو تنضم اليها بعد أن تكون شروط بدء نفاذها الموضحة في الفقرة ١ من هذه المادة قد استوفيت ، يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهرا على ايداع الدولة المذكورة لوثيقة التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .

المادة ٣٧

ميعاد التطبيق

تقوم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل المتعدد الوسائط المبرمة في التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة المتعاقدة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٣٨

الحقوق والالتزامات التي تقضي بها الاتفاقيات الحالية

إذا أقيمت دعوى تقاضي أو تحكيم في دولة متعاقدة ، وفقا للمادة ٢٦ أو المادة ٢٧ ، في قضية تتصل بنقل دولي متعدد الوسائط يخضع لهذه الاتفاقية ويجرى بين دولتين احدهما فقط دولة متعاقدة ، وإذا كانت الدولتان وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية ملزمتين باتفاقية دولية أخرى ، يجوز للمحكمة أو هيئة التحكيم ، وفقا للالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة ، أن تطبق أحكام الاتفاقية المذكورة .

المادة ٣٩

اعادة النظر والتعديلات

١ - يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، وبناء على طلب ما لا يقل عن ثلث عدد الدول المتعاقدة ، بالدعوة الى مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل اعادة النظر فيها أو

الباب الثامن - الأحكام الختامية

المادة ٣٣

الوديعة

يعتبر الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ٣٤

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

- ١ - يحق لجميع الدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق :
 - (أ) التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار ؛ أو
 - (ب) التوقيع الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار والمتبوع بأى منها ؛ أو
 - (ج) الانضمام .
- ٢ - تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع ابتداءً من ١ أيلول / سبتمبر ١٩٨٠ الى غاية ٣١ آب / أغسطس ١٩٨١ ، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك .
- ٣ - بعد ٣١ آب / أغسطس ١٩٨١ يصبح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية مفتوحاً أمام جميع الدول غير الموقعة عليها .
- ٤ - تودع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام لدى الوديعة .
- ٥ - يحق كذلك لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي ، المنشأة من الدول ذات السيادة الأعضاء في الأونكتاد ، والتي لها أهلية التفاوض على اتفاقات دولية في ميادين محددة مشمولة بالاتفاقية واهرام مثل هذه الاتفاقات وتطبيقها ، أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية وفقاً لأحكام الفقرات ١ الى ٤ من هذه المادة ، وبذلك تضطلع فيما يتصل بالأطراف الأخرى في هذه الاتفاقية بالحقوق والواجبات المقررة بموجبها في الميادين المحددة المشار إليها أعلاه .

المادة ٣٥

التحفظات

لا يجوز ابداء أى تحفظ على هذه الاتفاقية .

الباب السابع - المسائل الجمركية

المادة ٣٢

المرور الجمركي

- ١ - تسمح الدول المتعاقدة باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- ٢ - مع عدم المساس بأحكام القوانين أو اللوائح الوطنية أو الاتفاقات الدولية الحكومية ، يتم المرور الجمركي للبضائع في النقل الدولي المتعدد الوسائط وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في المواد الأولى الى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية .
- ٣ - على الدول المتعاقدة ، عند اصدارها قوانين أو لوائح بصدد اجراءات المرور الجمركي المتصلة بالنقل المتعدد الوسائط للبضائع ، أن تضع في اعتبارها المواد الأولى الى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية .

المادة ٣١

الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والتحويل

- ١ - الوحدة الحسابية المشار اليها في المادة ١٨ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وتحوّل المبالغ المشار اليها في المادة ١٨ الى العملة الوطنية لدولة ما وفقا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .
- ٢ - ورغم ذلك ، يجوز للدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي والتي لاتسمح قوانينها بتطبيق احكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، او في أى وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها تحدّد على النحو التالي : فيما يتعلق بالحدود المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ١٨ ، حتى ١٣ ٧٥٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ٤١٢٥ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع ؛ وفيما يتعلق بالحد المنصوص عليه في الفقرة ٣ من المادة ١٨ حتى ١٢٤ وحدة نقدية .
- ٣ - الوحدة النقدية المشار اليها في الفقرة ٢ من هذه المادة تعادل خمسة وستين ونصف ملليغرام من الذهب من عيار تسعمائة في الألف . ويجرى تحويل المبالغ المشار اليها في الفقرة ٢ من هذه المادة الى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية .
- ٤ - يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة ، وكذلك التحويل المشار اليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، بطريقة تتيح التعبير الى أقصى حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ١٨ معبرا عنها بالوحدات الحسابية .
- ٥ - تقوم الدول المتعاقدة بإبلاغ الوديع طريقة الحساب وفقا للجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة ، أو نتيجة التحويل وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة ، حسب مقتضى الحال ، وقت التوقيع أو عند ايداعها وثائق تصديقها أو قبولها أو اقرارها أو انضمامها ، أو عند ممارستها للاختيار المنصوص عليه في الفقرة ٢ من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب المذكور أو في نتيجة التحويل المذكور .

المادة ٣ .

الاتفاقيات الأخرى

١ - لا تغير هذه الاتفاقية من الحقوق أو الواجبات المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ ؛ أو في اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٥٧ ؛ أو في اتفاقية لندن بشأن حدود المسؤولية في المطالبات البحرية المؤرخة في ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٦ ؛ أو في اتفاقية جنيف المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحة الداخلية المؤرخة في ١ آذار/مارس ١٩٧٣ ، بما في ذلك التعديلات التي أدخلت على هذه الاتفاقيات ، أو القانون الوطني المتصل بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية ، وسفن الملاحة الداخلية .

٢ - لا تحول أحكام المادتين ٢٦ و ٢٧ من هذه الاتفاقية دون تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في أي اتفاقية دولية أخرى فيما يتعلق بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان ، بشرط أن يكون النزاع قاصراً على طرفين يقع مكان عطهما في دولتين طرفين في الاتفاقية الأخرى المذكورة . إلا أن هذه الفقرة لا تؤثر على تطبيق الفقرة ٣ من المادة ٢٧ من هذه الاتفاقية .

٣ - لا تنشأ أي مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية ما مسؤولاً عن هذا التلف :

(أ) أما بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو بأي تعديلات عليها ،

(ب) واما استناداً الى قانون وطني ينظم المسؤولية عن مثل هذا التلف ، بشرط أن يكون في القانون المذكور ، من كافة النواحي ، مراعاة لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح .

٤ - أما نقل البضائع من النوع الذي تسرى عليه المادة ٢ من اتفاقية جنيف المؤرخة في ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦ بشأن عقد النقل الدولي للبضائع برا أو المادة ٢ من اتفاقية برن المؤرخة في ٧ شباط/فبراير ١٩٧٠ بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية ، فلا يعتبر بالنسبة للدول الأطراف فسي الاتفاقيات التي تنظم مثل هذا النقل نقلاً دولياً متعدد الوسائط بالمعنى الوارد في الفقرة ١ من المادة ١ من هذه الاتفاقية في حدود التزام هذه الدول بتطبيق أحكام تلك الاتفاقيات على هذا النوع من نقل البضائع .

الباب السادس - أحكام تكميلية

المادة ٢٨

الشروط التعاقدية

- ١ - أي شرط في عقد النقل المتعدد الوسائط أو في مستند النقل المتعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود هذه المخالفة . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءا منه . ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص بالتنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو أي نص مماثل .
- ٢ - خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، يجوز لمتعهد النقل المتعدد الوسائط ، بموافقة المرسل ، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية .
- ٣ - يجب أن يشتمل مستند النقل المتعدد الوسائط على اقرار بأن النقل المتعدد الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنها تبطل أي شرط مخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل اليه .
- ٤ - اذا لحقت بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يعتبر لاغيا وباطلا بموجب هذه المادة ، أو نتيجة لاغفال الاقرار المشار اليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، يتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط دفع تعويض الى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن أي هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم . ويتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط ، علاوة على ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق من أجل ممارسة حقه ، بشرط أن يتم تحديد المصاريف المتكبدة في الدعوى التي يستظهر فيها بالحكم المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى .

المادة ٢٩

العوارية العامة

- ١ - ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل المتعدد الوسائط أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة ، اذا ما كانت منطبقة وفي حدود انطباقها .
- ٢ - باستثناء المادة ٢٥ ، فان أحكام هذه الاتفاقية المتصلة بمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك أو تلف البضاعة يجب أن تحدد كذلك ما اذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشتراك في العوارية العامة ، وما اذا كان متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولا عن تعويض المرسل اليه عن أي اشتراك دفعه في العوارية العامة أو أي مصاريف انقاذ أداها .

٣٠ مكان أخذ البضاعة في المعهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط
أو مكان التسليم ؛ أو

(ب) أى مكان آخر يضى لهذا الغرض في شرط التحكيم أو في اتفاق التحكيم .

٣ - يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية .

٤ - تعتبر أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ،
ويعتبر لاغياً وباطلاً أى نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام .

٥ - ليس في أحكام هذه المادة ما يخل بصحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يعقده الطرفان بمسند
نشوء المطالبة المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط .

- (ب) مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ؛ أو
- (ج) مكان أخذ البضائع في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم ؛ أو
- (د) أى مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل المتعدد الوسائط ومثبت في مستند النقل المتعدد الوسائط .
- ٢ - لا يجوز اقامة أى دعوى قضائية متعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية في مكان غير منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة . ولا تشكل أحكام هذه المادة عائقاً دون اتخاذ محاكم الدول المتعاقدة تدابير مؤقتة أو وقائية .
- ٣ - خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة ، يكون نافذاً أى اتفاق يعقده الطرفان بعد نشوء مطالبة ما ويحتم فيه المكان الذى يجوز فيه للمدعي أن يقيم الدعوى .
- ٤ - (أ) حين تكون قد أقبلت دعوى وفقاً لأحكام هذه المادة ، أو يكون قد صدر حكم فسي الدعوى المذكورة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً الى نفس الأسباب ما لم يكن الحكم في الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذى تقام فيه الدعوى الجديدة ؛
- (ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير المتخذة بغرض تنفيذ حكم ، ولانقل الدعوى الى محكمة مختلفة في نفس البلد ، بمثابة اقامة دعوى جديدة .

المادة ٢٧

التحكيم

- ١ - رهنا بأحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال الى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية .
- ٢ - تقام اجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي :
- (أ) مكان في دولة يقع في أراضيها :
- ' ١ ' مكان العمل الرئيسي للمدعي عليه ، وان لم يكن له مكان عمل رئيسي ، فمكان سكته الاعتيادي ؛ أو
- ' ٢ ' مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط ، بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ؛ أو

المادة ٢٥

تقادم الدعاوى

١ - تسقط بالتقادم أى دعوى تتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين . على أنه ما لم يوجه اشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة وبياناتها الرئيسية خلال ستة أشهر من يوم تسليم البضائع أو ، إذا لم يتم تسليم البضائع ، من اليوم الذى كان ينبغي تسليمها فيه ، تسقط الدعوى بالتقادم عند انقضاء هذه المدة .

٢ - تبدأ مدة التقادم من اليوم الذى يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها ، أو ، إذا لم يتم تسليم البضائع ، من اليوم الذى يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه .

٣ - يجوز للشخص الذى تقدم ضده مطالبة أن يقوم ، في أى وقت خلال مدة التقادم ، بتمديد هذه المدة باعلان كتابي يوجهه الى المدعي . ويجوز إعادة تمديد هذه المدة باعلان آخر أو اعلانات أخرى .

