



DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_X_13

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter X. International Trade and Development

TITLE : 13. United Nations Convention on the Liability of
Operators of Transport Terminals in International
Trade. Vienna, 17 April 1991



اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة
بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية
في التجارة الدولية

联合国国际贸易运输
港站经营人赔偿责任公约

UNITED NATIONS CONVENTION
ON THE LIABILITY OF OPERATORS
OF TRANSPORT TERMINALS
IN INTERNATIONAL TRADE

CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS
DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

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

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS
DE TERMINALES DE TRANSPORTE
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL



联合国国际贸易运输
港站经营人赔偿责任公约



联合国
1991年

联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约

序言

各缔约国：

重申坚信逐渐协调和统一国际贸易法以减少或消除国际贸易交往中的法律障碍，特别是影响发展中国家的那些障碍，将在很大程度上有助于各国在平等、公正和互利的基础上进行普遍经济合作，消除国际贸易方面的歧视，从而为各国人民谋求福利；

考虑到在国际运输中的货物既非由承运人接管又非由货主接管，而是由国际贸易运输港站经营人接管时，因适用这类货物的法律制度的不确定性而造成的问题；

意欲为这类货物在由运输港站经营人接管而又不受源自适用于各种运输方式的公约的运输法律管辖时所发生的灭失、损坏或交货迟延而制定赔偿责任的统一规则，以期有利于货物的流动，

兹协议如下：

第1条

定义

在本公约中，

(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排从事与运输有关的服务的人。但是，凡属根据适用于货运的法律规则身为承运人的人，不视为经营人；

(b) 在货物组装于集装箱、托盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两

(e) “通知”是指发出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。

第 2 条 适用范围

(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务：

(a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地位于一当事国内，或者

(b) 与运输有关的服务在一当事国内进行，或者

(c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务受到一当事国法律的制约。

(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常居所为准。

第 3 条 责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

第 4 条 出具单据

(1) 经营人可以，且应客户要求时须，在一段合理的时间内依经营人的选择：

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货

物，或者，

(b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第(1)款(a)项或(b)项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非他证明并非如此。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输方式间的立即转移时，不适用这类推定。

(3) 第(1)款所指的单据可以任何形式开具，但应能保存其中所载资料的记录。如客户与经营人已商定以电子技术进行联系，则第(1)款所指的单据可以用相应的电子数据交换电文来取代。

(4) 第(1)款所述的签署指手书签署、其传真或以任何其他方式作出的相应证明。

第 5 条

赔偿责任依据

(1) 如果在第 3 条规定的经营人应对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或迟延的情事，则经营人应对由于货物灭失或损坏以及交货迟延所造成的损失负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人或代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切所能合理要求的措施来防止有关情事的发生及其后果。

(2) 如果经营人、其受雇人或代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，未采取第(1)款所指的措施，而又由另一原因造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任，但经营人须证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额。

(3) 交货迟延，是指经营人未能在明确约定的时间内，或在无这种约定的情况下，未能在收到有权提货的人的交货要求后一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确约定的交货日期后连续 30 天的一段时间内，或在无这种约定的情况下，在收到有权提货的人的交货要求后连续 30 天的一段时间内，未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理，则有权就货物灭失

提出索赔的人即可将该货物视为灭失。

第6条

赔偿责任限额

- (1) (a) 经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物的毛重每公斤不超过8.33记账单位的数额为限。
- (b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或待交付后进行此类运输，则经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物的毛重每公斤不超过2.75记账单位为限。为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。
- (c) 如部分货物的灭失或损坏影响到另一部分货物的价值，则在确定赔偿责任限额时，应计及遭受灭失或损坏的货物与其价值受到影响的货物加在一起的总重量。

(2) 经营人按照第5条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就所迟交货物提供的服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对包含该货物在内的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下，经营人按照第(1)和第(2)款所承担的赔偿总额不应超过根据第1款规定就引起货物全部灭失所确定的赔偿责任限额。

(4) 经营人可同意超过第(1)、第(2)和第(3)款所规定的赔偿责任限额。

第7条

对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权或其他方面。

(2) 当这种诉讼是针对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输

有关的服务而利用其服务的其他人时，如该受雇人、代理人或其他人能证明他是在受经营人雇用和聘用的范围内行事，则有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第8条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

第8条

赔偿责任限额权利的丧失

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延交付系因经营人本人或其受雇人或代理人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第7条第(2)款的规定，如经证明货物灭失、损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

第9条

关于危险货物的特别规则

如果向经营人交付危险货物时，没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如果该货物由经营人接管时，经营人并未以其他方式得知其危险性，则经营人有权：

- (a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物、使其成为无害物、或用其他任何合法手段加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁而支付赔偿，并且
- (b) 向未根据这种适用的法律或规章履行义务，将货物的危险性质告诉他的人，收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

第10条

对货物的担保权

(1) 经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间及其后期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。但本公约的任何规定并不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

(2) 如果对索偿数额已提供足够担保，或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等数额的款项，则经营人无权扣留货物。

(3) 为了取得满足其索偿所需的金额，经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已行使本条所定扣押权的全部或部分货物。这一出售权不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明确标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

(4) 在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。

第11条

灭失、损坏或迟延的通知

(1) 除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第4条第(1)款(b)项出具的单据中所述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

(2) 在灭失或损坏并非明显的情况下，如未在货物到达最终接受人之日以后连续15天内向经营人发出通知，但并不迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知，第1款的规定相应地适用。

(3) 如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查，则无需

就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

(4) 在货物实际发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞的情况下，经营人、承运人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

(5) 除非在向有权提货的人交货之日后连续21天内向经营人发出通知，否则对迟延交货造成的损失不予补偿。

第 12 条

诉讼时效

(1) 如未在两年期间提起司法诉讼或仲裁，根据本公约的任何诉讼即失去时效。

(2) 时效期限：

(a) 自经营人将全部或部分货物交给有权提货的人或将货物交由他支配之日开始，或

(b) 在货物全部灭失的情况下，自有权提出索赔要求的人收到经营人发出的关于货物灭失的通知之日开始，或自该索赔人可按第5条第(4)款规定将货物视为灭失之日开始，两者以先者为准。

(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人发出通知，延长时效期限。该期限还可通过再次或多次通知予以继续延长。

