



**CONVENTION ON THE CONTRACT
FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE OF GOODS BY RAIL**

**CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT
DE TRANSPORT FERROVIAIRE
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

**КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**



**CONVENTION ON THE CONTRACT
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE
OF GOODS BY RAIL**



**UNITED NATIONS
2023**

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY RAIL

PREAMBLE

The States that are Parties to this Convention, hereinafter referred to as the “Parties”,

Conscious of the need to increase the competitiveness of rail transport vis-à-vis other transport modes by facilitating international transport of goods by rail between Europe and Asia,

Noting the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification Protocol of 3 June 1999, in particular the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention),

Noting the Agreement on International Railway Freight Communications (SMGS),

Noting the need to make provisions for circumstances where neither CIM nor SMGS rules apply over the entire journey, in particular for Euro-Asian rail freight connections,

Considering that in order to facilitate such transport, it is essential to standardize the conditions for governing the contract of international carriage of goods by rail, particularly with respect to the documents used for such a carriage and the carrier’s liability,

Conscious of the rapid increase in transport by rail between Europe and Asia and the need to increase the market share of rail transport to reduce the environmental impact of freight transport by easing the administrative and contractual barriers that exist in the sector,

Noting that the present Convention will co-exist with the two existing rail legal regimes (CIM and SMGS) which remain applicable for the international carriage of goods within their respective geographical areas,

Have agreed as follows:

**CHAPTER 1
GENERAL PROVISIONS**

**Article 1
Scope of Application**

1. This Convention shall apply to a contract of carriage of goods by rail:
 - (a) When the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States which are Parties to this Convention; and
 - (b) If the contract of carriage stipulates that the contract is subject to this Convention; and
 - (c) If none of the following provisions apply to the entire journey covered by the contract of carriage:
 - (i) CIM or SMGS;
 - (ii) Bilateral or multilateral agreements between Parties.
2. The contract of carriage may also stipulate that this Convention applies to transport operations carried out by other modes of transport in addition to international rail transport (multimodal transport):
 - (a) If the application of this Convention does not contradict with any international treaty governing such additional transport; and
 - (b) Unless the Party whose law applies to such multimodal transport contract has declared that it will not apply this Convention to multimodal transport contracts.
3. Two or more Parties may conclude agreements which declare this Convention applicable to contracts of carriage of goods by rail between their countries in cases other than those regulated in paragraphs 1 and 2 of this Article.

**Article 2
Definitions**

In this Convention:

- (a) “Contract of carriage” means a contract under which a carrier undertakes to carry goods against payment and to deliver them to a consignee under the conditions provided by this Convention.
- (b) “Carrier” means the contractual or a subsequent carrier.
- (c) “Contractual carrier” means the carrier who has concluded the contract of carriage with the consignor.

(d) “Subsequent carrier” means a carrier who has not concluded the contract of carriage with the consignor but, by the very act of taking over of the goods with the consignment note, becomes a party to the contract of carriage.

(e) “Consignor” means the person who has concluded the contract of carriage with the contractual carrier.

(f) “Parties to the contract” means the carrier and the consignor.

(g) “Consignee” means the person to whom the carrier has to deliver the goods in accordance with the contract.

(h) “Person entitled” means the person who has the right to dispose of the goods.

(i) “Goods” means the wares, merchandise and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and intermodal transport unit not supplied by or on behalf of the carrier. Empty wagons may also be considered as goods by the parties to the contract.

(j) “Consignment” means the totality of goods that is to be carried under a single contract of carriage.

(k) “Consignment note” means a document which confirms the conclusion and the content of the contract of carriage.

(l) “Electronic consignment note” means a consignment note established in the form of electronic data registration whose authenticity and integrity is assured at all times and which has the same functions as the consignment note.

(m) “Consignment bill” means a negotiable transport document concerning the obligation of the carrier to deliver the goods to the bearer of the consignment bill.

(n) “Electronic consignment bill” means a consignment bill established in the form of electronic data registration whose authenticity and integrity is assured at all times and which has the same functions as the consignment bill.

(o) “Bearer” means the person or party who is in the possession of a consignment bill.

(p) “Costs relating to carriage” means the carriage charges and incidental costs, customs duties and other additional costs which are justified and necessary for the performance of the contract and incurred from the conclusion of the contract until delivery.

(q) “Carriage charges” means the contractual remuneration payable to the carrier for the performance of the contract of carriage.

(r) “Tariffs” means a carrier’s pricing systems, legally in force or determined by the carrier’s costs of services, on the basis of which the carriage charges under the contract of carriage is formed.

(s) “Dangerous goods” means those substances and articles the carriage of which is prohibited by the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID – Appendix C to the COTIF) or the provisions of Annex 2 to SMGS, or authorized only under the conditions prescribed therein.

(t) “Intermodal transport unit” means a container, transportable tank or flat, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used for the transport of goods in intermodal transport.

Article 3 Mandatory Law

1. Unless provided otherwise in this Convention, any stipulation in the contract of carriage, which would derogate from this Convention shall be null and void. The nullity of such stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract of carriage agreed by the parties.

2. A carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in this Convention. Furthermore, the compensation payable by the consignor pursuant to Articles 7 and 11 may be limited in amount, but not less than the amount which the carrier is liable for under this Convention for total loss of the goods.

Article 4 Provisions of public law

This Convention governs only the rights and obligations of the parties to the contract of carriage arising from such contract. Carriage to which this Convention applies shall remain subject to the provisions of public law, in particular public law provisions regulating:

- (a) Rights and obligations of employees of parties to the contract;
- (b) The safe transport of dangerous goods as well as other safety issues;
- (c) Customs formalities;
- (d) The protection of animals;
- (e) Restrictions and special conditions for the transport of various types of goods;

- (f) Restrictions to use various border crossings, railway infrastructure or railway stations in various countries;
- (g) Licensing of railway undertakings to perform rail transport of goods;
- (h) The right of access of a railway undertaking to use the railway infrastructure in various countries; and/or
- (i) The technical admission of railway vehicles/wagons for circulation in international rail traffic.

CHAPTER 2 CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 5 Contract of carriage

1. Under the contract of carriage the carrier is obliged to carry the goods to the destination and to deliver them to the consignee. Subject to Article 8 the consignor is obliged to pay the costs relating to carriage.

2. The contract of carriage shall be confirmed by a consignment note. The relevant international associations in the railway sector may together establish a standard model of the consignment note, also taking into account customs matters.