٤ - ما لم يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية أخرى واجبة التطبيق ، يجوز للشخص الذى تقع عليه المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم بدوره دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة اذا اقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها اجراءات الدعوى . على أنه يجب ألا تقل المدة المسموح بها عن ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذى قام فيه الشخص الذى يقيم دعوى التعويض هذه بتسوية المطالبة أو اليوم الذى أبلغ فيه باعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة ٢٦

الاختصاص

١ - في حالات التقاضي المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ذات اختصاص بالنظر فيها وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

(أ) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه ، وان لم يكن له مكان عمل رئيسي فمكان سكسه الاعتيادي ؛ أو

المادة ٢٤

الاشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير

- ١ - ما لم يتم المرسل اليه باسعار متعهد النقل المتمدد الوسائط ، كتابة ، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتمدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل المتمدد الوسائط .
- ٢ - اذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة اذا لم يوجه الاشعار كتابة خلال ٦ أيام متصلة تلي يوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه .
- ٣ - اذا كانت قد أجريت ، في مكان التسليم ، بصورة مشتركة من الطرفين أو ممثلهما المفوضين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى المرسل اليه ، تنتفي الحاجة الى توجيه الاشعار كتابة عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .
- ٤ - في حالة وجود ، أو خشية وجود ، أى هلاك أو تلف ، يقدم كل من متعهد النقل المتمدد الوسائط والمرسل اليه الى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .
- ٥ - لا يستحق أى تعويض عن أى خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه ، اشعار مكتوب الى متعهد النقل المتمدد الوسائط خلال ٦٠ يوما متصلة تلي يوم تسليم البضاعة بتسليمها الى المرسل اليه أو يوم اشعار المرسل اليه بأن البضاعة قد سلمت وفقا للفقرة ٢ (ب) ' ٢ ' أو ' ٣ ' من المادة ١٤ .
- ٦ - ما لم يتم متعهد النقل المتمدد الوسائط باسعار المرسل ، كتابة ، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ٩٠ يوما متصلة تلي حدوث الهلاك أو التلف أو تسليم البضاعة وفقا للفقرة ٢ (ب) من المادة ١٤ ، أيهما جاء بعد الآخر ، فان عدم توجيه مثل هذا الاشعار يكون قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتمدد الوسائط لم يتحمل هلاكا أو تلفا نتيجة خطأ أو إهمال المرسل أو استخدامه .
- ٧ - اذا انتهت أى من فترات الاشعار المنصوص عليها في الفقرات ٢ و ٥ و ٦ من هذه المادة في يوم ليس من أيام العمل في مكان التسليم ، تمتد هذه الفترة الى يوم العمل التالي .
- ٨ - لأغراض هذه المادة ، يعتبر الاشعار الذي يوجه الى شخص يتصرف بالنيابة عن متعهد النقل المتمدد الوسائط ، بمن في ذلك أى شخص يستعين المتعهد بخدماته في مكان التسليم ، أو الى شخص يتصرف بالنيابة عن المرسل ، كأنه وجه الى متعهد النقل المتمدد الوسائط أو الى المرسل .

الباب الرابع - مسؤولية المرسل

المادة ٢٢

قاعدة عامة

يسأل المرسل عن الخسارة التي يتكبدها متعهد النقل المتعدد الوسائط اذا كانت الخسارة المذكورة ناتجة عن خطأ أو إهمال من المرسل ، أو من مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف هؤلاء المستخدمين أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم . ويكون أى مستخدم أو وكيل للمرسل مسؤولاً عن الخسارة المذكورة اذا كانت ناتجة عن خطأ أو إهمال من جانبه .

المادة ٢٣

قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

١ - على المرسل أن يضع علامات أو يلصق بطاقات بصورة مناسبة على البضائع الخطرة تغيد بأنها خطيرة .

٢ - اذا سلم المرسل بضائع خطيرة الى متعهد النقل المتعدد الوسائط أو أى شخص يتصرف بالنيابة عنه ، كان عليه أن يخطر به يكون هذه البضائع خطيرة ، واذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فاذا لم يفعل المرسل ذلك ولم يكن متعهد النقل المتعدد الوسائط على علم ، بوسيلة أخرى ، يكون هذه البضائع خطيرة :

(أ) كان المرسل مسؤولاً تجاه متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع ؛ و

(ب) جاز في أى وقت انزال البضائع أو اعدامها أو ازالة خطورتها ، حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض .

٣ - لا يجوز لأى شخص الاستظهار بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة اذا كان قد أخذ البضائع في عهده أثناء عملية النقل المتعدد الوسائط وهو عالم بكونها خطيرة .

٤ - في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة ٢ (ب) من هذه المادة أو التي لا يجوز فيها الاستظهار بتلك الأحكام ، يجوز ، اذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً على الأرواح أو الممتلكات ، انزالها أو اعدامها أو ازالة خطرها ، حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض الا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشترك في العوارية العامة أو التي يكون فيها متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ١٦ .

الوسائط ، أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور تم بقصد احداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور ، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم واجب التطبيق ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات ١ و ٢ و ٣ من المادة ١٨ ، تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل المتمدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور .

المادة ٢٠

المسؤولية غير التعاقدية

- ١ — تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى ضد متعهد النقل المتمدد الوسائط بصدد الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع ، وكذلك عن التأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى مؤسسة على العقد أو الاضرار أو غير ذلك .
- ٢ — اذا رفعت دعوى بشأن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها ضد مستخدم أو وكيل متعهد النقل المتمدد الوسائط ، وأثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته ، أو ضد أي شخص آخر يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتمدد الوسائط ، وأثبت هذا الشخص الآخر أنه تصرف في حدود تنفيذ العقد ، يحق للمستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق لمتعهد النقل المتمدد الوسائط أن يستظهر بها بموجب هذه الاتفاقية .
- ٣ — باستثناء ما تنص عليه المادة ٢١ ، لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض المستحق من متعهد النقل المتمدد الوسائط ، أو من أحد مستخدميها أو وكلائه أو أي شخص يستعين بالمتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتمدد الوسائط حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٢١

سقوط الحق في حدود المسؤولية

- ١ — لا يحق لمتعهد النقل المتمدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير مسن لمتعهد النقل المتمدد الوسائط تم بقصد احداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور ، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .
- ٢ — خلافا لحكم الفقرة ٢ من المادة ٢٠ ، لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل المتمدد الوسائط أو لشخص آخر يستعين بخدماته النقل المتمدد الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتمدد

البضائع وفقا للمادة ١٦ ، تقتصر مسؤوليته على مبلغ لا يتجاوز ٩٢٠ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ٢٧٥ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أيهما أكبر .

٢ - تطبق القاعدتان التاليتان في حساب المبلغين المذكورين في الفقرة ١ من هذه المادة لمعرفة أيهما أكبر :

(أ) حين تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل ماثلة في تجميع البضائع ، يعتبر طردا أو وحدة شحن كل طرد أو وحدة شحن أخرى مدرجة في مستند النقل المتعدد الوسائط على أنها معبأة في أداة النقل المذكورة . وفي غير هذه الحالة تعتبر البضائع المحتواة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) في الحالات التي تكون فيها أداة النقل ذاتها قد هلكت أو تلفت ، تعتبر أداة النقل المذكورة ، ان لم تكن ملوكة لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر ، وحدة شحن واحدة منفصلة .

٣ - خلافا لأحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة ، اذا كان النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يشتمل ، وفقا للعقد ، على نقل بضائع بحرا أو في مرات مائية داخلية ، تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط على مبلغ لا يتجاوز ٨٣٣ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

٤ - تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة ١٦ على مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط .

٥ - لا يتجاوز مجموع مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٤ أو الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة ، حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع كما تحددها الفقرة ١ أو ٣ من هذه المادة .

٦ - يجوز ، بالاتفاق بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل ، أن تعين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٣ و ٤ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط .

٧ - تعني " الوحدة الحسابية " الوحدة الحسابية المنصوص عليها في المادة ٣١ .

المادة ١٩

التلف المحدد الموضع

إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل المتعدد الوسائط توجد

أو تقصير ، كما لو كان صادرا عنه شخصا ، اذا كان صادرا عن مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته ، أو عن أى شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد .

المادة ١٦

أساس المسؤولية

١ - يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع ، وكذلك عن التأخير في التسليم ، اذا وقع الحادث الذى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في الوقت الذى كانت فيه البضائع في عهده حسب التعريف الوارد في المادة ١٤ ، ما لم يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم أو أى شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥ باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه .

٢ - يقع التأخير في التسليم اذا لم تسلم البضائع في خلال المدة المتفق عليها صراحة أو ، في حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع ، في خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج اليها متعهد نقل متعدد الوسائط مجتهد ، مع مراعاة ظروف الحالة .

٣ - اذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوما متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، يجوز للمدعي أن يعتبر أن البضائع قد هلكت .

المادة ١٧

الأسباب المتلازمة

اذا اجتمع خطأ أو اهمال متعهد النقل المتعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه ، أو أى شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥ ، مع سبب آخر فأنجا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن ذلك الا بقدر الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، الذى يمكن أن يعزى الى خطئه أو اهماله ، بشرط أن يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط الجزء الذى لا يعزى اليه من الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم .

المادة ١٨

حسود المسؤولية

١ - حين تقع على متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولية عن خسارة ناتجة عن هلاك أو تلف

الباب الثالث - مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

المادة ١٤

فترة المسؤولية

١ - تمتد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية من وقت أخذه البضائع في عهده الى وقت تسليمها .

٢ - في حكم هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط :
(أ) من وقت تسلمه البضائع :

١ ' من المرسل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه ؛ أو

٢ ' من هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع اليه لنقلها ، بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذه البضاعة في عهده ؛

(ب) الى وقت قيامه بتسليم البضائع :

١ ' بتسليم البضائع الى المرسل اليه ؛ أو

٢ ' في الحالات التي لا يتسلم المرسل اليه فيها البضائع من متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا لعقد النقل المتعدد الوسائط أو للقوانين أو الأعراف السائدة في التجارة المعنية ، والمنطبقة في مكان التسليم ؛ أو

٣ ' بتسليم البضائع الى هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع اليه بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم .

٣ - في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة ، تشمل الإشارة الى متعهد النقل المتعدد الوسائط مستخدميه أو وكلائه أو أى شخص آخر يستعين المتعهد بخدمته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط ، وتشمل الإشارة الى المرسل أو المرسل اليه مستخدميهما أو وكلاهما .

المادة ١٥

مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

عن مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين

مع عدم الاخلال بأحكام المادة ٢١ ، يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل تصرف

وعددها ، ووزنها وكميتها ، وكونها خطيرة اذا كانت كذلك ، هي بيانات صحيحة في وقت أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده .

٢ - يعرض المرسل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن أى خسارة تنجم عن عدم صحة البيانات المشار اليها في الفقرة ١ من هذه المادة أو عن وجود ثغرات في هذه البيانات . ويتحمل المرسل التبعة حتى لو قام بتحويل مستند النقل المتعدد الوسائط الى شخص ثالث . على أن حق متعهد النقل المتعدد الوسائط في هذا التعويض لا يحد بأى حال من التبعة التي يرتبها عليه عقد النقل المتعدد الوسائط ازاى شخص آخر خلاف المرسل .

المادة ١٣

المستندات الأخرى

لا يمنع اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط من اصدار أى مستندات أخرى ، اذا لزم الأمر ، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوى عليها النقل الدولي المتعدد الوسائط ، وفقاً للاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق . الا أن اصدار مستندات أخرى لا يخسل بالصفة القانونية لمستند النقل المتعدد الوسائط .

٢ - اذا أغفل متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو شخص يتصرف بالنيابة عنه ، أن يسجل الحالة الظاهرة للبضاعة على مستند النقل المتعدد الوسائط ، فيعتبر أنه قد سجل على مستند النقل المتعدد الوسائط أن البضائع في حالة جيدة ظاهريا .

المادة ١٠

الأثر الإثباتي لمستند النقل المتعدد الوسائط

باستثناء البيانات التي سجل بشأنها تحفظ تسمح به المادة ٩ ، وفي حدود هذا التحفظ :

- (أ) يعتبر مستند النقل المتعدد الوسائط قرينة ظاهرية على كون متعهد النقل المتعدد الوسائط قد أخذ في عهدته البضائع كما هي موصوفة في المستند المذكور ،
- (ب) ولا يقبل من متعهد النقل المتعدد الوسائط اثبات العكس اذا كان مستند النقل المتعدد الوسائط صادرا في شكل قابل للتداول وتم تحويله الى شخص ثالث ، بما في ذلك المرسل اليه ، وتصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتمادا على وصف البضائع الوارد في المستند .

المادة ١١

المسؤولية عن البيانات الكاذبة المتعمدة أو الاغفال المتعمد

اذا أورد متعهد النقل المتعدد الوسائط في مستند النقل المتعدد الوسائط ، بقصد التدليس ، معلومات كاذبة عن البضائع أو أغفل أي معلومات يتوجب ادراجها بموجب الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة ٨ أو بموجب المادة ٩ ، يكون مسؤولا ، دون أن يكون له حق الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف تحملها شخص ثالث ، بمن في ذلك المرسل اليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على وصف البضائع الوارد في مستند النقل المتعدد الوسائط الصادر .