(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后，承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼，但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一人被判承担赔偿责任，或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起，且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时，在提出索赔后的一段合理时间内，已就提出索赔之事，向经营人发出了通知。

第 13 条
合同规定

(1) 除本公约另有规定外，经营人所签订的合同或经营人依照第 4 条签署或出具的任何单据中的任何规定，只要直接或间接减损本公约的规定，均属无效。这种规定的无效并不影响包含这种规定在内的合同或单据中的其他条款的效力。

(2) 虽有上款的规定，经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。

第 14 条
本公约的解释

在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一的必要性。

第 15 条
国际运输公约

本公约并不改变根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据该国使有关国际货物运输的公约生效的任何法律产生的任何权利或义务。

第 16 条
记帐单位

(1) 第 6 条所指记帐单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。第 6 条所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。作为国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国家货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计值方法计算。

并非国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该当事国本国货币表示出最接近第6条以记帐单位表示的数额的实际价值。当事国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、赞同书或加入书时以及每当其换算方式有变动时，将其换算方式通知保存人。

最后条款

第17条

保存人

联合国秘书长为本公约保存人。

第18条

签字、批准、接受、赞同、加入

(1) 本公约在联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的闭幕会议上开放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至1992年4月30日为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

第19条

对领土单位的适用

(1) 如果一国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所

规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。

(2) 此种声明应明确地说明适用本公约的领土单位。

(3) 如果根据按本条作出的一项声明，本公约适用于一当事国的一个或数个但不是全部领土单位，则本公约仅在下述情况下适用：

(a) 与运输有关的服务系由其营业地位于本公约适用的领土单位内的某一经营人来进行，或者

(b) 与运输有关的服务系在本公约适用的某一领土单位内进行，或者

(c) 按照国际私法的规定，与运输有关的服务须受本公约适用的领土单位的现行法律的约束。

(4) 如果一国家并没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。

第 20 条 声明的生效

(1) 按第19条规定在签字时作出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，须以书面提出，并正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人在公约对有关国家生效后收到正式通知的声明，则于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 按第19条规定作出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

第 2 1 条

保留

(1) 对本公约不得作任何保留。

第 2 2 条

生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各当事国应将本公约的规定适用于经营人在本公约于该国生效之日或生效之日后所接管的货物提供的与运输有关的服务。

第 2 3 条

修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一当事国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的一项修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

第 2 4 条

限额的修订

(1) 在有至少四分之一的当事国提出要求时，保存人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议减少或增加第 6 条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保存人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应否修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

(a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；

(b) 经营人处理的货物的价值；

(c) 与运输有关的服务费用；

(d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；

(e) 就货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；以及

(f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放供签字之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的有关赔偿责任限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保存人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案即视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为当事国的国家中至少有一分之一的国家通知保存人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案于其被接受后满18个月时对所有的当事国生效。

(8) 不接受该修正案的当事国亦得受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约在修正案生效时生效。

(9) 在一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满的时间内成为本公约当事国的国家，均在该修正案生效时受该修正案的约束。在此期限后成为本公约当事国的国家受到按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

第 25 条

退出

(1) 当事国可随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 在不违反第24条第(8)款的情况下，退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长时间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

公元一千九百九十一年四月十九日订于维也纳，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以昭信守。

**UNITED NATIONS CONVENTION
ON THE LIABILITY OF OPERATORS
OF TRANSPORT TERMINALS
IN INTERNATIONAL TRADE**



**UNITED NATIONS
1991**

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LIABILITY OF
OPERATORS OF TRANSPORT TERMINALS IN INTERNATIONAL TRADE

PREAMBLE

THE CONTRACTING STATES:

REAFFIRMING THEIR CONVICTION that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, especially those affecting the developing countries, would significantly contribute to universal economic co-operation among all States on a basis of equality, equity and common interest and to the elimination of discrimination in international trade and, thereby, to the well-being of all peoples;

CONSIDERING the problems created by the uncertainties as to the legal regime applicable with regard to goods in international carriage when the goods are not in the charge of carriers nor in the charge of cargo-owning interests but while they are in the charge of operators of transport terminals in international trade;

INTENDING to facilitate the movement of goods by establishing uniform rules concerning liability for loss of, damage to or delay in handing over such goods while they are in the charge of operators of transport terminals and are not covered by the laws of carriage arising out of conventions applicable to the various modes of transport,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1
Definitions

In this Convention:

(a) "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to

procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;

(b) Where goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if it was not supplied by the operator;

(c) "International carriage" means any carriage in which the place of departure and the place of destination are identified as being located in two different States when the goods are taken in charge by the operator;

(d) "Transport-related services" includes such services as storage, warehousing, loading, unloading, stowage, trimming, dunnaging and lashing;

(e) "Notice" means a notice given in a form which provides a record of the information contained therein;

(f) "Request" means a request made in a form which provides a record of the information contained therein.

Article 2 Scope of application

(1) This Convention applies to transport-related services performed in relation to goods which are involved in international carriage:

(a) When the transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a State Party, or

(b) When the transport-related services are performed in a State Party, or

(c) When, according to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law of a State Party.

(2) If the operator has more than one place of business, the place of business is that which has the closest relationship to the transport-related services as a whole.

(3) If the operator does not have a place of business, reference is to be made to the operator's habitual residence.

Article 3'

Period of responsibility

The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them.

Article 4

Issuance of document

(1) The operator may, and at the customer's request shall, within a reasonable period of time, at the option of the operator, either:

(a) Acknowledge his receipt of the goods by signing and dating a document presented by the customer that identifies the goods, or

(b) Issue a signed document identifying the goods, acknowledging his receipt of the goods and the date thereof, and stating their condition and quantity in so far as they can be ascertained by reasonable means of checking.

(2) If the operator does not act in accordance with either subparagraph (a) or (b) of paragraph (1), he is presumed to have received the goods in apparent good condition, unless he proves otherwise. No such presumption applies when the services performed by the operator are limited to the immediate transfer of the goods between means of transport.

(3) A document referred to in paragraph (1) may be issued in any form which preserves a record of the information contained therein. When the customer and the

operator have agreed to communicate electronically, a document referred to in paragraph (1) may be replaced by an equivalent electronic data interchange message.

(4) The signature referred to in paragraph (1) means a handwritten signature, its facsimile or an equivalent authentication effected by any other means.