For one consignment, only one consignment note shall be made out, even if the totality of goods consists of several parts or is transported in several wagons.

The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract of carriage which shall remain subject to this Convention.

3. The consignment note shall be signed by the consignor and the contractual carrier. An imprint, a stamp or an accounting machine entry can be used as a signature.

The carrier must certify the taking over of the goods on the consignment note in an appropriate manner and return to the consignor the original of the consignment note which is intended for the consignor.

4. An electronic consignment note may be used provided it is agreed by the parties involved in the contract of carriage.

Article 6
Content of the consignment note

1. The consignment note must contain the following particulars:
 - (a) The date and the place at which it is made out;
 - (b) The name and address of the consignor;
 - (c) The name and address of the contractual carrier;
 - (d) The name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the contractual carrier;
 - (e) The place and the date of taking over of the goods;
 - (f) The place designated for delivery;
 - (g) The name and address of the consignee;
 - (h) The description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, their generally recognized description;
 - (i) The number of packages and their special marks and numbers;
 - (j) The wagon numbers identifying the wagons in which the consignment is carried;
 - (k) The number of the railway vehicle running on its own wheels (empty wagon), if it is handed over for carriage as goods;
 - (l) In case of using an intermodal transport unit, its category, number or other characteristics necessary for its identification;
 - (m) The gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;
 - (n) A detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;
 - (o) The carriage charges and other costs relating to carriage insofar as they have to be paid by the consignee.
2. Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:
 - (a) Carriage charges and other costs relating to carriage which the consignor undertakes to pay;

- (b) The agreed time of delivery;
 - (c) The agreed route to follow;
 - (d) A list of the documents not mentioned in paragraph 1 of this Article, point (n), handed over to the carrier;
 - (e) The information given by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon;
 - (f) Additional information on specific requirements relating to the handling of the goods including dangerous goods.
3. The parties to the contract may enter on the consignment note other particulars relating to carriage they consider useful.

Article 7 **Responsibility of the consignor**

1. The consignor shall be liable for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of:
- (a) The entries made by or on behalf of the consignor in the consignment note or other documents referred to in Article 12 being incorrect, insufficient, inaccurate or inconsistent with the facts; or
 - (b) The consignor omitting to provide the necessary information on the generally recognized description of the dangerous goods.
2. The consignor shall, to the extent he is at fault, also be liable for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of the consignor omitting to provide necessary information on specific requirements relating to the handling of the goods.
3. If the consignor has failed to disclose the dangerous nature of the goods or specific requirements relating to the handling of the goods, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances and the potential risk may require. In this case the carrier may claim the costs or expenses necessitated by the measures taken and shall not be obliged to pay compensation for loss of or damage to the goods.
4. The carrier may not claim costs or expenses and shall be obliged to pay compensation for loss of or damage to the goods if he was aware of the incorrectness or incompleteness of the consignment note or the documents referred in Article 12 or of the dangerous nature of the goods or the specific requirements related to the handling of the goods on taking them over.

Article 8
Payment of the costs relating to carriage

1. Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the carriage charges shall be paid by the consignor; other costs relating to carriage shall be paid by the consignor when they are caused by circumstances beyond the carrier's control. Unless otherwise agreed the carrier has the right to demand the carriage charges before the beginning of the carriage.
2. When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs relating to carriage are payable by the consignee, the consignor shall remain liable for payment of the costs, if the consignee has not taken possession of the consignment note nor has taken delivery nor asserted his rights in accordance with Article 14, paragraphs 2 and 3 nor exercised rights in accordance with Article 15.
3. If the carriage charges are calculated based on tariffs, the calculation shall be based on the tariffs which are valid on the day of the conclusion of the contract of carriage, and in the currency defined according to the applied tariffs for the international carriage. Carriage charges are calculated separately by each participating carrier with regard to his section of the route and according to his pricing systems and tariffs.
4. The carrier has to be reimbursed of all costs relating to carriage which are not foreseen in the applied tariffs and were caused by circumstances beyond the carrier's control. These costs are registered on the date of their occurrence separately for each consignment and are justified by the relevant documents.

Article 9
Examination

1. The carrier shall have the right to examine whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.
2. If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions of public law have not been complied with, the result of the examination must be entered in the consignment note. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.
3. When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of

statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

Article 10 **Evidential value of the consignment note**

1. The consignment note, signed according to Article 5, paragraph 3 shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.
2. If the consignment note, signed according to Article 5, paragraph 3, contains no specific reservations by the carrier, it is assumed, save proof to the contrary, that the goods and their packaging have apparently been in a good and appropriate condition to be transported at the moment they were taken over by the carrier.
3. If the carrier has loaded the goods or has examined them, the consignment note shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good and appropriate condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation.

Article 11 **Packing, Loading**

1. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to defective packing or labelling of the goods or defective marking, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.
2. The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and in particular has to compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it. Should the consignment note contain no information on the person who has loaded the goods, it is presumed that the goods have been loaded by the consignor.

3. In the case of apparent or known defective packing, labelling or loading of the goods the carrier may accept the goods for carriage under specific contractual conditions.

Article 12
Completion of administrative formalities

1. For the purposes of the customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the consignor shall attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and shall furnish him in advance by electronic communication or otherwise with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information except in the case the damage was caused by fault of the carrier.

3. The carrier shall be liable for any damage caused by the loss or incorrect use of the documents which were made available to him unless the loss or incorrect use of the documents has been caused by circumstances which a diligent carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. The compensation payable by the carrier shall not exceed the compensation provided for in the event of loss of the goods.

Article 13
Time of delivery

1. The carrier shall deliver the goods within the time agreed in the contract of carriage. If no time of delivery has been agreed, delivery shall be made within the time which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the carriage.

2. The time of delivery shall be extended for the duration of any delay along the route for reasons beyond the control of the carrier.

Article 14
Delivery

1. At the place designated for delivery the carrier shall hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee against a receipt and payment of all amounts due according to the contract of carriage.