المادة ١٢

الضمان المقدم من المرسل

١ - يعتبر أن المرسل قد ضمن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن البيانات التي قدمها للادراج في مستند النقل المتعدد الوسائط فيها يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، وعلاماتها

(ز) مكان تسليم البضائع ،

(ح) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم ، اذا اتفق على ذلك صراحة بين الطرفين ،

(ط) اشارة الى كون مستند النقل المتعدد الوسائط قابلا للتداول أو غير قابل للتداول ،

(ي) مكان وتاريخ اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط ،

(ك) توقيع متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله ،

(ل) أجرة النقل لكل واسطة من وسائط النقل ، اذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين ، أو أجرة النقل ، مع تحديد عطتها ، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل اليه ، أو ما يشير الى أن أجرة النقل واجبة الأداء عليه ،

(م) خط سير الرحلة المقصود ، ووسائط النقل ونقاط تغييرها ، اذا كانت معروفة وقت اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط ،

(ن) الاقرار المشار اليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٨ ،

(س) أى بيانات أخرى يتفق الطرفان على ادراجها في مستند النقل المتعدد الوسائط ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذى يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط .

٢ - لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار اليها في الفقرة ١ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط بالصفة القانونية للوثيقة باعتبارها مستند نقل متعدد الوسائط بشرط أن تكون الوثيقة مع ذلك مستوفية للشروط الواردة في الفقرة ٤ من المادة ١ .

المادة ٩

التحفظات في مستند النقل المتعدد الوسائط

١ - اذا كان مستند النقل المتعدد الوسائط يحتوى على بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها وكان منعه النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه يعرف أن هذه البيانات لا تمثل البضائع التي أخذها في عهده تمثيلا دقيقا ، أو كانت لديه دواعي معقولة للاشتباه في ذلك ، أو اذا لم تكن لديه وسائل كافية للتحقق من هذه البيانات ، وجب على متعهد النقل المتعدد الوسائط أو الشخص الذى يتصرف بالنيابة عنه أن يدرج في مستند النقل المتعدد الوسائط تحفظا يحدد فيه البيانات غير الصحيحة ، أو دواعي الاشتباه ، أو عدم وجود وسائل كافية للتحقق .

٢ - لا تحق مطالبة متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة الا مقابل تقديم مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول ، مظهرا حسب الأصول عند اللزوم .

٣ - في حالة اصدار مستند النقل في أكثر من أصل واحد تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع ، اذا قام هو أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة بحسن نية في مقابل تسليمه أحد الأصول المذكورة .

المادة ٧

مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول

١ - اذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه اسم المرسل اليه .

٢ - تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع اذا سلمها الى المرسل اليه المحدد في مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول أو الى أى شخص آخر وفقا لما يكون قد تلاقاه ، كتابة كقاعدة عامة ، من تعليمات أصلية .

المادة ٨

محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط

١ - يجب أن يحتوى مستند النقل المتعدد الوسائط على البيانات التالية :

(أ) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع ، وإشارة صريحة - عند الاقتضاء - الى كون البضائع خطرة ، وعدد الطرود أو القطع ، والوزن القائم للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا للبيانات المقدمة من المرسل ،

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع ،

(ج) اسم متعهد النقل المتعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي ،

(د) اسم المرسل ،

(هـ) المرسل اليه ، اذا كان المرسل قد حدد اسمه ،

(و) مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ،

الباب الثاني - المستندات

المادة ٥

اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط

- ١ - حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، يقوم باصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون ، حسب اختيار المرسل ، قابلا للتداول أو غير قابل للتداول .
- ٢ - يوقع على مستند النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله .
- ٣ - يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد ، أو مطبوعاً بالفاكسيميلى ، أو مبصوماً بالثقيب أو الختم ، أو على صورة رمز ، أو أن يتم بأى وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى ، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذى يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط .
- ٤ - يجوز ، اذا وافق المرسل على ذلك ، اصدار مستند نقل متعدد الوسائط ، باستخدام أى وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التى تنص المادة ٨ على أن يحتوى عليها مستند النقل المتعدد الوسائط . وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بعد أخذه البضائع في عهده ، بتسليم المرسل مستنداً مقروءاً يحتوى على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة ، ويعتبر المستند المذكور ، في حكم هذه الاتفاقية ، مستند نقل متعدد الوسائط .

المادة ٦

مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول

- ١ - اذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل قابل للتداول :
 - (أ) يصدر للأمر أو لحامله ،
 - (ب) اذا كان للأمر فيكون قابلاً للتحويل بالتظهير ،
 - (ج) اذا كان لحامله فيكون قابلاً للتحويل دون تظهير ،
 - (د) اذا صدر في أكثر من أصل واحد ، فيجب أن يشير الى عدد هذه الأصول ،
 - (هـ) اذا صدرت منه أى صور فيجب أن توضع على كل صورة عبارة " صورة غير قابلة للتداول " .

تدابير تتصل بالمشاررات ، وخاصة قبل ادخال تكنولوجياات وخدمات جديدة ، بين متعهدي النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة حول شروط وأحكام الخدمة ، والترخيص لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط ، والاشترك في النقل ، وأى خطوات أخرى في مصلحة البلد الاقتصادية والتجارية .

٣ - يمثل متعهد النقل المتعدد الوسائط للقانون الواجب التطبيق في البلد الذي يمارس عمله فيه ولأحكام هذه الاتفاقية .

- ٩ - يعني " القانون الوطني الملزم " أى قانون تشريعي يتعلق بنقل البضائع ولا يمكن الانحراف عن أحكامه بنص تعاقدي يضر بمصلحة المرسل .
- ١٠ - يشمل مصطلح " كتابة " ، فيما يشمله ، البرق والتلكس .

المادة ٢

نطاق الانطباق

- تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين ، اذا :
- (أ) كان مكان أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، وفقا لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا في دولة متعاقدة ؛ أو
- (ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط ، وفقا لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا في دولة متعاقدة .

المادة ٣

التطبيق الالزامي

- ١ - متى أبرم عقد نقل متعدد الوسائط يخضع ، بموجب المادة ٢ ، لهذه الاتفاقية ، فان أحكام هذه الاتفاقية تنطبق الزاميا على هذا العقد .
- ٢ - ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل المجزأ .

المادة ٤

تنظيم النقل المتعدد الوسائط ومراقبته

- ١ - لا تخل هذه الاتفاقية بتطبيق أى اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها ، ولا تتنافى مع هذا التطبيق .
- ٢ - لا تخل هذه الاتفاقية بحق كل دولة في أن تقوم ، على الصعيد الوطني ، بتنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعدد الوسائط ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط ، بما في ذلك الحق في اتخاذ

الباب الأول - أحكام عامة

المادة ١

تعاريف

في مصطلح هذه الاتفاقية :

١ - يعني " النقل الدولي المتعدد الوسائط " نقل بضائع بواسطة وسائطين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهدته الى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر . أما عمليات تسلّم وتسليم البضائع ، المضطلع بها في تنفيذ عقد نقل وحيد الوسائط ، وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور ، فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط .

٢ - يعني " متعهد النقل المتعدد الوسائط " أى شخص يبرم ، بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ، عقد نقل متعدد الوسائط ، ويتصرف بصفته أصيلا ، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد .

٣ - يعني " عقد النقل المتعدد الوسائط " عقدا يتعهد بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط ، في مقابل دفع أجره النقل ، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير .

٤ - يعني " مستند النقل المتعدد الوسائط " وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط ، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهدته ، وتعهدها منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور .

٥ - يعني " المرسل " أى شخص أبرم عقد نقل متعدد الوسائط - أو أبرم العقد باسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو أى شخص سلم البضائع فعلا - أو سلمت البضائع فعلا باسمه أو بالنيابة عنه - الى متعهد النقل المتعدد الوسائط عملا بعقد النقل المتعدد الوسائط .

٦ - يعني " المرسل اليه " الشخص الذى يحق له تسلّم البضائع .

٧ - تشمل " البضائع " أى حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة ، اذا قدمها المرسل .

٨ - تعني " اتفاقية دولية " اتفاقا دوليا مكنها معقودا بين دول وخاضعا للقانون الدولي .

(ب) وجوب عقد مشاورات - قبل ادخال أى تكنولوجيا جديدة في النقل المتعدد الوسائط للبضائع ومعه على السواء - بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة ، حول شروط وأحكام الخدمة ،

(ج) حرية الشاحنين في الاختيار بين خدمات النقل المتعدد الوسائط وخدمات النقل المجزأ ،

(د) تأسيس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال ،

لقد قررت عقد اتفاقية لهذا الغرض ، واتفقت فيها على ما يلي :

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

اعترافاً منها ،

(أ) بأن النقل الدولي المتعدد الوسائط هو احدى وسائل تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية ،

(ب) بضرورة العمل على تطوير خدمات نقل متعدد الوسائط تكون سلسلة واقتصاد بة وكفاءة وتفي بمتطلبات حركة النقل المعنية ،

(ج) بالرغبة في ضمان التنمية المنتظمة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لمصلحة جميع البلدان ، وبضرورة النظر بعين الاعتبار الى المشاكل الخاصة التي تواجهها بلدان المرور العابر ،

(د) باستصواب تحديد قواعد معينة لنقل البضائع الذي يتم بموجب عقود نقل دولي متعدد الوسائط ، تشمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهدي النقل المتعدد الوسائط ،

(هـ) بضرورة عدم اخلال هذه الاتفاقية بتطبيق أى اتفاقية دولية أو قانون وطني يتصل بتنظيم عمليات النقل ومراقبتها ،

(و) بحق كل دولة في تنظيم ومراقبة متعهدي النقل المتعدد الوسائط وعملياته على الصعيد الوطني ،

(ز) بضرورة مراعاة ما للبلدان النامية من مصالح ومشاكل خاصة تتصل ، مثلاً ، بالأخذ بتكنولوجيات جديدة ، وباشتراك الناقلين والمتعهدين من رعاياها في خدمات النقل المتعدد الوسائط وكفاءة وكلفة هذه الخدمات ، وبلاستخدام الأقصى للهد العاطة المحلية والتأمين المحلي ،

(ح) بضرورة ضمان توازن في المصالح بين موردى خدمات النقل المتعدد الوسائط ومستخد ميها ،

(ط) بضرورة تيسير الاجراءات الجمركية مع ايلاء المراعاة الواجبة لمشاكل بلدان المرور العابر .

وال توافق على المبادئ الأساسية الآتية :

(أ) وجوب اقامة توازن عادل في المصالح بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية والوصول الى توزيع منصف للأنشطة بين هاتين المجموعتين من البلدان في مجال النقل الدولي المتعدد الوسائط ،

اتفاقية الأمم المتحدة
لنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع



الأمم المتحدة
١٩٨٠

联合国国际货物多式联运公约



联合国

1980年

联合国国际货物多式联运公约

本公约各缔约国，

确认：

- (a) 国际多式联运是促进世界贸易有条不紊地扩展的途径之一；
- (b) 有必要鼓励发展通畅、经济、高效率的多式联运，使能满足有关贸易的要求；
- (c) 需要为所有国家的利益保证国际多式联运有条不紊地发展，并有必要考虑到过境国家的特殊问题；
- (d) 需要决定有关国际货物多式联运合同的若干规则，包括关于多式联运经营人赔偿责任的公正条款；
- (e) 有必要使本公约不影响有关管理运输业务的任何国际公约或国家法律的实施；
- (f) 每个国家有权在国家一级管理多式联运经营人和多式联运业务；
- (g) 有必要照顾发展中国家的特殊利益和问题，例如：引进新技术，发展中国家的承运人和经营人参加多式联运，这样做的经济效果，尽量利用当地的劳动力和保险；
- (h) 有必要保证多式联运服务的提供者和使用者的利益均衡；
- (i) 有必要简化海关手续，同时适当考虑到过境国家的问题。

同意下列基本原则：

- (a) 在国际多式联运中，发达国家和发展中国家之间的利益应当保持均衡，发达国家和发展中国家的活动应当得到公平分配；
- (b) 在引进新的货物多式联运的技术之前和之后，多式联运经营人、托运人、托运人组织和各国主管当局应就运输条件进行协商；
- (c) 托运人有权自由选择多式联运或分段运输；

(d) 本公约规定的多式联运经营人的赔偿责任应根据推定过失或疏忽原则。
决定为此目的缔结本公约，并协议如下：

第一部分 总 则

第一条

定 义

本公约内：

1. “国际多式联运”是指按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务，不应视为国际多式联运。

2. “多式联运经营人”是指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人，他是事主，而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代理人或代表，并且负有履行合同的责任。