Article 5
Basis of liability

(1) The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

(2) Where a failure on the part of the operator, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services to take the measures referred to in paragraph (1) combines with another cause to produce loss, damage or delay, the operator is liable only to the extent that the loss resulting from such loss, damage or delay is attributable to that failure, provided that the operator proves the amount of the loss not attributable thereto.

(3) Delay in handing over the goods occurs when the operator fails to hand them over to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a reasonable time after receiving a request for the goods by such person.

(4) If the operator fails to hand over the goods to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within a period of 30 consecutive days after the date expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a period of 30 consecutive days after receiving a request for the goods by such person, a person entitled to make a claim for the loss of the goods may treat them as lost.

Article 6
Limits of liability

(1) (a) The liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

(b) However, if the goods are handed over to the operator immediately after carriage by sea or by inland waterways, or if the goods are handed over, or are to be handed over, by him for such carriage, the liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged. For the purposes of this paragraph, carriage by sea or by inland waterways includes pick-up and delivery within a port.

(c) When the loss of or damage to a part of the goods affects the value of another part of the goods, the total weight of the lost or damaged goods and of the goods whose value is affected shall be taken into consideration in determining the limit of liability.

(2) The liability of the operator for delay in handing over the goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the charges payable to the operator for his services in respect of the goods delayed, but not exceeding the total of such charges in respect of the consignment of which the goods were a part.

(3) In no case shall the aggregate liability of the operator under both paragraphs (1) and (2) exceed the limitation which would be established under paragraph (1) for total loss of the goods in respect of which such liability was incurred.

(4) The operator may agree to limits of liability exceeding those provided for in paragraphs (1), (2) and (3).

Article 7

Application to non-contractual claims

- (1) The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the operator in respect of loss of or damage to the goods, as well as delay in handing over the goods, whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.
- (2) If such an action is brought against a servant or agent of the operator, or against another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services, such servant, agent or person, if he proves that he acted within the scope of his employment or engagement by the operator, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the operator is entitled to invoke under this Convention.
- (3) Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the operator and from any servant, agent or person referred to in the preceding paragraph shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8

Loss of right to limit liability

- (1) The operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay resulted from an act or omission of the operator himself or his servants or agents done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.
- (2) Notwithstanding the provision of paragraph (2) of article 7, a servant or agent of the operator or another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay resulted from an act or omission of such servant, agent or person done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9

Special rules on dangerous goods

If dangerous goods are handed over to the operator without being marked, labelled, packaged or documented in accordance with any law or regulation relating to dangerous goods applicable in the country where the goods are handed over and if, at the time the goods are taken in charge by him, the operator does not otherwise know of their dangerous character, he is entitled:

(a) To take all precautions the circumstances may require, including, when the goods pose an imminent danger to any person or property, destroying the goods, rendering them innocuous, or disposing of them by any other lawful means, without payment of compensation for damage to or destruction of the goods resulting from such precautions, and

(b) To receive reimbursement for all costs incurred by him in taking the measures referred to in subparagraph (a) from the person who failed to meet any obligation under such applicable law or regulation to inform him of the dangerous character of the goods.

Article 10

Rights of security in goods

(1) The operator has a right of retention over the goods for costs and claims which are due in connection with the transport-related services performed by him in respect of the goods both during the period of his responsibility for them and thereafter. However, nothing in this Convention affects the validity under the applicable law of any contractual arrangements extending the operator's security in the goods.

(2) The operator is not entitled to retain the goods if a sufficient guarantee for the sum claimed is provided or if an equivalent sum is deposited with a mutually accepted third party or with an official institution in the State where the operator has his place of business.

(3) In order to obtain the amount necessary to satisfy his claim, the operator is entitled, to the extent permitted by the law of the State where the goods are located, to sell all or part of the goods over which he has exercised the right of retention provided for in this article. This right to sell does not apply to containers, pallets or similar articles of transport or packaging which are owned by a party other than the carrier or the shipper and which are clearly marked as regards ownership except in respect of claims by the operator for the cost of repairs of or improvements to the containers, pallets or similar articles of transport or packaging.

(4) Before exercising any right to sell the goods, the operator shall make reasonable efforts to give notice of the intended sale to the owner of the goods, the person from whom the operator received them and the person entitled to take delivery of them from the operator. The operator shall account appropriately for the balance of the proceeds of the sale in excess of the sums due to the operator plus the reasonable costs of the sale. The right of sale shall in all other respects be exercised in accordance with the law of the State where the goods are located.

Article 11

Notice of loss, damage or delay

(1) Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given to the operator not later than the third working day after the day when the goods were handed over by the operator to the person entitled to take delivery of them, the handing over is prima facie evidence of the handing over by the operator of the goods as described in the document issued by the operator pursuant to paragraph (1)(b) of article 4 or, if no such document was issued, in good condition.

(2) Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph (1) apply correspondingly if notice is not given to the operator within 15 consecutive days after the day when the goods reached the final recipient, but in no case later than 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the person entitled to take delivery of them.

(3) If the operator participated in a survey or inspection of the goods at the time when they were handed over to the person entitled to take delivery of them, notice need not be given to the operator of loss or damage ascertained during that survey or inspection.

(4) In the case of any actual or apprehended loss of or damage to the goods, the operator, the carrier and the person entitled to take delivery of the goods shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

(5) No compensation is payable for loss resulting from delay in handing over the goods unless notice has been given to the operator within 21 consecutive days after the day when the goods were handed over to the person entitled to take delivery of them.

Article 12

Limitation of actions

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

(2) The limitation period commences:

(a) On the day the operator hands over the goods or part thereof to, or places them at the disposal of, a person entitled to take delivery of them, or

(b) In cases of total loss of the goods, on the day the person entitled to make a claim receives notice from the operator that the goods are lost, or on the day that person may treat the goods as lost in accordance with paragraph (4) of article 5, whichever is earlier.

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

(4) The operator may at any time during the running of the limitation period extend the period by a notice to the claimant. The period may be further extended by another notice or notices.

(5) A recourse action by a carrier or another person against the operator may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if it is instituted within 90 days after the carrier or other person has been held liable in an action against himself or has settled the claim upon which such action was based and if, within a reasonable period of time after the filing of a claim against a carrier or other person that may result in a recourse action against the operator, notice of the filing of such a claim has been given to the operator.

Article 13

Contractual stipulations

(1) Unless otherwise provided in this Convention, any stipulation in a contract concluded by an operator or in any document signed or issued by the operator pursuant to article 4 is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part.