2. If a loss of the goods is established or if the goods are damaged or delivered late, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights or remedies arising from the contract of carriage.
3. In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the requirements in force at the place of destination.
4. This Convention does not affect a right of the carrier that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

Article 15
Right to dispose of the goods

1. The consignor has the right to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit or not to deliver them or to give them back at the place of taking over of the goods or to change the place designated for delivery or to deliver them to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.
2. The consignor's right of disposal shall pass over to the consignee at the time specified by the consignor in the consignment note. Unless the consignor has specified otherwise, the right of disposal shall pass over to the consignee when the goods have reached the place designated for delivery.
3. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, this other person shall not be entitled to name other consignees.
4. Any right of disposal shall be extinguished when the consignee or another person named by the consignee has taken possession of the consignment note from the carrier and has accepted the goods or has asked for delivery of the goods.

Article 16
Exercise of the right to dispose of the goods

1. If the person entitled wishes to dispose of the goods, he has to give the necessary instructions to the carrier. If the consignment note so prescribes, the person entitled has to produce to the carrier his original of the consignment note on which the new instructions have to be entered.
2. The carrier may refuse to carry out instructions, if this would be impossible, unlawful or unreasonable to require. Instructions must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments. No instruction shall have the effect of splitting the consignment.

3. When, by reason of the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier will not carry out instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

4. A carrier who has not carried out properly the instructions given under the provisions of this Article shall be liable to the person who has the right to bring an action against the carrier for any loss or damage caused thereby, if the carrier is at fault. If in the case mentioned in paragraph 1 of this Article, sentence 2, the carrier carries out instructions without requiring the original of the consignment note to be produced, he shall be liable to the person who has the right to bring an action against the carrier for any loss or damage caused thereby. Any compensation payable shall not exceed the amount payable in the event of loss of the goods.

5. The carrier has the right to demand payment for the additional costs of carriage and the expenses arising from the diligent carrying out of the given instructions.

Article 17 **Circumstances preventing carriage and delivery**

1. If it becomes evident, after the goods have been taken over by the carrier, that carriage or delivery cannot be performed according to the contract, the carrier shall ask for instructions from the person entitled or, where circumstances prevent delivery, from the consignor. In derogation from sentence 1, the carrier shall ask for instructions from the consignee if it becomes evident, after the goods have reached the country of destination, that the carriage cannot be performed according to the contract of carriage.

2. If the consignee has given the instruction to deliver the goods to another person, paragraph 1 of this Article shall apply as if the consignee were the consignor and the other person were the consignee.

3. If circumstances preventing carriage can be avoided by modifying the route, the carrier shall decide whether a modification shall be made or whether it is in the interest of the person entitled to ask him for instructions.

4. If circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier, the goods shall be delivered to the consignee. The consignor shall be notified without delay.

Article 18 **Consequences of circumstances preventing carriage and delivery**

1. The carrier is entitled to the reimbursement of the costs caused by his request for instructions or the carrying out of instructions or as a result of a decision in accordance with Article 17, paragraph 3, unless such costs were caused by his fault.

The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the time of delivery applicable to such route.

2. If the carrier cannot, within a reasonable time taking into account the different conditions of the goods, obtain lawful and reasonable instructions, he shall take such measures as seem to be in the best interest of the person entitled. He may, for example, return the goods to the consignor at the consignor's expense or unload them for account of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. In these cases, the charges due under the contract of carriage and all other costs relating to carriage shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if within a set time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out; in such a case the carrier may destroy unusable goods at the consignor's expense. All measures have to be taken in compliance with the legislation in force.

4. If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the carrier shall be entitled to the difference.

CHAPTER 3 LIABILITY

Article 19 Basis of liability

1. The contractual carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of or damage to the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery, as well as for delay in delivery.

2. If carriage governed by a single contract is performed by subsequent carriers, the liability of the contractual carrier and all subsequent carriers shall be joint and several.

3. The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the delay in delivery was caused by the fault of the person entitled if the instruction is not the result of the fault of the carrier or by an inherent defect of the

goods or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

4. The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the delay in delivery arises from the special risks inherent from one of the following circumstances:

(a) Carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or the established practice; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units, or in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons;

(b) Absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;

(c) Loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;

(d) The nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;

(e) Irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages.

5. When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of the particular case, the loss or damage or delay in delivery could have arisen from one of the special risks referred to in paragraph 4 of this Article, it shall be presumed that it did so arise. The person who has the right to bring an action against the carrier shall have the right to prove that the loss or damage or delay in delivery was not attributed either wholly or in part to one of those risks.

Article 20

Presumption of loss of the goods

1. The person who has the right to bring an action against the carrier may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered or arrived for delivery to the consignee within three months after the time of delivery.

2. That person may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.

3. Within thirty days after receipt of such notification, the person who has the right to bring an action against the carrier may require the goods to be delivered to him against payment of the charges due under the contract of carriage, all other costs relating to carriage and against a refund of the compensation received less, where

appropriate, costs which may have been included therein. He shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 25.

4. In the absence of the request referred to in paragraph 2 of this Article or of instructions given within the period specified in paragraph 3 of this Article, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

5. Any obligation of the consignee to accept the recovered goods shall be subject to the laws applicable at the place designated for delivery.

Article 21 **Compensation for loss**

1. In case of total or partial loss of the goods, the carrier shall compensate the value of the goods on the day and at the place where they were taken over for carriage. If part of the goods has been delivered, its value which remains to the person entitled shall be deducted from the amount of compensation.

2. The value of the goods shall be fixed according to the market price at the place where they were taken over for carriage or, if there is no market price, according to the usual value of goods of the same kind and quality. If the goods have been sold just before being taken over for carriage the purchase price noted in the seller's invoice, minus carriage charges included therein, shall be presumed to be the market price.

3. Unless otherwise agreed by the parties to the contract pursuant to Article 3 paragraph 2, compensation shall not exceed 17 units of account per kilogram of gross weight short.

4. The carrier shall, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other costs relating to carriage. If part of the goods has been delivered, paragraph 1 of this Article, sentence 2, shall apply by analogy.

5. In case of loss of an intermodal transport unit or its removable parts, the compensation shall be limited to the usual value of the unit or its removable parts on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the unit has been taken over by the carrier. The same shall apply in case of loss of an empty wagon which is to be carried as goods under the contract of carriage.

6. The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle (empty wagon) or in the inventory which accompanies it.

7. No further damages shall be payable.

Article 22

Unit of account

1. The unit of account referred to in Article 21 is the Special Drawing Right as defined in accordance with the instructions of the International Monetary Fund. The amount referred to in Article 21 is to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties to the contract. Where the calculation of an amount requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment.

2. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Party to this Convention that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Party to this Convention that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that Party.