3. “多式联运合同”是指多式联运经营人凭以收取运费、负责完成或组织完成国际多式联运的合同。

4. “多式联运单据”是指证明多式联运合同以及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同条款交付货物的单据。

5. “发货人”是指其本人或以其名义或其代表同多式联运经营人订立多式联运合同的任何人，或指其本人或以其名义或其代表按照多式联运合同将货物实际交给多式联运经营人的任何人。

6. “收货人”是指有权提取货物的人。

7. “货物”包括由发货人提供的任何集装箱、货盘或类似的装运工具或包装。

8. “国际公约”是指各国之间用书面签订并受国际法制约的国际协定。

9. “强制性国家法律”是指任何有关货物运输的成文法，其规定不得用合同条款加以改变而不利于发货人。

10. “书面”包括电报或电传。

第二条

适用范围

本公约的各项规定适用于两国境内各地之间的所有多式联运合同，如果：

- (a) 多式联运合同规定的多式联运经营人接管货物的地点是在一个缔约国境内；
或
- (b) 多式联运合同规定的多式联运经营人交付货物的地点是在一个缔约国境内。

第三条

强制适用

1. 根据第二条受本公约制约的多式联运合同一经签订，本公约各项规定即应对这种合同强制适用。

2. 本公约的任何规定不得影响发货人选择多式联运或分段运输的权利。

第四条

多式联运的管理

1. 本公约不得影响任何有关运输业务管理的国际公约或国家法律的适用，或与之相抵触。

2. 本公约不得影响各国在国家一级管理多式联运业务和多式联运经营人的权利，包括就下列事项采取措施的权利：多式联运经营人、托运人、托运人组织以及各国主管当局之间就运输条件进行协商，特别是在引用新技术、开始新的运输业务之前进行协商；颁发多式联运经营人的许可证；参加运输；为了本国的经济和商业利益而采取一切其他措施。

3. 多式联运经营人应遵守其营业所在国所适用的法律和本公约的规定。

第二部分 单据

第五条

多式联运单据的签发

1. 多式联运经营人接管货物时，应签发一项多式联运单据，该单据应依发货人的选择，可为可转让单据或为不可转让单据。
2. 多式联运单据应由多式联运经营人或经他授权的人签字。
3. 多式联运单据上的签字，如不违背签发多式联运单据所在国的法律，可以是手签、手签笔迹的复印、打透花字、盖章、符号、或用任何其他机械或电子仪器打出。
4. 经发货人同意，可以用任何机械或其他保存第八条所规定的多式联运单据应列明的事项的方式，签发不可转让的多式联运单据。在这种情况下，多式联运经营人在接管货物后，应交给发货人一份可以阅读的单据，载有用此种方式记录的所有事项，就本公约而言，这份单据应视为多式联运单据。

第六条

可转让的多式联运单据

1. 多式联运单据以可转让的方式签发时：
 - (a) 应列明按指示或向持票人交付；
 - (b) 如列明按指示交付，须经背书后转让；
 - (c) 如列明向持票人交付，无须背书即可转让；
 - (d) 如签发一套一份以上的正本，应注明正本份数；
 - (e) 如签发任何副本，每份副本均应注明“不可转让副本”字样。
2. 只有交出可转让多式联运单据，并在必要时经正式背书，才能向多式联运经营

人或其代表提取货物。

3. 如签发一套一份以上的可转让多式联运单据正本，而多式联运经营人或其代表已正当地按照其中一份正本交货，该多式联运经营人便已履行其交货责任。

第七条

不可转让的多式联运单据

1. 多式联运单据以不可转让的方式签发时，应指明记名的收货人。

2. 多式联运经营人将货物交给此种不可转让的多式联运单据所指定的记名收货人或经收货人通常以书面正式指定的其他人后，该多式联运经营人即已履行其交货责任。

第八条

多式联运单据的内容

1. 多式联运单据应当载明下列事项：

- (a) 货物品类、识别货物所必需的主要标志、如属危险货物，其危险特性的明确声明、包数或件数、货物的毛重或以其他方式表示的数量等，所有这些事情均由发货人提供；
- (b) 货物外表状况；
- (c) 多式联运经营人的名称和主要营业所；
- (d) 发货人名称；
- (e) 如经发货人指定收货人，收货人的名称；
- (f) 多式联运经营人接管货物的地点和日期；
- (g) 交货地点；
- (h) 如经双方明确协议，在交付地点交货的日期或期间；
- (i) 表示该多式联运单据为可转让或不可转让的声明；

- (j) 多式联运单据的签发地点和日期；
- (k) 多式联运经营人或经其授权的人的签字；
- (l) 如经双方明确协议，每种运输方式的运费；或者应由收货人支付的运费，包括用以支付的货币；或者关于运费由收货人支付的其他说明；
- (m) 如在签发多式联运单据时已经确知，预期经过的路线、运输方式和转运地点；
- (n) 第二十八条第3款所指的声明；
- (c) 如不违背签发多式联运单据所在国的法律，双方同意列入多式联运单据的任何其他事项。

2. 多式联运单据缺少本条第1款所指事项中的一项或数项，并不影响该单据作为多式联运单据的法律性质，但该单据必须符合第一条第4款所规定的要求。

第九条

多式联运单据中的保留

1. 如果多式联运经营人或其代表知道、或有合理的根据怀疑多式联运单据所列货物的品类、主要标志、包数或件数、重量或数量等事项没有准确地表明实际接管的货物的状况，或无适当方法进行核对，则该多式联运经营人或其代表应在多式联运单据上作出保留，注明不符之处、怀疑的根据、或无适当的核对方法。

2. 如果多式联运经营人或其代表未在多式联运单据上对货物的外表状况加以批注，则应视为他已在多式联运单据上注明货物的外表状况良好。

第十条

多式联运单据的证据效力

如果已对第九条准许保留的事项作出保留，则除其保留的部分之外：

- (a) 多式联运单据应是该单据所载明的货物由多式联运经营人接管的初步证据；
- (b) 如果多式联运单据以可转让方式签发，而且已转让给正当地信赖该单据所载明的货物状况的、包括收货人在内的第三方，则多式联运经营人提出的反证不予接受。

第十一条

有意谎报或漏报的赔偿责任

如果多式联运经营人意图诈骗，在多式联运单据上列入有关货物的不实资料，或漏列第八条第1款(a)项或(b)项或第九条规定应载明的任何资料，则该联运人不得享有本公约规定的赔偿责任限制，而须负责赔偿包括收货人在内的第三方因信赖该多式联运单据所载明的货物状况行事而遭受的任何损失、损坏或费用。

第十二条

发货人的保证

1. 多式联运经营人接管货物时，发货人应视为已向多式联运经营人保证，他在多式联运单据中所提供的货物品类、标志、件数、重量和数量、如属危险货物，其危险特性等事项，概属准确无误。

2. 发货人必须赔偿多式联运经营人因本条第1款所指各事项的不准确或不当而造成的损失。即使发货人已将多式联运单据转让，仍须负赔偿责任。多式联运经营人取得这种赔偿的权利，并不限制他按照多式联运合同对发货人以外的其他任何人应负的赔偿责任。

第十三条

其他单据

多式联运单据的签发，并不排除于必要时按照适用的国际公约或国家法律签发同国际多式联运所涉及的运输或其他服务有关的其他单据。但签发此种其他单据不得影响多式联运单据的法律性质。

第三部分 多式联运经营人的赔偿责任

第十四条

责任期间

1. 本公约所规定的多式联运经营人对于货物的责任期间，自其接管货物之时起到交付货物时为止。

2. 就本条而言，

(a) 自多式联运经营人从下列各方接管货物之时起：

(一) 发货人或其代表；或者

(二) 根据接管货物地点适用的法律或规章，货物必须交其运输的当局或其他第三方；

(b) 直到他以下列方式交付货物时为止：

(一) 将货物交给收货人；或者

(二) 如果收货人不向多式联运经营人提取货物，则按照多式联运合同或按照交货地点适用的法律或特定行业惯例，将货物置于收货人支配之下；或者

(三) 将货物交给根据交货地点适用的法律或规章必须向其交付的当局或其他第三方；

在上述期间，货物视为在多式联运经营人掌管之下。

3. 本条第1款和第2款所指的多式联运经营人，包括他的受雇人、代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人；所指的发货人和收货人，也包括他们的受雇人或代理人。

第十五条

多式联运经营人为他的受雇人、代理人 和其他人所负的赔偿责任

除按第二十一条的规定外，多式联运经营人应对他的受雇人或代理人在其受雇范围内行事时的行为或不行为负赔偿责任，或对他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人在履行合同的范围内行事时的行为或不行为负赔偿责任，一如他本人的行为或不行为。

第十六条

赔偿责任的基础

1. 多式联运经营人对于货物的灭失、损坏和延迟交付所引起的损失，如果造成灭失、损坏或延迟交货的事故发生于第十四条所规定的货物由其掌管期间，应负赔偿责任，除非多式联运经营人证明其本人、受雇人或代理人或第十五条所指的任何其他人为避免事故的发生及其后果已采取一切所能合理要求的措施。
2. 如果货物未在明确议定的时间内交付，或者如无此种协议，未在按照具体情况对一个勤奋的多式联运经营人所能合理要求的时间内交付，即为延迟交货。
3. 如果货物未在按照本条第2款确定的交货日期届满后连续九十日内交付，索赔人即可认为这批货物已灭失。

第十七条

同时发生的原因

如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人、其受雇人或代理人或第十五条所指的任何其他人的过失或疏忽与另一原因结合而产生，多式联运经营人仅对灭失、损坏或延迟交货可以归之于此种过失或疏忽的限度内负赔偿责任，但多式联运经营

人必须证明不属于此种过失或疏忽的灭失、损坏或延迟交货的部分。

第十八条

赔偿责任限制

1. 如果多式联运经营人根据第十六条对货物的灭失或损坏造成的损失负赔偿责任，其赔偿责任按灭失或损坏的货物的每包或其他货运单位计不得超过920记帐单位，或按毛重每公斤计不得超过2.75记帐单位，以较高者为准。

2. 根据本条第1款计算较高限额时，适用下列规则：

(a) 如果货物是用集装箱、货盘或类似的装运工具集装，经多式联运单据列明装在这种装运工具中的包数或货运单位数应视为计算限额的包数或货运单位数。否则，这种装运工具中的货物应视为一个货运单位。

(b) 如果装运工具本身灭失或损坏，而该装运工具并非为多式联运经营人所有或提供，则应视为一个单独的货运单位。

3. 虽有本条第1款和第2款的规定，国际多式联运如果根据合同不包括海上或内河运输，则多式联运经营人的赔偿责任按灭失或损坏货物毛重每公斤计不得超过8.33记帐单位。

4. 多式联运经营人根据第十六条的规定对延迟交货造成损失所负的赔偿责任限额，相当于对延迟交付的货物应付运费的两倍半，但不得超过多式联运合同规定的应付运费的总额。

5. 根据本条第1款和第4款或第3款和第4款的规定，多式联运经营人赔偿责任的总和不得超过本条第1款或第3款所确定的货物全部灭失的赔偿责任限额。

6. 经多式联运经营人和发货人之间协议，多式联运单据中可规定超过本条第1款、第3款和第4款所定的赔偿限额。

7. “记帐单位”是指第三十一条所述的记帐单位。

第十九条

确知货损发生阶段

如果货物的灭失或损坏发生于多式联运的某一特定阶段，而对这一阶段适用的一项国际公约或强制性国家法律规定的赔偿限额高于适用第十八条第1款至第3款所得出的赔偿限额，则多式联运经营人对这种灭失或损坏的赔偿限额，应按照该公约或强制性国家法律予以确定。

第二十条

非合同赔偿责任

1. 本公约规定的辩护理由和赔偿责任限制，应适用于因货物灭失、损坏或延迟交付造成损失而对多式联运经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他。

2. 如果由于货物灭失、损坏或延迟交付造成损失而对多式联运经营人的受雇人或代理人、或对联运人为履行多式联运合同而使用其服务的其他人提起诉讼，该受雇人或代理人如能证明他是在受雇范围内行事，该其他人如能证明他是在履行合同的范围内行事，则该受雇人、代理人或其他人应有权援用多式联运经营人按本公约有权援用的辩护理由和赔偿责任限制。

3. 除按第二十一条的规定外，向多式联运经营人、受雇人、代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的其他人可取得的赔偿总额，不得超过本公约所规定的赔偿限额。