(2) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the operator may agree to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

Article 14

Interpretation of the Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application.

Article 15

International transport conventions

This Convention does not modify any rights or duties which may arise under an international convention relating to the international carriage of goods which is binding on a State which is a party to this Convention or under any law of such State giving effect to a convention relating to the international carriage of goods.

Article 16
Unit of account

(1) The unit of account referred to in article 6 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be expressed in the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The equivalence between the national currency of a State Party which is a member of the International Monetary Fund and the Special Drawing Right is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The equivalence between the national currency of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and the Special Drawing Right is to be calculated in a manner determined by that State.

(2) The calculation mentioned in the last sentence of the preceding paragraph is to be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for amounts in article 6 as is expressed there in units of account. States Parties must communicate to the depositary the manner of calculation at the time of signature or when depositing their instrument of ratification, acceptance, approval or accession and whenever there is a change in the manner of such calculation.

FINAL CLAUSES

Article 17
Depositary

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

Article 18
Signature, ratification, acceptance, approval, accession

(1) This Convention is open for signature at the concluding meeting of the United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals in

International Trade and will remain open for signature by all States at the Headquarters of the United Nations, New York, until 30 April 1992.

(2) This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

(3) This Convention is open to accession by all States which are not signatory States as from the date it is open for signature.

(4) Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 19

Application to territorial units

(1) If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may at any time substitute another declaration for its earlier declaration.

(2) These declarations are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

(3) If, by virtue of a declaration under this article, this Convention extends to one or more but not all of the territorial units of a State Party, this Convention shall be applicable only if

(a) The transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a territorial unit to which the Convention extends, or

(b) The transport-related services are performed in a territorial unit to which the Convention extends, or

(c) According to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law in force in a territorial unit to which the Convention extends.

(4) If a State makes no declaration under paragraph (1) of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 20

Effect of declaration

(1) Declarations made under article 19 at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

(2) Declarations and confirmations of declarations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

(3) A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

(4) Any State which makes a declaration under article 19 may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 21

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 22
Entry into force

(1) This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

(2) For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

(3) Each State Party shall apply the provisions of this Convention to transport-related services with respect to goods taken in charge by the operator on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 23
Revision and amendment

(1) At the request of not less than one third of the States Parties to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

(2) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 24
Revision of limitation amounts

(1) At the request of at least one quarter of the States Parties, the depositary shall convene a meeting of a Committee composed of a representative from each Contracting State to consider increasing or decreasing the amounts in article 6.

(2) If this Convention enters into force more than five years after it was opened for signature, the depositary shall convene a meeting of the Committee within the first year after it enters into force.

(3) The meeting of the Committee shall take place on the occasion and at the location of the next session of the United Nations Commission on International Trade Law.

(4) In determining whether the limits should be amended, and if so, by what amount, the following criteria, determined on an international basis, and any other criteria considered to be relevant, shall be taken into consideration:

(a) The amount by which the limits of liability in any transport-related convention have been amended;

(b) The value of goods handled by operators;

(c) The cost of transport-related services;

(d) Insurance rates, including for cargo insurance, liability insurance for operators and insurance covering job-related injuries to workmen;

(e) The average level of damages awarded against operators for loss of or damage to goods or delay in handing over goods; and

(f) The costs of electricity, fuel and other utilities.

(5) Amendments shall be adopted by the Committee by a two-thirds majority of its members present and voting.

(6) No amendment of the limits of liability under this article may be considered less than five years from the date on which this Convention was opened for signature.

(7) Any amendment adopted in accordance with paragraph (5) shall be notified by the depositary to all Contracting States. The amendment is deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after it has been notified, unless

within that period not less than one third of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment by the Committee have communicated to the depositary that they do not accept the amendment. An amendment deemed to have been accepted in accordance with this paragraph enters into force for all States Parties 18 months after its acceptance.

(8) A State Party which has not accepted an amendment is nevertheless bound by it, unless such State denounces the present Convention at least one month before the amendment enters into force. Such denunciation takes effect when the amendment enters into force.

(9) When an amendment has been adopted in accordance with paragraph (5) but the 18-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party to this Convention during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period is bound by any amendment which has been accepted in accordance with paragraph (7).

(10) The applicable limit of liability is that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the occurrence which caused the loss, damage or delay.

Article 25 Denunciation

(1) A State Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

(2) Subject to paragraph (8) of article 24, the denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Vienna, this nineteenth day of April one thousand nine hundred and ninety-one, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

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

**CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS
DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL**



**NATIONS UNIES
1991**

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITE
DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

PREAMBULE

LES ETATS CONTRACTANTS :

REAFFIRMANT LEUR CONVICTION que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

CONSIDERANT les problèmes créés par les incertitudes existant quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

SOUHAITANT faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport et ne sont pas régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant:

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles du droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par

l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.

3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port;

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait

applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Recours judiciaires

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en

est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de

l'alinéa l-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

Prescription des actions

1. Toute action intentée 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.

2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.

5. Une action récursoire peut être exercée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents pourvu qu'elle soit exercée dans un délai de 90 jours après que le transporteur ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où 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 document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

Interprétation de la Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application.

Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

Article 16

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

CLAUSES FINALES

Article 17

Dépositaire

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

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :

a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;

b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;

c) Ou que les services relatifs au transport soient régis, selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu des dispositions de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.

4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 21

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 22

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

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

Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le depositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.
2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le depositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.
3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :
 - a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;
 - b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;
 - c) Les coûts des services relatifs au transport;
 - d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;
 - e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, la 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.

FAIT à Vienne, le dix-neuf avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

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



**ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
1991**

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

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ СВОЮ УБЕЖДЕННОСТЬ в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

УЧИТЫВАЯ проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле,

НАМЕРЕВАЯСЬ облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1
Определения

В настоящей Конвенции:

а) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения

предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;

b) В тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не предоставлены оператором;

c) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение;

d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;

e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;

f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:

a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Государстве-стороне, или

b) когда транспортные услуги предоставляются в Государстве-стороне, или

c) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законом Государства-стороны.

- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.
- 3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

- 1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:
 - а) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо
 - б) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.
- 2) Когда оператор не совершает действий, предусмотренных в подпункте (а) или в подпункте (б) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В тех случаях, когда заказчик и оператор договорились использовать электронные средства связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.