Article 23

Liability for wastage during carriage

1. Subject to Article 19, in respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

(a) Two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;

(b) One per cent of the mass for dry goods.

2. The limitation of liability provided for in paragraph 1 of this Article may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

3. Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage during carriage shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

4. In case of total loss of goods or in case of loss of a package no deduction for wastage during carriage shall be made in calculating the compensation.

Article 24 Compensation for damage

1. In case of damage to goods, the carrier shall compensate the loss in value of the goods. The amount shall be calculated on the basis of expertise or by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 21, paragraph 2 whereas the percentage of loss in value shall be noted at the place of destination. It is presumed that the costs of lowering and repairing the damage correspond to the loss in value.

2. The carrier shall, in addition, refund the costs provided for in Article 21, paragraph 4, in the proportion set out in paragraph 1 of this Article.

3. The compensation shall not exceed:

(a) The amount payable in the case of total loss, if the whole consignment has lost value through damage;

(b) The amount payable in the case of loss of the part affected, if only part of the consignment has lost value through damage.

4. In case of damage to an empty wagon which is to be carried as goods under the contract of carriage or to an intermodal transport unit or their removable parts, the compensation shall be limited to the cost of repair. Paragraph 3 of this Article shall apply by analogy.

5. No further damages shall be payable.

Article 25 Compensation for delay in delivery

1. If it is proved that any damage has resulted from delay in delivery, the carrier shall pay compensation not exceeding half of the carriage charges.

2. Insofar as the goods are lost or have lost value as a result of partial loss or damage, compensation for delay shall not be paid.

3. In no case the compensation for delay together with that for partial loss of or damage to goods shall exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.

4. If the time of delivery has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in paragraph 1 of this Article may be so agreed. If, in this case, not only the agreed time of the delivery is exceeded but also the time

which could reasonably be required from the diligent carrier as provided for in Article 13 is exceeded too, the person who has the right to bring an action against the carrier may claim either the compensation provided for in the agreement or that provided for in this Article.

Article 26
Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The undertakings or bodies operating the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage. The carrier's right of recourse is preserved.

Article 27
Other actions

1. In all cases where this Convention shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.
2. If an action is brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 26, such action may also be brought only subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.

CHAPTER 4
SETTLEMENT OF CLAIMS

Article 28
Notice of damage

1. Where partial loss of or damage to the goods is apparent and the consignee or the consignor fails to notify this on delivery of the goods at the latest, it is presumed that the goods have been delivered in a condition conforming with the contract of carriage. The notice must specify the damage sufficiently clearly.
2. Where partial loss or damage was not apparent, the presumption referred to in paragraph 1 of this Article shall also apply if the damage is not notified within seven days after delivery.
3. Claims for delay in delivery shall be extinguished if the consignee does not notify the carrier of the delay in delivery within 60 days after delivery of the goods.

4. If loss, damage or delay is notified on delivery, it is sufficient to give notice to the person delivering the goods. After delivery any notice of damage shall be given to the carrier in text form (e.g. email). Dispatch within the applicable notification period is sufficient.

Article 29 **Claims**

1. Claims relating to the contract of carriage must be addressed in text form (e.g. email) to the carrier against whom an action may be brought.

2. A claim may be made by a person who has the right to bring an action against the carrier. The necessity to make a claim before bringing an action against the carrier shall remain subject to the applicable national law where the action shall be brought.

3. When the person who has the right to bring an action against the carrier is the consignor, he must produce the original of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or loss of the original of the consignment note.

4. When the person who has the right to bring an action against the carrier is the consignee, he must produce the original of the consignment note intended for the accompaniment of the goods if it has been handed over to him.

5. The consignment note and any other documents which the person who has the right to bring an action against the carrier thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.

6. On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, so that the settlement of the claim can be recorded therein.

7. The person who has the right to bring an action against the carrier may claim interest on compensation, calculated according to the applicable national law, from the day on which the claim was addressed to the carrier or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

Article 30 **Right to bring an action against the carrier**

1. The consignor may bring an action pertaining to the contract of carriage as long as the consignee or a third party does not have such right pursuant to paragraph 2 of this Article or if there are circumstances preventing delivery.

2. The consignee may bring an action pertaining to the contract of carriage from the time he has the right to dispose of the goods in accordance with Article 15. The same shall apply to a person other than the consignee provided that such person has obtained the right to dispose of the goods.

3. An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

Article 31

Carriers against whom an action may be brought

1. Actions based on the contract of carriage may be brought against the contractual carrier or against the carrier who has delivered the goods or against the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

2. An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

3. An action may be brought against a carrier other than those specified in paragraphs 1 and 2 of this Article when triggered in the form of counterclaim or by way of objection to proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

4. If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them.

Article 32

Limitation of actions

1. The period of limitation for an action arising from carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action:

(a) To recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;

(b) To recover the proceeds of sale effected by the carrier.

2. The period of limitation shall run for actions:

(a) For compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;

(b) For compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;

(c) In all the other cases, from the day when the right of action may be exercised.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

3. The period of limitation shall be suspended by a claim made in accordance with Article 29 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect to the part of the claim in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counterclaim or relied upon by way of exception.

5. Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

CHAPTER 5 CONSIGNMENT BILL

Article 33 Issuance of a consignment bill

1. If the parties to the contract of carriage agree to use a negotiable transport document instead of a consignment note the carrier is obliged to issue a consignment bill concerning the obligation to deliver the goods to the bearer.

2. The consignment bill shall be signed by the carrier. As a signature there can be used an imprint, a stamp or an accounting machine entry.

3. Instead of a consignment bill an electronic consignment bill may be used provided it is agreed by the parties to the contract of carriage.

Article 34 Effect of the consignment bill; legitimation

1. Article 5, paragraph 2, and Articles 6, 7, 9 and 10 shall be applicable mutatis mutandis when a consignment bill has been issued. A copy of the consignment bill shall accompany the goods.

2. The carrier may not rebut the presumptions pursuant to paragraph 1 of this Article vis-a-vis a consignee designated in the consignment bill and to whom the consignment bill has been handed over, unless the consignee was aware, or was unaware through gross negligence, at the time the consignment bill was handed over, that the information therein is incorrect. The same shall apply vis-à-vis any third party to whom the consignment bill has been transferred.

3. Any claim under a contract of carriage embodied in a consignment bill may be brought only by the person entitled to claim under the consignment bill. The bearer of the consignment bill is, for his benefit, presumed to be the person entitled to claim under the consignment bill.