第二十一条

赔偿责任限制权利的丧失

1. 如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人有意造成或明知可能造成而毫不在意的行为或不行为所引起，则多式联运经营人无权享受本公约所规

定的赔偿责任限制的利益。

2. 虽有第二十条第2款的规定，如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人的受雇人或代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的其他人有意造成或明知可能造成而毫不在意的行为或不行为所引起，则该受雇人、代理人或其他人无权享受本公约所规定的赔偿责任限制的利益。

第四部分 发货人的赔偿责任

第二十二條

通 則

如果多式联运经营人遭受的损失是由于发货人的过失或疏忽、或者他的受雇人或代理人在其受雇范围内行事时的过失或疏忽所造成，发货人对这种损失应负赔偿责任。如果损失是由于发货人的受雇人或代理人本身的过失或疏忽所造成，该受雇人或代理人对这种损失应负赔偿责任。

第二十三條

危险货物的特殊规则

1. 发货人应以合适的方式在危险货物上加明危险标志或标签。
2. 发货人将危险货物交给多式联运经营人或其任何代表时，应告知货物的危险特性，必要时并告知应采取的预防措施。如果未经发货人告知而多式联运经营人又无从得知货物的危险特性，则：
 - (a) 发货人对多式联运经营人由于载运这类货物而遭受的一切损失应负赔偿责任；
 - (b) 视情况需要；可随时将货物卸下、销毁或使其无害而无须给予赔偿。
3. 任何人如果在多式联运期间接管货物时已得知货物的危险特性，则不得援用本条第2款的规定。
4. 如果本条第2款(b)项的规定不适用或不得援用，而危险货物对生命或财产造成实际危险，可视情况需要将货物卸下、销毁或使其无害，除有分摊共同海损的义务、或根据第十六条的规定多式联运经营人应负赔偿责任之外，无须给予赔偿。

第五部分 索赔和诉讼

第二十四条

灭失、损坏或延迟交货的通知

1. 除非收货人不迟于在货物交给他的次一工作日，将说明此种灭失或损坏的一般性质的灭失或损坏书面通知送交多式联运经营人，否则，此种货物的交付即为多式联运经营人交付多式联运单据所载明的货物的初步证据。
2. 在灭失或损坏不明显时，如果在货物交付收货人之日后连续六日内未提出书面通知，则本条第1款的规定相应适用。
3. 如果货物的状况在交付收货人时已经当事各方或其授权在交货地的代表联合调查或检验，则无须就调查或检验所证实的灭失或损坏送交书面通知。
4. 遇有任何实际的或料想会发生的灭失或损坏时，多式联运经营人和收货人必须为检验和清点货物相互提供一切合理的便利。
5. 除非在货物交付收货人之日后连续六十日内，或者在收货人得到通知，货物已按照第十四条第2款(b)(二)或(三)项的规定交付之日后连续六十日内，向多式联运经营人送交书面通知，否则对延迟交货所造成的损失无须给予赔偿。
6. 除非多式联运经营人不迟于在损失或损坏发生后连续九十日内，或在按照第十四条第2款(b)项的规定交付货物后连续九十日内，以其较迟者为准，将说明此种损失或损坏的一般性质的损失或损坏书面通知送交发货人，否则，未送交这种通知即为多式联运经营人未由于发货人、其受雇人或代理人的过失或疏忽而遭受任何损失或损害的初步证据。
7. 如果本条第2款、第5款和第6款中规定的通知期限最后一日在交货地点不是工作日，则该期限应延长至次一工作日为止。
8. 就本条而言，向多式联运经营人的代表、包括他在交货地点使用其服务的人、

或者向发货人的代表送交通知，应分别视为向多式联运经营人或发货人送交通知。

第二十五条

诉讼时效

1. 根据本公约有关国际多式联运的任何诉讼，如果在两年期间内没有提起诉讼或交付仲裁，即失去时效。但是，如果在货物交付之日后六个月内，或于货物未交付时，在应当交付之日后六个月内，没有提出书面索赔通知，说明索赔的性质和主要事项，则诉讼在此期限届满后即失去时效。

2. 时效期间自多式联运经营人交付货物或部分货物之日的次一日起算，如果货物未交付，则自货物应当交付的最后一日的次一日起算。

3. 接到索赔要求的人可于时效期间内随时向索赔人提出书面声明，延长时效期间。此种期间可用另一次声明或多次声明，再度延长。

4. 除非一项适用的国际公约另有相反规定，根据本公约负有赔偿责任的人即使在上述各款规定的时效期间届满后，仍可在起诉地国家法律所许可的限期内提起诉讼，要求追偿，而此项所许可的限期，自提起此项追偿诉讼的人已清偿索赔要求或接到对其本人的诉讼传票之日起算，不得少于九十日。

第二十六条

管辖

1. 原告可在他选择的法院根据本公约提起有关国际多式联运的诉讼，如果该法院按其所在国法律规定有权管辖，而且下列地点之一是在其管辖范围之内：

- (a) 被告主要营业所，或者，如无主要营业所，被告的经常居所；或者
- (b) 订立多式联运合同的地点，而且合同是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立；或者

(c) 接管国际多式联运货物的地点或交付货物的地点；或者

(d) 多式联运合同中为此目的所指定并在多式联运单据中载明的任何其他地点。

2. 根据本公约有关国际多式联运的任何诉讼程序均不得在本条第1款所没有规定的地点进行。本条各款并不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。

3. 虽有本条上述各项规定，如果当事双方在索赔发生之后达成协议，指定原告可以提起诉讼的地点，则该项协议有效。

4. (a) 如果已根据本条各项规定提起诉讼，或者对于该诉讼已作出判决，原当事人之间不得就同一理由提起新的诉讼，除非第一次诉讼的判决不能在提起新诉讼的国家中执行。

(b) 就本条而言，凡为使判决得以执行而采取措施，或者在同一国内将一项诉讼转移到另一法院，都不得视为提起新诉讼。

第二十七条

仲 裁

1. 除按本条各项规定外，当事各方可用书面载明的协议，规定将根据本公约发生的有关国际多式联运的任何争议交付仲裁。

2. 仲裁应依索赔人的选择，在下列地点之一提起：

(a) 下列各地所在国中的任一地点：

(一) 被告的主要营业所，或者，如无主要营业所，被告的经常居所；或者

(二) 订立多式联运合同的地点，而且合同是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立；或者

(三) 接管国际多式联运货物的地点或交付货物的地点；或者

(b) 仲裁条款或协议中为此目的所指定的任何其他地点。

3. 仲裁员或仲裁法庭应适用本公约的各项规定。

4. 本条第2款和第3款的规定应视为每项仲裁条款或协议的一部分，仲裁条款或协议中与之相抵触的任何规定，概属无效。

5. 当事双方在有关国际多式联运的索赔发生之后订立的仲裁协议，其效力不受本条规定的影响。

第六部分 补充规定

第二十八条

合同条款

1. 多式联运合同或多式联运单据内的任何条款，如果直接或间接背离本公约的规定，概属无效。此种条款的无效不影响以该条款构成其一部分的该合同或单据的其他规定的效力。将货物的保险利益让与多式联运经营人的条款或任何类似条款，概属无效。

2. 虽有本条第1款的规定，经发货人同意，多式联运经营人仍可增加其按照本公约所负的责任和义务。

3. 多式联运单据应载有一项声明，说明国际多式联运必须遵守本公约的规定，背离本公约而使发货人或收货人受到损害的任何规定，概属无效。

4. 如果有关货物索赔人由于根据本条而无效的条款、或由于漏载本条第3款所指的声明而遭受损失，多式联运经营人必须按照本公约的规定，就货物的灭失、损坏或延迟交付，给予索赔人以必要的赔偿。此外，多式联运经营人并须就索赔人为了行使其权利而引起的费用，给付赔偿，但援用上述规定所引起的诉讼费用，则应按照提起诉讼地国家的法律决定。

第二十九条

共同海损

1. 本公约不得妨碍多式联运合同或国家法律中有关共同海损理算规定的适用。

2. 除第二十五条外，本公约中有关多式联运经营人对货物的灭失或损坏应负赔偿责任的规定，也确定收货人是否可以拒绝共同海损的分摊，以及确定多式联运经营人对收货人已作的此种分摊或已支付的救助费用的赔偿责任。

第三十条

其他公约

1. 本公约不改变国际公约及其修正案或国家法律为限制海运船舶和内河船舶所有人的赔偿责任而规定的权利或义务，这些国际公约为：1924年8月25日《统一关于海运船舶所有人赔偿责任限制的若干规则的布鲁塞尔国际公约》；1957年10月10日《关于海运船舶所有人赔偿责任限制的布鲁塞尔国际公约》；1976年11月19日《伦敦海事索赔责任限制公约》；以及1973年3月1日《关于内河船舶所有人赔偿责任限制的日内瓦公约》。

2. 如果发生争议的当事双方，其主要营业所均在其他国际公约的缔约国境内，则本公约第二十六和第二十七条的规定不得妨碍适用各该其他国际公约有关这两条所述事项的强制性规定。但是，本款不影响本公约第二十七条第3款的适用。

3. 根据本公约的规定，对核事故引起的损害不负赔偿责任，如果根据下列公约或国家法律核装置经营人应对此种损害负责：

(a) 经1964年1月28日补充议定书修正的1960年7月29日《关于核能领域第三者赔偿责任的巴黎公约》，或1963年5月21日《关于核损害民事赔偿责任的维也纳公约》，或这些公约的修正案，或

(b) 国家法律中关于核损害赔偿的规定，如果这种法律在所有方面都和《巴黎公约》或《维也纳公约》同样有利于可能遭受核损害的人。

4. 货物运输，例如按照1956年5月19日《关于国际公路货物运输合同的日内瓦公约》第二条的规定进行，或按照1970年2月7日《伯尔尼国际铁路货物运输公约》第二条的规定进行，而上述公约的缔约国必须对这种货物运输适用这种公约，则就本公约第一条第1款的含义而言，对这种运输公约的缔约国不应视为国际多式联运。

第三十一条

记帐单位或货币单位及折算

1. 本公约第十八条所述的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第十八条所述数额应按照一国货币在判决日或裁决日或当事各方协议的日期的价值，折算成该国货币。凡属国际货币基金组织成员的缔约国，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按照国际货币基金组织在上述日期对其业务和交易采用的现行定值方法计算。非属国际货币基金组织成员的缔约国，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按该国确定的方法计算。

2. 但是，凡不是国际货币基金组织成员而其本国法律又不准适用本条第1款规定的国家，可在签字、批准、接受、认可或加入时，或在其后任何时间，声明本公约规定的赔偿限额在该国领土适用时，应订定如下：关于第十八条第1款所规定的限额，按货物的每包或其他货运单位计不超过13,750货币单位，或按毛重每公斤计不超过41.25货币单位；关于第十八条第3款所规定的限额，不超过124货币单位。

3. 本条第2款所述的货币单位相等于纯度为千分之九百的黄金六十五点五毫克。本条第2款所述数额应按照有关国家的法律折算成该国货币。

4. 按本条第1款最后一句的规定进行计算，和按本条第3款的规定进行折算，以一缔约国的本国货币表示第十八条所述数额时，其实际价值应尽可能与第十八条所述记帐单位表示的实际价值相等。

5. 缔约国在签字时，或在交存其批准书、接受书、认可书或加入书时，或按本条第2款的规定作出选择时，以及在计算方法或折算结果有改变时，应将按本条第1款最后一句所确定的计算方法或按本条第3款所得的折算结果，相应地通知保管人。

第七部分 海关事项

第三十二条

海关过境

1. 各缔约国应核准使用国际多式联运的海关过境手续。
2. 除按国家法律规章和政府间协定的规定外，国际多式联运货物的海关过境应依照本公约附件的第一条至第六条所载的规则和原则。
3. 缔约国在制订有关多式联运货物的海关过境手续的法律或规章时，应考虑到本公约附件的第一条至第六条。

第八部分 最后条款

第三十三条

保管人

兹指定联合国秘书长为本公约保管人。

第三十四条

签字、批准、接受、认可、加入

1. 所有国家均有权经下列手续成为本公约的缔约国：

- (a) 签字但无须批准、接受或认可；或者
- (b) 签字但须经批准、接受或认可，随后并予以批准、接受或认可；或者
- (c) 加入。

2. 本公约自 1980 年 9 月 1 日起至 1981 年 8 月 31 日止，在纽约联合国总部开放签字。

3. 1981 年 8 月 31 日以后，本公约对所有不是签字国的国家开放，以便加入。

4. 批准书、接受书、认可书和加入书应交存保管人。

5. 区域经济一体化组织，凡系由贸发会议主权成员国组成，而且有权在本公约范围内的特定领域谈判、缔结和实施国际协定者，同样也有权按照本条第 1 款至第 4 款的规定，成为本公约的缔约方，在上述特定领域中，对本公约其他缔约方而言，享有本公约所赋予的权利，履行本公约所规定的义务。