4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания ответственности

1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2) В тех случаях, когда неприятие оператором, его служащими или агентами либо другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен неприятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен неприятием этих мер.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) Если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашениям, или при отсутствии такого соглашения – в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям либо если груз передается или должен передаваться им для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в границах порта.

с) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей размеры такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не должна превышать ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

- 1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.
- 2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора либо другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что его действия находились в пределах его служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам оператор.
- 3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

- 1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.
- 2) Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент оператора либо другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия

или упущения такого служащего, агента или лица, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или предписанием, касающимися опасных грузов и применимыми в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, если груз представит непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или распорядиться им с помощью иных правомерных средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое обязательство на основании такого применимого закона или предписания проинформировать его об опасном характере груза.

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, возникшими в связи с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза как в пределах периода его ответственности за груз, так и впоследствии. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с применимым законом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

- 2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно одобренной третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.
- 3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых законом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Это право продажи не применяется к контейнерам, паллетам или подобным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, кроме случаев, когда требования оператора касаются стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, паллетов или подобных приспособлений для транспортировки или упаковки.
- 4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор должен предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом отчитаться относительно остатка поступлений от продажи сверх сумм, причитающихся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи должно осуществляться во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

- 1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством prima facie передачи оператором груза в соответствии с описанием в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.

- 2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.
- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза при его передаче лицу, уполномоченному принять груз, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - а) в день, когда оператором груз или часть его передается либо предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, или
 - б) в случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает от оператора уведомление о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.
- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем уведомления заявителя требования. Этот срок может быть продлен путем другого уведомления или уведомлений.

5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после заявления против перевозчика или другого лица требования, которое может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о заявлении такого требования было

Статья 13

Договорные условия

1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является.

2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и связывающей государство, являющееся стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов.

Статья 16

Расчетная единица

- 1) Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.
- 2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

- 1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.
- 2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
- 3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.
- 4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

- 1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

- 2) В этих заявлениях должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.
- 3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция должна применяться лишь в том случае, если
 - а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - б) транспортные услуги предоставляются в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - в) в соответствии с нормами частного международного права, транспортные услуги регулируются законом, действующим в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция.
- 4) Если государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

Вступление заявления в силу

- 1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.
- 3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств – сторон настоящей Конвенции депозитарий должен созвать конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2) Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 24

Пересмотр сумм ограничения

- 1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий должен созвать совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.
- 2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий должен созвать совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.
- 3) Совещание Комитета должно проводиться во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
- 4) При установлении того, следует ли изменять пределы и, если да, то на какую сумму, должны приниматься во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;
 - b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - c) стоимость транспортных услуг;
 - d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и
 - f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.

- 5) Поправки должны утверждаться Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьёй не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, утверждённую в соответствии с пунктом 5, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если такое государство не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.
- 9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством – стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством-стороной после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.
- 10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

Денонсация

- 1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.

2) С учетом пункта 8 статьи 24, денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в Вене девятнадцатого апреля тысяча девятьсот девяносто первого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

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

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS
DE TERMINALES DE TRANSPORTE
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**



**NACIONES UNIDAS
1991**

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS
DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

PREAMBULO

LOS ESTADOS CONTRATANTES,

REAFIRMANDO SU CONVICCION de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente de comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirían notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por lo tanto, al bienestar de todos los pueblos,

CONSIDERANDO los problemas creados por la incertidumbre acerca del régimen jurídico aplicable a las mercaderías objeto de transporte internacional cuando no están a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga sino a cargo del empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional,

DESEANDO facilitar la circulación de las mercaderías mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la responsabilidad por la pérdida o el daño de esas mercaderías, o por el retraso en su entrega, mientras están a cargo del empresario de la terminal de transporte y no están amparadas por las leyes de transporte basadas en los convenios aplicables a los diversos modos de transporte,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1
Definiciones

En el presente Convenio:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (en adelante denominado "empresario") se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se hace cargo de mercaderías que son objeto de transporte internacional a fin de

prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte con respecto a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual consta, cuando el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que queda constancia de la información que contiene;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que queda constancia de la información que contiene.

Artículo 2

Ambito de aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías que son objeto de transporte internacional:

a) cuando los servicios relacionados con el transporte sean prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte,

b) cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

2. Si el empresario tiene más de un establecimiento, su establecimiento será el que guarde la relación más estrecha con los servicios relacionados con el transporte considerados en su conjunto.

3. Si el empresario no tiene establecimiento, se tendrá en cuenta su residencia habitual.

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario responde de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se identifican las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se identifiquen las mercaderías, se acuse su recibo, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. Los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.

4. La firma a que se refiere el párrafo 1 podrá ser una firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que respondía de las mercaderías en el sentido del artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el empresario, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte no hayan adoptado las medidas a que se refiere el párrafo 1 y ese incumplimiento concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a tal incumplimiento, a condición de que pruebe el importe de los perjuicios que no puedan atribuirse a él.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las pone en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo razonable después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías.

4. Si el empresario no pone las mercaderías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de 30 días consecutivos

contados desde la fecha expresamente acordada o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo de 30 días consecutivos después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona facultada para presentar una reclamación por pérdida de las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) No obstante, si las mercaderías se ponen en poder del empresario inmediatamente después de un transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o ha de entregarlas para que sean objeto de tal transporte, la responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos de este párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior comprende la recogida y la entrega en el puerto;

c) Cuando la pérdida o el daño de una parte de las mercaderías afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor haya resultado afectado para determinar el límite de responsabilidad.

2. La responsabilidad del empresario por retraso en la entrega de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercaderías.

3. En ningún caso la responsabilidad acumulada del empresario por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 excederá del límite determinado en virtud del

párrafo 1 por la pérdida total de las mercaderías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

4. El empresario podrá pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 2 y 3.

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el empresario respecto de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como respecto 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 tal acción contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, ese empleado, mandatario o persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones o encargo, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado, mandatario o persona a que se refiere el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El empresario no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión del propio empresario o de sus empleados o mandatarios realizada 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 7, el empleado o mandatario del empresario, u otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona realizada 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.