Article 35

Delivery against surrender of the consignment bill

1. After the goods' arrival at the place designated for delivery, the bearer of the consignment bill shall be entitled to require the carrier to deliver the goods against surrender of the consignment bill, in which the delivery is confirmed, and against payment of all amounts due according to the contract of carriage. However, the carrier must not deliver the goods to the bearer of the consignment bill if he is aware, or unaware through gross negligence, that the bearer of the consignment bill is not the person entitled to claim under the consignment bill.

2. If the carrier delivers the goods to a party other than the bearer of the consignment bill or, in the cases covered in paragraph 1 of this Article, sentence 2, to a party other than the person entitled to claim under the consignment bill, then the carrier shall be liable for the resulting damage suffered by the person entitled to claim under the consignment bill. The liability shall be limited to the amount which would have been payable if the goods have been lost.

3. If delivery cannot be performed according to the contract of carriage because the consignment bill is not presented to the carrier, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to claim under the consignment bill. If the carrier cannot obtain lawful and reasonable instructions within a reasonable time, he shall take measures according to Article 18, paragraph 2, but without the right to return the goods to the consignor.

Article 36

Carrying out instructions

1. Where a consignment bill has been issued, only its bearer shall have the right of disposal pursuant to the Articles 15 and 16. If circumstances prevent carriage, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to claim under the consignment bill; Article 18 shall be applicable without the right to return the goods to the consignor. The carrier may carry out instructions only against presentation of

the consignment bill. However, the carrier must not carry out any instructions issued by the bearer of the consignment bill if he is aware, or unaware through gross negligence, that the bearer of the consignment bill is not the person entitled to claim under the consignment bill.

2. If the carrier carries out instructions without having had the consignment bill presented to him, he shall be liable to the person entitled to claim under the consignment bill for any resulting damage the latter may suffer. The liability shall be limited to the amount which would have been payable if the goods had been lost.

Article 37 Objections

The carrier may only object to a claim by a person entitled to claim under the consignment bill insofar as:

(a) The objection concerns the validity of the statements made in the consignment bill; or

(b) The objection arises from the contents of the consignment bill; or

(c) The carrier is entitled to raise objections directly against the person entitled to claim under the consignment bill.

References to other agreements made in the consignment bill shall not be considered as a binding part of the consignment bill.

Article 38 Consignment bill as document of title

The issue and handing over of the consignment bill to the consignee designated therein shall have the same effect, in terms of the acquisition of rights to the goods, as a physical handing over of the goods, provided the carrier is in possession of the goods. The same shall apply to a transfer of the consignment bill to third parties.

CHAPTER 6 RELATIONS BETWEEN CARRIERS

Article 39 Settlement of accounts

Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising from the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

Article 40
Right of recourse

1. A carrier who has paid compensation pursuant to this Convention shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

(a) The carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;

(b) When the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter (c);

(c) If it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

2. In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 41
Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements between themselves which derogate from Articles 39 and 40.

CHAPTER 7
FINAL PROVISIONS

Article 42
Secretariat

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe shall provide secretariat functions to this Convention.

Article 43
Procedures for signature of and for becoming Party to the Convention

1. This Convention shall be open for signature at the United Nations Headquarters in New York until 31 March 2025 by all States.

2. This Convention shall be subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. It shall be open for accession by any State which has not signed the Convention.

3. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Depositary.

Article 44 **Entry into force**

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

2. For each State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall enter into force six months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article 45 **Denunciation**

1. Any Party may denounce this Convention by a formal notification in writing addressed to the Depositary.

2. Denunciation shall become effective six months after the date of receipt by the Depositary of the notification of denunciation.

Article 46 **Settlement of disputes**

1. Any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them.

2. Any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this Article shall, at the request of one of the Parties, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each Party to the dispute shall appoint an arbitrator, and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be the chair. If, three months after receipt of a request, one of the Parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chair, any of the Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chair of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 of this Article shall be final and binding on the Parties to the dispute.
4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.
5. The arbitration tribunal shall take its decisions by majority vote.
6. Any controversy which may arise between the Parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of such Parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.
7. Each Party to the dispute shall individually bear the costs of its own appointed arbitrator and of its representatives in the arbitral proceedings; the costs of the chair and the remaining costs shall be borne in equal parts by the Parties to the dispute.

Article 47 Reservations

1. Any Party may, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by Article 46, paragraphs 2 to 7 of this Convention. Other Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Party, which has entered such a reservation.
2. Any Party, having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article, may at any time withdraw such a reservation by notifying the Depositary.
3. Apart from the reservations set out in Article 1, paragraph 2, point (b) and in paragraph 1 of this Article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 48 Procedures for amending the provisions of the Convention

1. After this Convention has been in force for one year, it may be amended according to the procedure defined in this Article.
2. Any proposed amendment to this Convention presented by a Party to this Convention shall be submitted to the Working Party on Rail Transport of the United Nations Economic Commission for Europe for consideration and decision.
3. The Parties to this Convention shall make all possible efforts at the sessions of the Working Party to achieve consensus for adoption of the proposed amendment. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, an adoption by a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the Convention to the

Depositary to be circulated for acceptance to all Parties to this Convention, as well as to signatory States.

4. Within a period of nine months from the date on which the adopted amendment is communicated by the Depositary, any Party may inform the Depositary that it has objection to the amendment.

5. The amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the paragraph 4 of this Article, no objection has been notified by a Party to this Convention. If an objection is stated, the adopted amendment shall be of no effect.

6. In the case of a State which becomes a Party to this Convention between the moment of notification of the amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this Article, the secretariat of the Convention shall notify the new Party about the amendment as soon as possible. The latter may inform the Depositary before the end of this period of nine months that it has an objection to the amendment.

7. The Depositary shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 of this Article.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the end of the period of nine months set out in paragraph 4 of this Article.

9. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this Article, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

10. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 49 **Convening of a conference**

1. Once this Convention is in force, any Party may, by notification to the secretariat of the Convention, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Convention. The secretariat of the Convention shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the secretariat of the Convention if, within a period of four months following the date of notification by the secretariat of the Convention, not less than one fourth of the Parties to this Convention notify the secretariat of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the secretariat of the Convention shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months proposals which they may wish the conference to consider. The secretariat of the Convention shall circulate to all Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The secretariat of the Convention shall invite to any conference convened in accordance with this Article all States referred to in Article 43, paragraph 2, of this Convention.