第三十五条

保 留

对本公约不得作出任何保留。

第三十六条

生 效

1. 本公约在三十个国家的政府签字但无须批准、接受或认可、或者向保管人交存批准书、接受书、认可书或加入书后十二个月生效。

2. 对于在本条第1款规定的生效条件得到满足后批准、接受、认可或加入本公约的每个国家，本公约应在该国交存有关文件后十二个月生效。

第三十七条

适用日期

每一缔约国对于在本公约对该国生效之日或其后所订立的多式联运合同，应适用本公约的规定。

第三十八条

现行公约规定的权利和义务

凡两国之间的国际多式联运属于本公约范围内，其中只有一国为本公约缔约国，而这两国在本公约生效时同受某一其他国际公约所约束，如果在一缔约国中按第二十六条或第二十七条就这种国际多式联运提起诉讼或交付仲裁，则该国的法院或仲裁庭可依照这种其他国际公约规定的义务，适用这种国际公约的规定。

第三十九条

修订和修正

1. 本公约生效后，经不少于三分之一的缔约国要求，联合国秘书长应召开缔约国会议，修订或修正本公约。联合国秘书长应在会议召开之日至少三个月前将任何修正提案的案文散发给所有缔约国。

2. 修订会议的任何决定，包括修正案在内，应以出席并参加表决的国家三分之二多数作出。会议通过的修正案应由保管人送请所有缔约国接受，并送交本公约所有签字国参考。

3. 除按本条第4款的规定外，会议通过的任何修正案在其获得三分之二缔约国接受之日起满一年后的第一个月第一日对接受该修正案的缔约国生效。对于在修正案已获得三分之二缔约国接受后才接受修正案的任何国家，修正案应在该国接受之日起满一年后的第一个月第一日生效。

4. 会议通过的关于改变第十八条及第三十一条第2款所规定数额的修正案，或关于以其他单位代替第三十一条第1款和（或）第3款所述单位的修正案，在其获得三分之二缔约国接受之日起满一年后的第一个月第一日生效。接受改变数额或替代单位的缔约国，应在它们同所有缔约国的关系中，适用这种数额或单位。

5. 接受修正案的正式文件交存保管人，即为对修正案的接受。

6. 在会议通过的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、认可书或加入书，应视为适用于修正后的本公约。

第四十条

退 约

1. 任一缔约国得在本公约开始生效之日起满两年后的任何时间以书面通知保管人，退出本公约。

2. 退约于保管人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日生效。 如果通知订明较长期间，则退约于保管人收到通知后较长期间届满时起生效。

为此，下列经正式授权的各签署人，谨于下列日期在本公约上签字，以资证明。

1980年5月24日订于日内瓦，正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，所有文本具有同等效力。

附 件

有关国际货物多式联运的海关事项条款

第 一 条

本公约内：

“海关过境手续”是指在海关管制下将货物从一处海关运到另一处海关的海关手续。

“目的地海关”是指结束海关过境作业的任何海关。

“进出口关税及其他税”是指关税及所有其他税项、费用或对货物的进出口或与其有关而征收的其他费用，但不包括金额大致相当于所提供服务的成本的费用。

“海关过境单据”是指载有海关过境作业所需数据和资料记录的表格。

第 二 条

1. 除按本国境内实施的法律规章和国际公约的规定外，缔约国应给予国际多式联运货物过境自由。

2. 如果海关当局认为用于过境作业的海关过境手续的要求已达到，则国际多式联运货物：

- (a) 在途中一般不再受海关检查，除非海关认为有必要保证海关负责实施的规章条例得到遵守。因此，海关当局在进出口点上一般只应检验海关印记及其他安全措施；
- (b) 在不影响有关公共或国家安全、公共道德或公共卫生的法律规章的实施的条件下，不必履行用于过境作业的海关过境制度以外的任何海关手续或规定。

第三条

为了便利货物过境，缔约国：

(a) 如为启运地国家，应尽量采取一切可行的措施，保证其后过境作业所需资料的完整、准确；

(b) 如为目的地国家：

- (一) 应采取一切必要措施，保证海关过境货物一般能在其目的地的海关结关；
- (二) 除非其本国的法律规章另有规定，应设法在尽可能接近货物最后目的地的地点办理货物的结关手续。

第四条

1. 如果海关当局认为海关过境手续的要求已达到，则国际多式联运货物无须向过境国家交付进出口关税和其他税或交付这种税项的保证金。

2. 前款的规定不排除：

- (a) 根据公共安全或公共卫生方面的要求，按本国规章收取的费用；
- (b) 在平等条件下收取金额大致相当于所提供服务的成本的费用。

第五条

1. 如果海关过境作业需要财务担保，此项财务担保之提供，必须使有关过境国家的海关当局感到满意，而且应符合其国家法律规章和国际公约的规定。

2. 为了便利海关过境，海关担保制度应当简单、有效、取费适中、并包括应付的进出口关税和其他税，在担保制度包括罚款的国家中，则包括应付的罚款。

第 六 条

1. 在不影响国际公约或国家法律规章所要求的任何其他单据的情况下，过境国家的海关当局应当接受多式联运单据作为海关过境单据的说明。

2. 为了便利海关过境，海关过境单据应当尽可能与后附单据格式相一致。

货物申报单 (海关过境)

发货人 (名称、地址)		发货地办事处	日期		
收货人 (名称、地址)		申报人 (名称、地址)			
交货地址		发货地国家	目的地国家		
装货地点	码头、仓库等	附交文件	留供海关填注		
途经地	运输方式				
目的地办事处					
		由 ___ 海关 ___ 申报人			
提单号	货运单位 (种类, 识别号数); 货件标志和号数	件数和包装; 货名	商品编号	毛重 (公斤)	盖印
	
	
	
	
	
	
	
	
	
		件数合计	毛重合计 (公斤)		
(国家行政规定)		(担保细节)			
		签署人声明申报单内容准确无误, 愿意遵守有关当局规定, 负责履行本次海关过境作业应有的义务。			
		申报人签署、地点、日期			

**КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О
МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ**



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
1980**

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ 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 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

Оборотный документ смешанной перевозки

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

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

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

Статья 7

Необоротный документ смешанной перевозки

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

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

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

Статья 11

Ответственность за преднамеренное внесение неправильных данных и за невнесение данных

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

Предел 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 превышающих 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 сослаться согласно настоящей Конвенции оператор смешанной перевозки.
3. За исключением, предусмотренным в статье 21, суммы, которые смогут 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 ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

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 сослаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время смешанной перевозки оно приняла 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 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 6 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 "b" статьи 14, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством **prima facie** того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.
7. Если любой из сроков уведомления, предусмотренных в пунктах 2, 5 и 6 настоящей статьи, заканчивается в день, который не является рабочим днем в месте 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 с настоящей Конвенцией, 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:
 - а) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
 - б) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
 - с) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или

a) 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. a) 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.

b) 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:

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

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

ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или

- b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.
3. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять положения настоящей Конвенции.
 4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является недействительным.
 5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой.

ЧАСТЬ VI – ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 28

Договорные условия

1. Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу оператора смешанной перевозки прав страхования груза или любая аналогичная оговорка является недействительной.
2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.
3. Документ смешанной перевозки должен включать указание о том, что международная смешанная перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.
4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи недействительным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, оператор смешанной перевозки должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Оператор смешанной перевозки должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Статья 29

Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора смешанной перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии, если они применимы, и в той степени, в какой они применимы.
2. За исключением статьи 26 положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности оператора смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от оплаты взноса по общей аварии и обязанность оператора смешанной перевозки компенсировать грузополучателю им такого взноса или расходов по спасению.

Статья 30

Другие конвенции

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

2. Положения статей 26 и 27 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой международной конвенции, относящейся к вопросам, регулируемым в указанных статьях, при условии, что спор 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. Перевозка 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, действующим 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 валютных единиц 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, принятии или утверждения; или
 - c) присоединения.
2. Настоящая Конвенция открыта для подписания с 1 сентября 1980 г. по 31 августа 1981 г. 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 управомочены 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 Договариваемся 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 Договариваемся 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. Для любого государства, принявшего поправку после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств, поправка вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после принятия ее данным государством.

4. Любая принятая конференцией поправка, изменяющая суммы, указанные в статье 18 и пункте 2 статьи 31, или заменяющая любую или обе единицы, определенные в пунктах 1 и 3 статьи 31, другими единицами, вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Договаривающиеся государства, которые приняли измененные суммы или заменяющие единицы, применяют их в своих отношениях со всеми Договаривающимися государствами.

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

6. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу любой поправки, 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 24 мая 1980 года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

Приложение

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:

- a) 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, за выполнение которых эта таможня несет ответственность. Исходя из этого, таможенные власти обычно ограничиваются контролем таможенных пломб и иными мерами таможенного обеспечения в пунктах ввоза и вывоза;
- b) без ущерба для применения законов и предписаний, касающихся общественной или национальной безопасности, морали или охраны здоровья населения, не будут подвергаться каким-либо таможенным формальностям или требованиям дополнительно к тем, которые применяются при режиме таможенного транзита, используемом для данной транзитной операции.

Статья III

В целях облегчения транзита грузов каждое Договаривающееся государство:

- a) если оно является страной отправления, принимает, в пределах практически возможного, все меры для обеспечения полноты и точности информации, требуемой для последующих транзитных операций;
- b) если оно является страной назначения:
 - i) принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы грузы при таможенном транзите проходили очистку, как правило, на 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:

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

ДЕКЛАРАЦИЯ О ТАМОЖЕННОМ ТРАНЗИТЕ

Грузоотправитель (наименование и адрес)		Таможня отправки	Дата №		
Грузополучатель (наименование и почтовый адрес)		Податель декларации (наименование и адрес)			
Адрес доставки		Страна отправления	Страна назначения		
Из	Пристань, склад и т.п.	Прилагаемые документы	Для официального использования Пломбы, наложенные <input type="checkbox"/> таможней <input type="checkbox"/> пода- телем декларации		
Через/До	На/В (транспортные средства)				
Учреждение-адресат					
№ КОНО-СА-МЕНТА	Обозначение партии (тип, идентификационный номер), марки и номера мест или предметов	Количество и род грузовых мест; наименование товаров	№ товарно-го наимен.	Вес брутто, кг	
	
	
	
	
	
	
	
	
	
		Общее число грузовых мест	Общий вес брутто, кг		
Национальные административные требования		Сведения относительно гарантии			
		<p>Я, нижеподписавшийся, заявляю, что данные, сообщенные в настоящей декларации, являются правдивыми и правильными и принимаю ответственность за исполнение обязательств, установленных для этой таможенной транзитной операции в соответствии с условиями, предписанными компетентными властями</p>			
		Место, дата и подпись подателя декларации			

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS**



NACIONES UNIDAS

1980

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECONOCIENDO

- a) que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial,
- b) la necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico,
- c) la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito,
- d) la conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal,
- e) la necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte,
- f) el derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal,
- g) la necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales,
- h) la necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios,
- i) la necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito,

CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

a) que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional,

b) que, antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,

c) que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,

d) que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han convenido en lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "transporte multimodal internacional" se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

2. Por "operador de transporte multimodal" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

3. Por "contrato de transporte multimodal" se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

4. Por "documento de transporte multimodal" se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

5. Por "expedidor" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

6. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

7. El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

8. Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

9. Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

10. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2

Ambito de aplicación

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

a) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante; o

b) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante.

Artículo 3

Aplicación obligatoria

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.

2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 4

Reglamentación y control del transporte multimodal

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

PARTE II. DOCUMENTACION

Artículo 5

Emisión del documento de transporte multimodal

1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.
2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.
3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

Artículo 6

Documento de transporte multimodal negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:
 - a) se extenderá a la orden o al portador;
 - b) si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
 - c) si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
 - d) si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
 - e) si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.

3. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

Artículo 7

Documento de transporte multimodal no negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

2. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

Artículo 8

Contenido del documento de transporte multimodal

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;

d) el nombre del expedidor;

e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;

f) el lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;

- g) el lugar de entrega de las mercancías;
- h) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i) una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
- j) el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- k) la firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l) el flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- n) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;
- o) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.