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se ponen en poder del empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas de conformidad con las leyes o reglamentos sobre mercaderías peligrosas aplicables en el país en que se entreguen las mercaderías, el empresario, si en el momento de hacerse cargo de las mercaderías no tiene de otro modo conocimiento de su carácter peligroso, tendrá derecho:

a) a adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso, y en particular, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir las mercaderías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones; y

b) a ser reembolsado de todos los gastos que le hubiere ocasionado la adopción de las medidas a que se refiere el apartado a) por la persona que no haya cumplido la obligación que le incumbía en virtud de las leyes o reglamentos aplicables de informarle del carácter peligroso de las mercaderías.

Artículo 10

Derechos de garantía sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por los gastos y los créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el

transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías tanto durante el período en que responda de ellas como posteriormente. Sin embargo, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la validez, conforme a la ley aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. El empresario podrá, en la medida en que lo autorice la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías, vender la totalidad o parte de las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención conforme a lo dispuesto en este artículo a fin de obtener la suma necesaria para el cobro de su crédito. Este derecho de venta no se aplica a los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos que son de propiedad de una persona que no es el porteador ni el cargador y en los que figura claramente la marca de su propiedad, salvo en lo que concierne a los créditos del empresario nacidos de las reparaciones o mejoras que ha efectuado en los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer esfuerzos razonables para dar aviso de su intención al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibir las. El empresario rendirá cuentas debidamente del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas adeudadas y los gastos razonables realizados en la venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que se dé al empresario aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente al de la fecha en que éste haya puesto las mercaderías en poder de la persona facultada para recibir las, el hecho de haberlas puesto en poder de esa

persona establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento por él emitido conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo 4 o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 se aplicarán igualmente si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan llegado a su destinatario final, pero en ningún caso después de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en un examen o una inspección de las mercaderías en el momento en que se pusieron en poder de la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de ese examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el empresario, el porteador y la persona facultada para recibir las mercaderías se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción ejercitada en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un proceso judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción empezará a correr:

a) desde el día en que el empresario haya puesto las mercaderías o una parte de ellas en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, o

b) en caso de pérdida total de las mercaderías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación reciba del empresario aviso de que las mercaderías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerar perdidas las mercaderías de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esta fecha es anterior.

3. El día en que empieza el plazo de prescripción quedará excluido del cómputo.

4. El empresario podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción prorrogar ese plazo mediante aviso al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otro aviso u otros avisos.

5. La acción de repetición contra el empresario que corresponda al porteador u otra persona podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que sea dentro de un plazo de 90 días contados desde que el porteador o esa otra persona haya sido declarado responsable en virtud de una acción ejercitada en contra suya, o haya satisfecho el crédito en que se fundaba esa acción, y que, dentro de un plazo razonable a contar desde la presentación contra el porteador o esa otra persona de una reclamación que pueda dar origen a una acción de repetición contra el empresario, se haya dado a éste aviso de la presentación de tal reclamación.

Artículo 13

Estipulaciones contractuales

1. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación del contrato celebrado por el empresario, o de cualquier documento firmado o emitido por el empresario conforme a lo dispuesto en el artículo 4, 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.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el empresario podrá convenir en aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

Artículo 14
Interpretación del Convenio

En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación.

Artículo 15
Convenios internacionales de transporte

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones que resulten de un convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías con fuerza obligatoria en un Estado que sea parte en el presente Convenio, o de cualquier ley de ese Estado por la que se dé efecto a un convenio relativo al transporte internacional de mercaderías.

Artículo 16
Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 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 6 se expresarán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro 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. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo anterior se efectuará de manera que, en lo posible, exprese en la moneda nacional del Estado Parte el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes comunicarán su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario del presente Convenio.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y permanecerá abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierto a la firma.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que el presente Convenio se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. En esas declaraciones se hará constar expresamente a qué unidades territoriales se aplica el Convenio.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio se aplica a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte, pero no a todas ellas, el presente Convenio sólo será aplicable:
 - a) si los servicios relacionados con el transporte son prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio,

 - b) si los servicios relacionados con el transporte se prestan en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio, o

 - c) si, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la legislación en vigor en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio.

4. Si un Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 de este artículo, el Convenio se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 20

Efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones hechas conforme al artículo 19 en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme al artículo 19 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 21

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Parte aplicará las disposiciones del presente Convenio a los servicios relacionados con el transporte concernientes a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita al menos un tercio de los Estados Partes.

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

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A petición de al menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar el aumento o la disminución de las cuantías establecidas en el artículo 6.

2. Si el presente Convenio entra en vigor más de cinco años después de haber sido abierto a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión se celebrará al mismo tiempo y en el mismo lugar que el siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. Para determinar si los límites deben ser modificados y, en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se hayan modificado los límites de responsabilidad de cualquier convenio relativo al transporte;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

c) El costo de los servicios relacionados con el transporte;

d) Las primas de seguros, en particular el seguro de la carga, el seguro de responsabilidad del empresario y el seguro que cubra los accidentes laborales;

e) El nivel medio de la indemnización de daños y perjuicios a que sean condenados los empresarios por la pérdida o el daño de las mercaderías o por el retraso en su entrega; y

f) Los gastos de electricidad, combustible y otros servicios públicos.

5. La Comisión aprobará las enmiendas por mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes.
6. No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta en virtud de este artículo antes de la expiración de un plazo de cinco años contados desde la fecha en que el presente Convenio haya quedado abierto a la firma.
7. Toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5 será notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se entenderá que ha sido aceptada a la expiración de un plazo de 18 meses contados desde que haya sido notificada, salvo que dentro de ese plazo al menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con este párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.
8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que denuncie el presente Convenio a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con el párrafo 5, pero no haya expirado todavía el plazo de aceptación de 18 meses, todo Estado que llegue a ser Estado Parte en el presente Convenio durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que llegue a ser Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.
10. El límite de responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en la fecha en que sobrevino el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 24, 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.

HECHO en Viena, el día diecinueve de abril de mil novecientos noventa y uno, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الماري ، وفقا للفقرات السابقة فسي تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب الى الوديع .

(٢) مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (٨) من المادة ٢٤ ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاخطار الى الوديع . واذا تم الاخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الأطول بعد وصول الاخطار الى الوديع .