Article 50
Deposit of this Convention with the Secretary-General

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the Depositary of this Convention who shall transmit a certified true copy of the Convention to all signatory and acceding States.

In Witness Whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, on 17 November 2023, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

**CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT
DE TRANSPORT FERROVIAIRE
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**



**NATIONS UNIES
2023**

CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Préambule

Les États Parties à la présente Convention, ci-après dénommés « Parties »,

Conscients de la nécessité d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport en facilitant le transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie,

Prenant note de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999, en particulier des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B de la Convention),

Prenant note de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS),

Conscients de la nécessité de prévoir des dispositions pour les cas où ni les règles CIM ni les règles SMGS ne s'appliquent sur l'ensemble de l'itinéraire, en particulier pour le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie,

Estimant qu'il est essentiel, pour faciliter ce mode de transport, d'uniformiser les règles régissant le contrat de transport international de marchandises par voie ferrée, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés à cet effet et la responsabilité du transporteur,

Conscients de l'essor rapide du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et de la nécessité qu'il y a, si l'on veut réduire l'impact du transport de marchandises sur l'environnement, à accroître la part de marché du transport ferroviaire en réduisant les obstacles administratifs et juridiques qui existent dans ce secteur,

Notant que la présente Convention coexistera avec les deux régimes juridiques ferroviaires existants (CIM et SMGS), qui restent applicables au transport international de marchandises dans leurs zones géographiques respectives,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises :

a) Lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties à la présente Convention ;
et

b) Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis à la présente Convention ; et

c) Si les dispositions d'aucun des instruments ci-après ne s'appliquent à la totalité du parcours couvert par le contrat de transport :

i) RU CIM ou SMGS,

ii) Accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Parties.

2. Le contrat de transport peut aussi stipuler que la présente Convention s'applique aux transports effectués par d'autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international (transport multimodal) :

a) Si l'application de la présente Convention n'entre pas en contradiction avec un instrument international régissant ce type de transport supplémentaire ; et

b) À moins que la Partie dont le droit s'applique à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'elle n'appliquerait pas la présente Convention aux contrats de transport multimodal.

3. Deux ou plusieurs Parties peuvent conclure des accords qui déclarent que la présente Convention s'applique aux contrats de transport ferroviaire de marchandises entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

a) Le terme « contrat de transport » désigne tout contrat aux termes duquel un transporteur s'engage à transporter des marchandises contre paiement et à les livrer au destinataire dans les conditions définies par la présente Convention.

b) Le terme « transporteur » désigne le transporteur contractuel ou un transporteur subséquent.

c) Le terme « transporteur contractuel » désigne le transporteur qui a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur.

d) Le terme « transporteur subséquent » désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais qui, du fait qu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport.

e) Le terme « expéditeur » désigne la personne qui a conclu le contrat de transport avec le transporteur contractuel.

f) Le terme « parties au contrat » désigne le transporteur et l'expéditeur.

g) Le terme « destinataire » désigne la personne à laquelle le transporteur doit livrer les marchandises en vertu du contrat.

h) Le terme « ayant droit » désigne la personne qui a le droit de disposer de la marchandise.

i) Le terme « marchandises » désigne les biens de toute nature qu'un transporteur s'engage à acheminer en vertu d'un contrat de transport et inclut également l'emballage et tout équipement ou toute unité de transport intermodal qui ne sont pas fournis par le transporteur ni pour son compte. Les wagons vides peuvent également être considérés comme des marchandises par les parties au contrat.

j) Le terme « envoi » désigne l'ensemble des marchandises qui doivent être transportées en vertu d'un seul contrat de transport.

k) Le terme « lettre de voiture » désigne un document qui constate la conclusion et le contenu du contrat de transport.

l) Le terme « lettre de voiture électronique » désigne une lettre de voiture établie sous la forme d'un enregistrement électronique de données dont l'authenticité et l'intégrité sont garanties à tout moment et qui a les mêmes fonctions que la lettre de voiture.

m) Le terme « connaissance » désigne un document de transport négociable spécifiant l'obligation qu'a le transporteur de livrer les marchandises au porteur dudit connaissance.

n) Le terme « connaissance électronique » désigne un connaissance établi sous la forme d'un enregistrement électronique de données dont l'authenticité et l'intégrité sont garanties à tout moment et qui a les mêmes fonctions que le connaissance.

o) Le terme « porteur » désigne la personne ou la partie qui est en possession d'un connaissance.

p) Le terme « frais afférents au transport » désigne le prix du transport ainsi que les frais accessoires, les droits de douane et les frais supplémentaires qui sont justifiés et nécessaires pour l'exécution du contrat et qui surviennent à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison.

q) Le terme « prix du transport » désigne la rémunération contractuelle payable au transporteur pour l'exécution du contrat de transport.

r) Le terme « tarifs » désigne les systèmes de tarification, légalement en vigueur ou déterminés par les frais des services du transporteur, qui forment la base du prix du transport en vertu du contrat de transport.

s) Le terme « marchandises dangereuses » désigne les matières et objets dont le transport est interdit selon le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C de la COTIF) ou les dispositions de l'annexe 2 du SMGS, ou n'est autorisé que dans les conditions qui y sont énoncées.

t) Le terme « unité de transport intermodal » désigne un conteneur, une citerne ou une plateforme transportable, une caisse mobile, une semi-remorque ou toute unité de chargement similaire utilisée pour le transport de marchandises en transport intermodal.

Article 3 **Droit contraignant**

1. Sauf disposition contraire dans la présente Convention, toute stipulation dans le contrat de transport qui dérogerait à la présente Convention est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport convenues par les parties.

2. Un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par la présente Convention. En outre, l'indemnité due par l'expéditeur en vertu des articles 7 et 11 peut être limitée, quant au montant, sans toutefois être inférieure aux montants dont doit répondre le transporteur en vertu de la présente Convention en cas de perte totale des marchandises.