Artículo 9

Reservas en el documento de transporte multimodal

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Artículo 10

Valor probatorio del documento de transporte multimodal

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:

a) el documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y

b) no se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Artículo 11

Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Artículo 12

Garantía proporcionada por el expedidor

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

Artículo 13

Otros documentos

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14

Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

- a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
 - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;
- b) hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o
 - iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión "operador de transporte multimodal" comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos "expedidor" o "consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.

Artículo 15

Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 16

Fundamento de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas perdidas.

Artículo 17

Causas concurrentes

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 ó 3 de este artículo.

6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.

7. Por "unidad de cuenta" se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.

Artículo 19

Daños localizados

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

Artículo 20

Responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 21

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión

del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

PARTE IV. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 22

Norma general

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 23

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) el expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 24

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.

6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

Artículo 25

Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.

3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 26

Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

b) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

c) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

Artículo 27

Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

b) cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 28

Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.

3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 29

Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 30

Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 1ª de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.

Artículo 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII. CUESTIONES ADUANERAS

Artículo 32

Tránsito aduanero

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.
3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII. CLAUSULAS FINALES

Artículo 33

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 34

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte en el presente Convenio mediante:

- a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

3. Después del 31 de agosto de 1981, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

Artículo 35

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 36

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario.

2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Artículo 37

Fecha de aplicación

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 38

Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes

Si, de conformidad con los artículos 26 ó 27, se incoa un procedimiento judicial o arbitral en un Estado Contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectúe entre dos Estados de los cuales solamente uno sea Estado Contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá, de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

Artículo 39

Revisión y enmienda

1. Después de la entrada en vigor del presente Convenio, el Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.

2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas, será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por ese Estado.

4. Toda enmienda adoptada por la conferencia por la que se modifiquen las cantidades establecidas en el artículo 18 y en el párrafo 2 del artículo 31 o por la que se sustituya una o las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Los Estados Contratantes que hayan aceptado las cantidades modificadas o las nuevas unidades las aplicarán en sus relaciones con todos los Estados Contratantes.

5. La aceptación de enmiendas se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada por la conferencia se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 40

Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

HECHO en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Anexo

DISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

Artículo I

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

Artículo II

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.

2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

a) no serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduanas se limitarán normalmente a controlar los precintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y de salida;

b) sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

Artículo III

Con objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado Contratante deberá:

- a) Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;
- b) Si fuere el país de destino:
 - i) adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías,
 - ii) esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Artículo IV

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2. Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

- a) la recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;
- b) la recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

Artículo V

1. Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

Artículo VI

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación.

Done in the name of:

Fait au nom :

: حررت باسم

以下列国家的名义签订:

Совершено от имени:

Hecha en nombre de:

AFGHANISTAN:

DE L'AFGHANISTAN :

افغانستان :

阿富汗:

Афганистана:

EL AFGANISTÁN:

ALBANIA:

DE L'ALBANIE :

ألبانيا :

阿尔巴尼亚:

Албании:

ALBANIA:

ALGERIA:

DE L'ALGÉRIE :

الجزائر :

阿尔及利亚:

Алжир:

ARGELIA:

ANGOLA:

DE L'ANGOLA :

أنغولا :

安哥拉 :

Анголы:

ANGOLA:

ARGENTINA:

DE L'ARGENTINE :

الأرجنتين :

阿根廷 :

Аргентины:

LA ARGENTINA:

AUSTRALIA:

DE L'AUSTRALIE :

أستراليا :

澳大利亚 :

Австралии:

AUSTRALIA:

AUSTRIA:

DE L'AUTRICHE :

: النمسا

奥地利:

Австрии:

AUSTRIA:

THE BAHAMAS:

DES BAHAMAS :

: البهاما

巴哈马:

Багамских островов:

LAS BAHAMAS:

BAHRAIN:

DE BAHRÉÏN :

: البحرين

巴林:

Бахрейна:

BAHREIN:

BANGLADESH:

DU BANGLADESH :

بنغلاديش :

孟加拉国:

Бангладеша:

BANGLADESH:

BARBADOS:

DE LA BARBADE :

بربادوس :

巴巴多斯:

Барбадоса:

BARBADOS:

BELGIUM:

DE LA BELGIQUE :

بلجیکا :

比利时:

Бельгии:

BÉLGICA:

BENIN:

DU BÉNIN :

: بنن

贝宁:

Бенин:

BENIN:

BHUTAN:

DU BHOUTAN :

: بوتان

不丹:

Бутан:

BHUTÁN:

BOLIVIA:

DE LA BOLIVIE :

: بوليفيا

玻利维亚:

Болливии:

BOLIVIA:

BOTSWANA:

DU BOTSWANA :

: بوتسوانا :

博茨瓦纳:

Ботсвана:

BOTSWANA:

BRAZIL:

DU BRÉSIL :

: البرازيل :

巴西:

Бразилия:

EL BRASIL:

BULGARIA:

DE LA BULGARIE :

: بلغاريا :

保加利亚:

България:

BULGARIA:

BURMA:

DE LA BIRMANIE :

بورما :

緬甸 :

Бирма:

BIRMANIA:

BURUNDI:

DU BURUNDI:

بوروندي :

布隆迪 :

Бурунди:

BURUNDI:

THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE :

جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية :

白俄罗斯苏维埃社会主义共和国 :

Белорусской Советской Социалистической Республики:

LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA:

CANADA:

DU CANADA :

كندا :

加拿大:

Канада:

EL CANADÁ:

CAPF VERDE:

DU CAP-VERT :

: الرأس الأخضر :

佛得角 :

Островов Зеленого Мыса:

CAVO VERDE:

THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE :

جمهورية أفريقيا الوسطى

中非共和国 :

Центральноафриканской Республики :

LA REPÚBLICA CENTROAFRICANA :

CHAD:

DU TCHAD :

: تشاد

乍得:

Чад:

EL CHAD:

CHILE:

DU CHILI :

: شيلي

智利:

Чили:

CHILE:

CHINA:

DE LA CHINE :

: الصين

中国:

Китай:

CHINA:

COLOMBIA:

DE LA COLOMBIE :

كولومبيا :

哥伦比亚 :

Колумбии:

COLOMBIA:

THE COMOROS:

DES COMORES :

كومورو :

科摩罗 :

Коморских островов:

LAS COMORAS:

THE CONGO:

DU CONGO :

الكونغو :

刚果 :

Kongo:

EL CONGO:

COSTA RICA:

DU COSTA RICA :

كوستاريكا :

哥斯达黎加:

Коста-Рики:

COSTA RICA:

CUBA:

DE CUBA :

كوبا :

古巴:

Кубы:

CUBA:

CYPRUS:

DE CHYPRE :

قبرص :

塞浦路斯:

Κυπρα:

CHIPRE:

CZECHOSLOVAKIA:

DE LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

تشيكوسلوفاكيا :

捷克斯洛伐克:

Чехословакии:

CHECOSLOVAQUIA:

DEMOCRATIC KAMPUCHEA:

DU KAMPUCHEA DÉMOCRATIQUE :

كمبوتشيا الديمقراطية :

民主柬埔寨:

Демократической Кампучии:

KAMPUCHEA DEMOCRÁTICA:

THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA:

DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE :

جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية :

朝鲜民主主义人民共和国:

Корейской Народно-Демократической Республики:

LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA:

DEMOCRATIC YEMEN:

DU YÉMEN DÉMOCRATIQUE :

اليمن الديمقراطية :

民主也门:

Демократического Йемена:

EL YEMEN DEMOCRÁTICO:

DENMARK:

DU DANEMARK :

الدانمراك :

丹麦:

Дании:

DINAMARCA:

DJIBOUTI:

DE DJIBOUTI :

جيبوتي :

吉布提 :

Джибути:

DJIBOUTI:

DOMINICA:

DE LA DOMINIQUE :

دومينيكا

多米尼加:

Доминики:

DOMINICA:

THE DOMINICAN REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE :

الجمهورية الدومينيكية :

多米尼加共和国:

Доминиканской Республики:

LA REPÚBLICA DOMINICANA:

ECUADOR:

DE L'ÉQUATEUR :

إكوادور :

厄瓜多尔:

Эквадора:

EL ECUADOR:

EGYPT:

DE L'EGYPTE :

: مصر :

埃及:

Египта:

EGIPTO:

EL SALVADOR:

D'EL SALVADOR :

: السلفادور :

萨尔瓦多:

Сальвадора:

EL SALVADOR:

EQUATORIAL GUINEA:

DE LA GUINÉE ÉQUATORIALE :

: غينيا الاستوائية :

赤道几内亚:

Экваториальной Гвинеи:

GUINEA ECUATORIAL:

ETIOPIA:

DE L'ETIOPIE :

: اثيوبيا

埃塞俄比亚:

Эфиопии:

ETIOPÍA:

FIDJ:

DE FIDJI :

: فيجي

斐济:

Фиджи:

Fiji:

FINLAND:

DE LA FINLANDE :

: فنلندا

芬兰:

Финляндия:

FINLANDIA:

FRANCE:

DE LA FRANCE :

: فرنسا :

法国 :

Франция:

FRANCIA:

GABON:

DU GABON :

: غابون :

加蓬 :

Габон:

EL GABON:

THE GAMBIA:

DE LA GAMBIE :

: غامبيا :

冈比亚 :

Гамбия:

GAMBIA:

THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE :

: الجمهورية الديمقراطية الألمانية

德意志民主共和国:

Германской Демократической Республики:

LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA:

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:

DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE :

: جمهورية ألمانيا الاتحادية

德意志联邦共和国:

Федеративной Республики Германии:

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA:

GHANA:

DU GHANA :

: غانا

加纳:

Ghana:

GHANA:

GRECE :

DE LA GRÈCE :

اليونان :

希腊 :

Греция:

GRECIA:

GRENADA:

DE LA GRENADE :

غرينادا :

格林纳达 :

Гренада:

GRANADA:

GUATEMALA:

DU GUATEMALA :

غواتيمالا :

危地马拉 :

Гватемала:

GUATEMALA:

GUINEA:

DE LA GUINÉE :

: غينيا :

几内亚 :

ГВИНЕИ:

GUINEA:

GUINEA-BISSAU:

DE LA GUINÉE-BISSAU :

: غينيا - بيساو :

几内亚 - 比绍 :

ГВИНЕИ-БИСАУ:

GUINEA-BISSAU:

GUYANA:

DE LA GUYANE :

: غيانا :

圭亚那 :

ГВИЯНЫ:

GUYANA:

HAITI:

D'HAÏTI :

: هايتي

海地:

l'aiti:

HAÏTÍ:

THE HOLY SEE:

DU SAINT-SIÈGE :

: الكرسي الرسولي

教廷:

Свѣтѣи шего престола:

LA SANTA SEDE:

HONDURAS:

DU HONDURAS :

: هندوراس

洪都拉斯:

Гондураса:

HONDURAS:

HUNGARY:

DE LA HONGRIE :

: هونغاريا :

匈牙利 :

Венгрии:

HUNGRÍA:

ICELAND:

DE L'ISLANDE :

: آيسلندا :

: 冰島 :

Исландии:

ISLANDIA:

INDIA:

DE L'INDE :

: الهند :

印度 :

Индии:

LA INDIA:

INDONESIA:

DE L'INDONÉSIE :

: اندونيسيا :

印度尼西亚 :

Индонезия:

INDONESIA:

IRAN:

DE L'IRAN :

: ايران :

伊朗 :

Иран:

EL IRÁN:

IRAQ:

DE L'IRAK :

: العراق :

伊拉克 :

Ирак:

EL IRAQ:

IRELAND:

DE L'IRLANDE :

: ایرلندا

爱尔兰:

Ирландия:

IRLANDA:

ISRAEL:

D'ISRAËL :

: إسرائيل

以色列:

Израиль:

ISRAEL:

ITALY:

DE L'ITALIE :

: ايطاليا

意大利:

Италия:

ITALIA:

THE IVORY COAST:

DE LA CÔTE D'IVOIRE :

: ساحل العاج :

象牙海岸:

Берега Слоновой Кости:

LA COSTA DE MARFIL:

JAMAICA:

DE LA JAMAÏQUE :

: جامايكا :

牙买加:

Ямайки :

JAMAICA:

JAPAN:

DU JAPON :

: اليابان :

日本:

Японии:

EL JAPÓN:

JORDAN:

DE LA JORDANIE :

: الأردن :

约旦 :

Йорданія:

JORDANIA:

KENYA:

DU KENYA :

: كينيا :

肯尼亚:

Кения:

KENYA:

KIRIBATI:

DE KIRIBATI :

: كيريباتى :

基里巴蒂:

КИРИБАТИ:

KIRIBATI:

KUWAIT:

DU KOWEÏT :

الكويت :

科威特 :

Kuwaita:

KUWAIT:

THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO :

جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية:

老挝人民民主共和国:

Лаосской Народно-Демократической Республики:

LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO:

LEBANON:

DU LIBAN :

لبنان :

黎巴嫩 :

Libana:

EL LIBANO:

LESOTHO:

DU LESOTHO :

: ليسوتو

莱索托:

Лесото:

LESOTHO:

LIBERIA:

DU LIBÉRIA :

: ليريا

利比里亚:

Либерия:

LIBERIA:

THE LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA:

DE LA JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE :

: الجماهيرية العربية الليبية

阿拉伯利比亚共和国:

Ливийской Арабской Джамахирии:

LA JAMAHIRIYA ARABE LIBIA:

LIECHTENSTEIN:

DU LIECHTENSTEIN :

: لختنشتين :

列支敦士登:

Лихтенштейн:

LIECHTENSTEIN:

LUXEMBOURG:

DU LUXEMBOURG :

: لكسمبرغ :

卢森堡:

Люксембург:

LUXEMBURGO:

MADAGASCAR:

DE MADAGASCAR :

: مدغشقر :

马达加斯加:

Мадагаскар:

MADAGASCAR:

MALAWI:

DU MALAWI :

: ملاوي :

马拉维 :

Малави:

MALAWI:

MALAYSIA:

DE LA MALAISIE :

: ماليزيا :

马来西亚 :

Малайской Федерации:

MALASIA:

THE MALDIVES:

DES MALDIVES :

: ملديف :

马尔代夫 :

Мальдивов:

MALDIVAS:

MALI:

DU MALI :

: مالي :

马里 :

Мали:

MALÍ:

MALTA:

DE MALTE :

: مالطه :

马耳他 :

Мальта:

MALTA:

MAURITANIA:

DE LA MAURITANIE :

: موريتانيا :

毛里塔尼亚 :

Мауритани:

MAURITANIA:

MAURITIUS:

DE MAURICE :

موريشيوس :

毛里求斯 :

Маурития:

MAURÍCIO:

MEXICO:

DU MEXIQUE :

المكسيك :

墨西哥 :

Мексика:

MÉXICO:

MONACO:

DE MONACO :

موناكو :

摩纳哥 :

Монако:

MÓNACO:

MONGOLIA:

DE LA MONGOLIE :

: منغوليا :

蒙古 :

Монголиа:

MONGOLIA:

MOROCCO:

DU MAROC :

: المغرب :

摩洛哥 :

Marokko:

MARRUECOS:

MOZAMBIQUE:

DU MOZAMBIQUE :

: موزامبيق :

莫桑比克 :

Mozambika:

MOZAMBIQUE:

NAURU:

DE NAURU :

: ناورو

瑙魯 :

Happy:

NAURU:

NEPAL:

DU NÉPAL :

: نیپال

尼泊尔:

Нepaл:

NEPAL:

THE NETHERLANDS:

DES PAYS-BAS :

: هولندا

荷兰:

Нидерланды:

LOS PAÍSES BAJOS:

NEW ZEALAND:

DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

نيوزيلندا :

新西兰 :

Нової Зеланди:

NUEVA ZELANDIA:

NICARAGUA:

DU NICARAGUA :

نيكاراغوا :

尼加拉瓜 :

Никарагуа:

NICARAGUA:

THE NIGER:

DU NIGER :

النيجر :

尼日尔 :

Нигера:

EL NIGER:

NIGERIA:

DU NIGÉRIA :

: نيجيريا :

尼日利亚 :

Нигерия:

NIGERIA:

NORWAY:

DE LA NORVÈGE :

: النرويج :

挪威 :

Норвегия:

NORUEGA:

OMAN:

DE L'OMAN :

: عمان :

阿曼 :

Оман:

OMÁN:

PAKISTAN:

DU PAKISTAN :

: پاکستان

巴基斯坦:

Пакистан:

EL PAKISTÁN:

PANAMA:

DU PANAMA :

: بنما

巴拿马:

Panamá:

PANAMÁ:

PAPUA NEW GUINEA:

DE LA PAPOUSIE-NOUVELLE-GUINÉE :

: بابوا غينيا الجديدة :

巴布亚新几内亚 :

Papua-Hoboni T'ruich:

PAPUA NUEVA GUINEA:

PARAGUAY:

DU PARAGUAY :

: باراغواى :

巴拉圭:

Парагвая:

EL PARAGUAY:

PERU:

DU PÉROU :

: بيرو :

秘鲁:

Перу:

EL PERÚ:

THE PHILIPPINES:

DES PHILIPPINES :

: الفلبين :

菲律宾:

Филиппины:

FILIPINAS:

POLAND:

DE LA POLOGNE :

: بولندا :

波兰 :

Польша:

POLONIA:

PORTUGAL:

DU PORTUGAL :

: البرتغال :

葡萄牙 :

Португалия:

PORTUGAL:

QATAR:

DU QATAR :

: قطر :

卡塔尔 :

katara:

QATAR:

THE REPUBLIC OF KOREA:

DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE :

: جمهورية كوريا :

大韩民国:

Корейской Республики:

LA REPÚBLICA DE COREA:

ROMANIA:

DE LA ROUMANIE :

: رومانيا :

罗马尼亚:

Румынии:

RUMANIA:

RWANDA:

DU RWANDA :

: رواندا :

卢旺达:

Рwанды:

RWANDA:

SAINT LUCIA:

DE SAINTE-LUCIE:

سانت لوسيا

圣卢西亚 :

СЕНТ-ЛЮСИИ:

SANTA LUCÍA:

SAINT-VINCENT AND THE GRENADINES:

DE SAINT-VINCENT-ET-GRENADINES :

سان فنسان وغرينادين :

圣文森特和格林纳达:

СЕНТ-ВИНЦЕНТА И ГРЕНАДИН:

SAN VICENTE Y LAS GRENADINAS:

SAMOA:

DU SAMOA :

ساموا :

萨摩亚 :

CHNDRE:

SAMOA:

SAN MARINO:

DE SAINT-MARIN :

سان مارينو :

圣马力诺:

Сан-Марино:

SAN MARINO:

SÃO TOMÉ AND PRÍNCIPE:

DE SAO TOMÉ-ET-PRINCIPE :

سان تومي وبرينسيبي :

圣多美和普林西比 :

Сан-Томе и Принсипи:

SANTO TOMÉ Y PRÍNCIPE:

SAUDI ARABIA:

DE L'ARABIE SAOUDITE :

المملكة العربية السعودية :

沙特阿拉伯:

Саудовской Аравии:

ARABIA SAUDITA:

SENEGAL:

DU SÉNÉGAL :

: السنغال

塞内加尔 :

СЕНЕГАЛ:

EL SENEGAL:

SEYCHELLES:

DES SEYCHELLES :

: سيشيل

塞舌尔 :

Сейшельскія островы:

SEYCHELLES:

SIERRA LEONE:

DE LA SIERRA LEONE

: سيراليون

塞拉勒窝内:

Сьерра-Леоне:

SIERRA LEONA:

SINGAPORE:

DE SINGAPOUR :

سنڦاوره :

新加坡 :

Сингапу :

SINGAPUR:

SOLOMON ISLANDS:

DES ILES SALOMON :

جزر سليمان

所罗门群岛 :

СОЛОМОНОВЫХ ОСТРОВОВ :

LAS ISLAS SALOMÓN:

SOMALIA:

DE LA SOMALIE :

الصومال :

索马里 :

Сомали :

SOMALIA:

SOUTH AFRICA:

DE L'AFRIQUE DU SUD:

افريقيا الجنوبية :

南非:

Мафоді Адріана:

SUDÁFRICA:

SPAIN:

DE L'ESPAGNE:

اسبانيا :

اسپانيا :

Испания:

ESPAÑA:

SRI LANKA:

DE SRI LANKA:

سري لانكا :

斯里兰卡:

Шри-Ланка:

SRI LANKA:

THE SUDAN:

DU Soudan :

: السودان

苏丹:

Судан:

El SUDÁN:

SURINAME:

DU SURINAME:

سورينام

苏里南:

Суринама:

SURINAME:

SWAZILAND:

DU SOUAZILAND:

: سوازيلند

斯威士兰:

Свазилан:

SWAZILANDIA:

SWEDEN:

DE LA SUÈDE :

السويد :

瑞典:

Швеция:

SUECIA:

SWITZERLAND:

DE LA SUISSE :

سويسرا :

瑞士:

Швейцария:

SUZZA:

THE SYRIAN ARAB REPUBLIC:

DE LA RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE :

الجمهورية العربية السورية :

阿拉伯叙利亚共和国:

Сирийской Арабской Республики:

LA REPUBLICA ARABE SIRIA:

THAILAND:

DE LA THAÏLANDE :

تايلند :

泰国 :

Taïlande:

TAILANDIA:

TOGO:

DU TOGO :

توغو :

多哥 :

Togo:

EL TOGO:

TONGA:

DES TONGA :

تونغا :

汤加 :

Tonga:

TONGA:

TRINIDAD AND TOBAGO:

DE LA TRINIDAD Y TOBAGO

ترينيداد و توباگو

特立尼达和多巴哥

Trinidad and Tobago:

TRINIDAD Y TABAGO :

TUNISIA:

DE LA TUNISIE :

تونس :

突尼斯:

Tyanea:

TUNEZ:

TURKEY:

DE LA TURQUIE :

تركيا :

土耳其:

Typpue:

TURQUÍA:

TUVALU:

DE TUVALU:

: توفالو

图瓦卢:

Тувалу:

EL TUVALU:

UGANDA:

DE L'OUGANDA :

: اوغندا

乌干达:

Уганда:

UGANDA:

THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAÏNE :

: جمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية

乌克兰苏维埃社会主义共和国:

Української Союзної Соціалістичної Республіки:

LA REPUBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:

THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES :

اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية :

苏维埃社会主义共和国联盟:

Союза Советских Социалистических Республик:

LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

THE UNITED ARAB EMIRATES:

DES ÉMIRATS ARABES UNIS :

الامارات العربية المتحدة :

阿拉伯联合酋长国:

Объединенных Арабских Эмиратов:

LOS EMIRATOS ARABES UNIDOS:

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية :

大不列颠及北爱尔兰联合王国:

Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии:

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

THE UNITED REPUBLIC OF CAMEROON:

DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DU CAMEROUN :

جمهورية الكاميرون المتحدة :

喀麦隆联合共和国:

Объединённой Республики Камерун:

LA REPÚBLICA UNIDA DEL CAMERÚN:

THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA:

DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE :

جمهورية تنزانيا المتحدة :

坦桑尼亚联合共和国:

Объединённой Республики Танзания:

LA REPÚBLICA UNIDA DE TANZANIA:

THE UNITED STATES OF AMERICA:

DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

الولايات المتحدة الأمريكية :

美利坚合众国:

Соединённых Штатов Америки:

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

THE UPPER VOLTA:

DE LA HAUTE-VOLTA :

فولتا العليا :

上沃尔特:

Верхней Вольты:

EL ALTO VOLTA:

URUGUAY:

DE L'URUGUAY :

اوروغواي :

乌拉圭:

Уругуэе:

EL URUGUAY:

VENEZUELA:

VENEZUELA :

فنزويلا :

委内瑞拉:

Венецуэлы:

VENEZUELA:

VIET NAM:

DU VIET NAM :

: فيت نام :

越南:

Вьетнам:

VIET NAM:

YEMEN:

DU YÉMEN :

: اليمن :

也门:

Йемен:

EI YEMEN:

YUGOSLAVIA:

DE LA YOUGOSLAVIE :

: يوغوسلافيا :

南斯拉夫:

Югославия:

YUGOSLAVIA:

ZAIRE:

DU ZAIRE :

زائير :

扎伊尔:

Заира:

EL ZAIRE:

ZAMBIA:

DE LA ZAMBIE :

زامبيا :

赞比亚:

Замбия:

ZAMBIA:

ZIMBABWE:

DU ZIMBABWE :

زیمبابوی :

津巴布韦:

Зимбабве:

ZIMBABWE:

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on international multimodal transport of goods, concluded at Geneva on 24 May 1980, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, conclue à Genève le 24 mai 1980, dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*For the Secretary-General:
The Legal Counsel*



*Pour le Secrétaire général :
Le Conseiller juridique*

United Nations, New York
1 February 1981

Organisation des Nations Unies, New York
Le 1er février 1981

Certified true copy (XI.E-1)
Copie certifiée conforme (XI.E-1)
February 1981