حرّرت في فيينا ، في هذا اليوم التاسع عشر من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة
وواحد وتسعين ، من أصل واحد ، تتساوى نموصه الاسبانية والانكليزية والروسية والمينية
والعربية والفرنسية في الحجية .

وإشباتا لم تقدم ، قام المفوضون الموقّعون أدناه ، المخوّلون بذلك حسب الأصول كل من
قبل حكومته ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

(٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا تقرر تعديلها ،
تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية المقررة على أساس دولي وأية معايير أخرى تعتبر
ملائمة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ،

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛

(ج) تكلفة الخدمات المتملة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على الشحنات ،
التأمين من مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

(هـ) متوسط مستوى التعمييضات التي يحكم بها على المتعهدين عن هلاك البضائع أو
تلفها أو التأخير في تسليمها ؛

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمموتين .

(٦) لا يجوز النظر في اجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة
اعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويمتبر
التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها ١٨ شهرا من تاريخ الاخطار به ، ما لم يقر في غضون
تلك الفترة عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ،
بإبلاغ الوديع بانها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي اعتبر مقبولا وفقا لهذه
الفقرة ، حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول الأطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة مع ذلك بهذا التعديل ، ما لم
تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا
الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

(٩) اذا اعتمد التعديل وفقا للفقرة (٤) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهرا اللازمة
لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون
ملزمة بالتعديل اذا أصبح نافذ المفعول . وتكون الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية
بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

- (١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتباراً من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .
- (٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .
- (٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتملة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها المتمد في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

اعادة النظر والتعديل

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ثلث الدول الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .
- (٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها الممدلة .

المادة ٢٤

اعادة النظر في الحدود القموي لمبالغ المسؤولية

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ربع الدول الاطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .
- (٢) اذا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الأولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ .
- (٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها .

- (أ) إذا كانت الخدمات المتملة بالنقل قد أدت بواسطة متعهد يقع مركز أعماله في الوحدة الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية ، أو
- (ب) إذا كانت الخدمات المتملة بالنقل قد أدت في وحدة إقليمية تسري عليها الاتفاقية ، أو
- (ج) إذا كانت الخدمات المتملة بالنقل خاضعة ، وفقا لأحكام القانون الموالي الخاص ، للقوانين السارية في وحدة إقليمية تسري عليها الاتفاقية .
- (د) إذا لم تصدر البوالة اعلانا بموجب الفقرة (أ) من هذه المادة ، فان الاتفاقية تكون سارية المفعول على جميع وحداتها الإقليمية .

المادة ٢٠ أشار الاعلان

- (١) الاعلانات المادرة بموجب المادة ١٩ وقت التوقيع يجب تأكيدها عند التمديق أو القبول أو الاقرار .
- (٢) تصدر الاعلانات وتؤكد كتابة ويخطر بها الوديع رسميا .
- (٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالبوالة المعنية . ومع ذلك يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديع اخطارا رسميا به بعد بدء صريان الاتفاقية نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .
- (٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب المادة ١٩ أن تحببه في أي وقت وذلك بإرسال اخطار رسمي مكتوب الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

المادة ٢١ التحفظات

لا يجوز وضع أي تحفظات على هذه الاتفاقية .

الأحكام الختامية

المادة ١٧

الوديعة

يكون الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

- (١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعنسي بمسؤولية متعهدتي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٣ .
- (٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .
- (٣) يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول غير الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .
- (٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

المادة ١٩

صريان الاتفاقية على الوحدات الاقليمية

- (١) اذا كان للدولة وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قانونية مختلفة فيما يخص المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الاقليمية أو على واحدة أو أكثر منها ، ولها أن تصدر اعلانا آخر بدلا من اعلانها السابق في أي وقت .
- (٢) يجب أن تبين في هذه الاعلانات بوضوح الوحدات الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .
- (٣) اذا كانت هذه الاتفاقية مارية ، بموجب اعلان مآدر وفقا لهذه المادة ، على وحدة اقليمية أو أكثر ولكن ليس على جميع الوحدات الاقليمية في دولة طرف ، فانها لا تكون واجبة التطبيق الا :

التي تخطوي على اخلال مباشر أو غير مباشر لاحكام هذه الاتفاقية . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءا منها .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية .

المادة ١٤

تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية مفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها .

المادة ١٥

اتفاقيات النقل الدولية

لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفا في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع .

المادة ١٦

الوحدة الحسابية

(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وتقيّم المبالغ المشار إليها في المادة ٦ بالعملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون صارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحددتها تلك الدولة .

(٢) يجرى الحساب المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون مساويا قدر الامكان بالعملة الوطنية للدولة الطرف ، لنفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الأطراف الوديعة بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند ايداع وثائق تمديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة اجراء ذلك الحساب .

(٥) لا يرفع تمويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه اخطار الى المتعهد خلال ٢١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تحملها .

المادة ١٢

تقادم الدعاوى

(١) تحقظ بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تحملها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يخطر فيه المتعهد الشخص الذي له الحق في توجيه مطالبة بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر أن البضائع هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق .

(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم بإطالة هذه المدة باخطار يوجهه الى المطالب . ويجوز إعادة تمديد المدة باخطار أو باخطارات أخرى .

(٥) يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، شريطة أن يتم رفعها خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، وشريطة أن يوجه اخطار بذلك الى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي الى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

المادة ١٣

الشروط التعاقدية

(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فان أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملا بالمادة ٤ يعتبر باطلا وكان لم يكن في الحدود

(٣) يحق للمتعهد ، استيفاء للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع . ولا يسري هذا الحق في البيع على الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف آخر غير الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الاملاحة أو التحسينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهودا معقولة لتوجيه اخطارات بعزمه على بيعها الى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له الحق في تلحم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حسابا وافية عن رميد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا اليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع من كل جوانبه الأخرى وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

الاطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه الى المتعهد اخطار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متملة تلي اليوم الذي علم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له الحق في تلحمها ، يعتبر هذا التلحم قرينة قابلة لاثبات العكس على أن المتعهد علم البضائع بحالتها المبينة في الوثيقة المادرة من المتعهد عملا بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة اذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت .

(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، لا تسري أحكام الفقرة (١) إلا اذا لم يوجه الاخطار خلال ١٥ يوما متتالية بعد يوم وصول البضائع الى المتسلم الأخير ، على ألا تتجاوز المهلة في جميع الأحوال ٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تلحمها .