Article 4

Prescriptions de droit public

La présente Convention régit seulement les droits et obligations des parties au contrat de transport découlant de ce contrat. Les transports auxquels s'applique la présente Convention restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions de droit public concernant :

- a) Les droits et les obligations des employés des parties au contrat ;
- b) La sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que d'autres questions de sécurité ;
- c) Les formalités douanières ;
- d) La protection des animaux ;
- e) Les restrictions et conditions spéciales s'appliquant au transport de différents types de marchandises ;
- f) Les restrictions à l'utilisation d'un certain nombre de postes frontière, d'infrastructures ou de gares ferroviaires dans différents pays ;
- g) L'octroi aux entreprises ferroviaires de licences pour le transport ferroviaire des marchandises ;
- h) Le droit d'accès d'une entreprise ferroviaire aux infrastructures ferroviaires de différents pays ;
- i) L'admission technique des véhicules ferroviaires ou wagons pour la circulation sur le réseau ferroviaire international.

CHAPITRE 2

CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 5

Contrat de transport

1. Aux termes du contrat de transport, le transporteur est tenu de transporter la marchandise à destination et de la livrer au destinataire. Sous réserve de l'article 8, l'expéditeur est tenu de payer les frais afférents au transport.
2. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture. Les associations internationales compétentes dans le secteur ferroviaire peuvent, en coopération, établir un modèle type de lettre de voiture, en prenant également en compte les aspects douaniers.

Pour un envoi, une seule lettre de voiture doit être établie, même lorsque la totalité des marchandises est constituée de plusieurs parties ou est transportée dans plusieurs wagons.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis à la présente Convention.

3. La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et par le transporteur contractuel. Une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable peuvent être utilisés comme signature.

Le transporteur doit certifier sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre à l'expéditeur l'original de la lettre de voiture, qui lui est destiné.

4. Une lettre de voiture électronique peut être utilisée à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi.

Article 6 **Contenu de la lettre de voiture**

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :
 - a) Le lieu et la date de son établissement ;
 - b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
 - c) Le nom et l'adresse du transporteur contractuel ;
 - d) Le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur contractuel ;
 - e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise ;
 - f) Le lieu désigné pour la livraison ;
 - g) Le nom et l'adresse du destinataire ;
 - h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
 - i) Le nombre de colis et leurs marques et numéros particuliers ;
 - j) Les numéros identifiant les wagons dans lesquels l'envoi est transporté ;
 - k) Le numéro du véhicule ferroviaire circulant sur ses propres roues (wagon vide), s'il est remis pour être transporté en tant que marchandise ;

- l) Dans le cas d'une unité de transport intermodal, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à son identification ;
 - m) La masse brute de la marchandise ou la quantité de marchandise exprimée sous d'autres formes ;
 - n) Une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organisme désigné dans le contrat ;
 - o) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.
2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :
- a) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport que l'expéditeur prend à sa charge ;
 - b) La date de livraison convenue ;
 - c) L'itinéraire convenu à suivre ;
 - d) Une liste des documents non cités à la lettre n) du paragraphe 1 du présent article remis au transporteur ;
 - e) Les informations données par l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des scellés qu'il a apposés sur le wagon ;
 - f) Des informations additionnelles sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise, y compris les marchandises dangereuses.
3. Les parties au contrat peuvent porter sur la lettre de voiture d'autres indications relatives au transport qu'elles jugent utiles.

Article 7 **Responsabilité de l'expéditeur**

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages supportés par le transporteur du fait :
- a) D'inscriptions inexactes, insuffisantes, erronées ou ne concordant pas avec les faits portées par l'expéditeur ou pour son compte sur la lettre de voiture ou sur les autres documents visés à l'article 12 ; ou
 - b) De l'omission par l'expéditeur de fournir les informations nécessaires sur la dénomination généralement reconnue des marchandises dangereuses.

2. Dans la mesure où il a commis une faute, l'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait de l'omission par l'expéditeur de fournir les informations sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise.

3. Lorsque l'expéditeur a omis de divulguer la nature dangereuse des marchandises ou de spécifier les conditions spéciales à appliquer pour la manutention des marchandises, le transporteur peut, à tout moment, si les circonstances et le risque potentiel le justifient, décharger ou détruire les marchandises ou les rendre inoffensives. Dans ce cas, le transporteur peut réclamer le remboursement des frais ou des dépenses occasionnés par les mesures prises et ne sera pas tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises.

4. Le transporteur ne pourra pas réclamer le remboursement des frais ou dépenses et sera tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises s'il a eu connaissance du caractère inexact ou incomplet de la lettre de voiture ou des documents visés à l'article 12, du caractère dangereux de la marchandise ou des conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise lorsqu'il l'a prise en charge.

Article 8

Paiement des frais afférents au transport

1. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, le prix de transport est payé par l'expéditeur ; les autres frais afférents au transport sont payés par l'expéditeur s'ils résultent de circonstances échappant au contrôle du transporteur. Sauf convention contraire, le transporteur a le droit de demander le paiement du prix du transport avant le début du transport.

2. Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais afférents au transport sont mis à la charge du destinataire, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni n'a pris livraison de la marchandise, ni fait valoir ses droits conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 14, ni exercé ses droits conformément à l'article 15.

3. Si le prix du transport est calculé sur la base de tarifs, le calcul doit être basé sur les tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport, et dans la monnaie spécifiée selon les tarifs appliqués pour le transport international. Le prix du transport est calculé séparément par chaque transporteur participant pour ce qui est de sa partie du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

4. Le transporteur doit être remboursé de tous les frais afférents au transport qui ne sont pas prévus dans les tarifs appliqués et qui résultent de circonstances échappant au contrôle du transporteur. Ces frais doivent être enregistrés à la date de leur apparition séparément pour chaque envoi et doivent être justifiés par les documents pertinents.

Article 9

Vérification

1. Le transporteur a le droit de vérifier si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit ; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, sauf si les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu en disposent autrement.
2. Si l'envoi ne correspond pas aux indications portées sur la lettre de voiture ou si les prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur la lettre de voiture. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.
3. Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 10

Force probante de la lettre de voiture

1. La lettre de voiture, signée conformément au paragraphe 3 de l'article 5, fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
2. Si la lettre de voiture, signée conformément au paragraphe 3 de l'article 5, ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est supposé, jusqu'à preuve du contraire, que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent et aptes à être transportés au moment de la prise en charge par le transporteur.
3. Lorsque le transporteur a effectué le chargement de la marchandise ou l'a vérifiée, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent et approprié au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Toutefois, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle porte une réserve motivée.