(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها للشخص الذي له الحق في تلحمها ، فلا ضرورة لتوجيه اخطار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تسم التحقق منه أثناء عملية المعاينة أو الفحص المذكورة .

(٤) اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف فعلي أو محتمل ، يتبادل المتعهد والناقل والشخص الذي له حق تلحم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٢) خلافاً لأحكام الفقرة (٢) من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لخدم آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتمثلة بالنقل الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد أحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

إذا ملّمت للمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستندياً وفقاً لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تعلم فيه البضائع ، وإذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهدته بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، إذا أصبحت البضائع خطراً وشيكاً يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، اعدام البضائع أو إزالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة أخرى مشروعة ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يبلغه بالطبيعة الخطرة للبضائع .

المادة ١٠

حقوق الضمان على البضائع

(١) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتمثلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بينها . ومع ذلك ، فليس في هذه الاتفاقية ما يخل بمحة أية ترتيبات تماقدية تقضي ، وفقاً للقانون الواجب التطبيق ، بتوسيع نطاق الضمان المتاح للمتعهد على البضائع .

(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى جهة رسمية في الدولة التي يقع فيها مركز أعمال المتعهد .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل الاتمام المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع تلك الاتمام فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين (١) و (٢) معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة (١) عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بسببه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات (١) و (٢) و (٣) .

المادة ٧

مريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد بسبب هلاك البضائع أو تلفها ، أو بسبب التأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك .

(٢) إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتعلقة بالنقل ، فإنه يحق لهذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص ، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عمله أو ارتباطه مع المتعهد ، أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد أو من أي مستخدم أو وكيل أو شخص ممن أشير إليهم في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

مقووط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانبه هو نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بانه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ، أو أشخاص آخرون يمتعين بهم في تادية الخدمات المتملة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وأشاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه ، أو أشخاص آخريين يمتعين بهم في تادية الخدمات المتملة بالنقل ، عن اتخاذ التدابير المشار اليها في الفقرة (١) قد احدث مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يحال المتعهد الا بالقدر الذي تعزى فيه الخسارة الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير الى هذا التخلف ، بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة التي لا تعزى الى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع اذا تخلف المتعهد عن تسليمها لشخص له حق تحميمها أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص خلال المدة المتفق عليها مراحة ، أو خلال مدة معقولة تالية لتسلم طلب للبضائع من هذا الشخص في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك .

(٤) اذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تحميمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه مراحة ، أو خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك ، فإنه يجوز للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن خسارة البضائع أن يعتبر انها هلكة .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(١) (٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٨٢٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا ملّمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا لم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يحتملها لتقل على هذا النحو ، فإن مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لاحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التلم والتطليم داخل الموانئ .

(ج) اذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق بجزء من البضائع قد أثر في قيمة جزء آخر منها ، يوضع في الاعتبار لدى تقرير حد المسؤولية ، الوزن الاجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ، وللبضائع التي تأثرت قيمتها على هذا النحو .

المادة ٣
فترة المسؤولية

يحال المتعهد عن البضائع اعتباراً من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له الحق في تلّمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤
اصدار وثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقاً لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتلّمه البضائع ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدّمها العميل تتضمن تحديداً للبضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقّعة تحدد البضائع وتقر بتلّمها وتبين تاريخ تلّمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) اذا لم يتصرف المتعهد وفقاً لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، يفترض أنه تلّم البضاعة في حالة جيدة ظاهرياً ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرّت الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز اصدار الوثيقة ، المشار اليها في الفقرة (١) ، بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . وفي حالة اتفاق العميل مع المتعهد على الاتمال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقمّد بلفظة "التوقيع" المشار اليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بالتصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٥
أساس المسؤولية

(١) يحال المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة مسؤولية

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منمة نقالة أو في أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلقة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التفريغ المذكورة إذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ،

(ج) يقدم بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يبين فيه أن مكان القيام ومكان الوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده ؛

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتملة بالنقل" خدمات مثل التخزين والإيداع والتحميل والتفريغ والتستيف والرم والتبطين والربط ؛

(هـ) يقدم بمصطلح "إخطار" كل إخطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه ،

(و) يقدم بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٢

نطاق التطبيق

(١) تطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتملة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي :

(أ) إذا كان مركز أعمال المتعهد الذي يؤدي الخدمات المتملة بالنقل واقعاً في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتملة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتملة بالنقل لقانون دولة طرف .

(٢) إذا كان للمتعهد أكثر من مركز أعمال واحد ، فيقصد بمركز الأعمال المركز الذي له أوثق صلة بالخدمات المتملة بالنقل في مجموعها .

(٣) إذا لم يكن للمتعهد مركز أعمال ، فإنه يمتد بمحل إقامته المعتاد .

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

البياجة

ان الدول المتعاقدة :

إذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التجانس والتوحيد التدريجييين للقانون التجاري الدولي أن يسهما ، من طريق تقليل أو ازالة العقبات القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمس البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في التماون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والانصاف والمصلحة المشتركة وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية ، ومن ثم ، الاسهام في رفاه الشعوب قاطبة ؛

وإذ تضع في اعتبارها المشاكل الناشئة عن عدم التيقن من النظام القانوني الواجب التطبيق على البضائع التي تكون محل نقل دولي عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها وإنما في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛

وإذ تعتمزم تيسير حركة البضائع بوضع قواعد موحدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها عندما تكون في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية ولا تكون مشمولة بقوانين نقل البضائع المنبثقة عن الاتفاقيات السارية على مختلف وسائط النقل ؛

قد اتفقت على ما يلي :

المادة ١

تعاريف

في هذه الاتفاقية :

(١) يقصد بمصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه أو يستأجر خدمات متعلقة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه ، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول إليها أو في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كان ناقلا بمقتضى أحكام مارية لقانون ينظم النقل ؛

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة
بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية
في التجارة الدولية



الأمم المتحدة
١٩٩١

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, concluded at Vienna on 19 April 1991, 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 la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, conclue à Vienne le 19 avril 1991, 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 :


Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York
30 May 1991

Organisation des Nations Unies
New York, le 30 mai 1991

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