Article 11

Emballage et chargement

1. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages et des frais résultant de la défectuosité de l'emballage ou de l'étiquetage de la marchandise ou la défectuosité du marquage, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.
2. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et il doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet. Dans le cas où la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, il sera présumé que celui-ci a été effectué par l'expéditeur.
3. En cas de défectuosité apparente ou reconnue de l'emballage, de l'étiquetage ou du chargement de la marchandise, le transporteur peut accepter de la prendre en charge pour le transport dans des conditions contractuelles particulières.

Article 12

Accomplissement des formalités administratives

1. Aux fins des formalités douanières ou autres à accomplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur en avance par une communication électronique ou par d'autres moyens les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.
2. Le transporteur n'est pas tenu de vérifier si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf si le dommage est causé par la faute du transporteur.
3. Le transporteur est responsable de tous les dommages causés par la perte ou l'utilisation incorrecte des documents qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou l'utilisation incorrecte de ces documents ait eu pour cause des circonstances qu'un transporteur diligent ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. L'indemnité due par le transporteur n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 13

Délais de livraison

1. Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport. Si aucun délai de livraison n'a été convenu, la livraison doit se faire dans le délai

qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du transport.

2. Le délai de livraison doit être prolongé d'une durée égale à celle de tout retard encouru sur l'itinéraire pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

Article 14

Livraison

1. Au lieu prévu pour la livraison, le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

2. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise est endommagée ou livrée en retard, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits ou recours qui résultent pour lui du contrat de transport.

3. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

4. La présente Convention ne porte pas atteinte au droit du transporteur, qui peut exister en vertu du contrat de transport ou de la loi applicable, de retenir la marchandise en garantie de sa créance.

Article 15

Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport en cours de la marchandise, de ne pas la livrer, de la renvoyer au lieu de la prise en charge, de modifier le lieu de livraison prévu ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

2. Le droit de disposer de la marchandise est transféré de l'expéditeur au destinataire au moment fixé dans la lettre de voiture. Sauf disposition contraire de l'expéditeur, ce droit est transféré au destinataire dès que la marchandise arrive au lieu prévu pour la livraison.

3. Si, dans l'exercice de son droit à disposer de la marchandise, le destinataire ordonne de la livrer à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à désigner d'autres destinataires.

4. Tout droit de disposer de la marchandise s'éteint lorsque le destinataire ou une autre personne désignée par le destinataire a pris réception de la lettre de voiture du transporteur ou a accepté la marchandise ou a demandé la livraison de la marchandise.

Article 16

Exercice du droit de disposition

1. Si l'ayant droit veut disposer des marchandises, il doit donner les instructions nécessaires au transporteur. Si la lettre de voiture le prescrit, l'ayant droit doit présenter au transporteur son original de la lettre de voiture sur lequel les nouvelles instructions doivent être consignées.
2. Le transporteur peut refuser d'exécuter les instructions si elles sont impossibles, illicites ou déraisonnables. Les instructions ne doivent notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois. Aucune instruction ne doit avoir pour effet de diviser l'envoi.
3. Lorsque, en raison des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur n'exécute pas les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne qui lui a donné ces instructions.
4. Un transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions selon les dispositions prévues au présent article est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait, si le transporteur a commis une faute. Si dans le cas mentionné dans la deuxième phrase du paragraphe 1 du présent article, le transporteur exécute les instructions sans demander que lui soit présenté l'original de la lettre de voiture, il est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait. L'éventuelle indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte de la marchandise.
5. Le transporteur a le droit de demander le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de l'exécution diligente des instructions données.

Article 17

Empêchements au transport et à la livraison

1. S'il devient manifeste, une fois que la marchandise a été prise en charge par le transporteur, que le transport ou la livraison ne peuvent être effectués conformément au contrat, le transporteur doit demander des instructions à l'ayant droit ou, si des circonstances empêchent la livraison, à l'expéditeur. Par dérogation à la première phrase, le transporteur doit demander des instructions au destinataire s'il devient manifeste, une fois les marchandises arrivées au pays de destination, que le transport ne peut être effectué conformément au contrat de transport.
2. Si le destinataire a donné pour instruction de livrer la marchandise à une autre personne, le paragraphe 1 du présent article s'applique comme si le destinataire était l'expéditeur et l'autre personne était le destinataire.

3. Si l'empêchement au transport peut être évité en modifiant l'itinéraire, le transporteur décide s'il convient de faire cette modification ou s'il est dans l'intérêt de l'ayant droit de lui demander des instructions.

4. Si l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

Article 18

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions, l'exécution des instructions reçues ou la décision prise conformément au paragraphe 3 de l'article 17, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable à l'itinéraire emprunté et dispose des délais de livraison correspondant à cet itinéraire.

2. Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable compte tenu de l'état des différentes marchandises, obtenir des instructions licites et raisonnables, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur aux frais de ce dernier ou la décharger pour le compte de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers, auquel cas il est déchargé de toute responsabilité autre que du choix judicieux de ce tiers. En tels cas, la marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais afférents au transport.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise, sans attendre d'instructions de l'ayant droit, lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Il peut aussi faire procéder à la vente dans d'autres cas, si dans un délai donné il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée ; dans de tels cas, il peut détruire la marchandise inutilisable aux frais de l'expéditeur. Toutes les mesures prises doivent être conformes à la législation en vigueur.

4. Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la valeur de la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à percevoir la différence.

CHAPITRE 3 RESPONSABILITÉ

Article 19 Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur contractuel est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du retard de la livraison.
2. Lorsqu'un transport régi par un contrat de transport unique est exécuté par plusieurs transporteurs subséquents, la responsabilité du transporteur contractuel et de tous les transporteurs subséquents est conjointe et solidaire.
3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit si l'instruction ne résulte pas d'une faute du transporteur, ou un vice propre de la marchandise, ou encore des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
4. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard de livraison résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :
 - a) Le transport en wagon découvert conformément aux conditions générales de transport ou à la pratique établie ; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodales et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert ;
 - b) L'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;
 - c) Le chargement des marchandises par l'expéditeur ou leur déchargement par le destinataire ;
 - d) La nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne ou spontanée, dessiccation ou déchet ;
 - e) La désignation ou la numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis.
5. Lorsque le transporteur établit que la perte, l'avarie ou le retard de livraison a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, de l'un des risques particuliers prévus au paragraphe 4 du présent article, il y a présomption qu'elle ou il en résulte. La personne en

droit d'actionner le transporteur a le droit de prouver que la perte, l'avarie ou le retard de livraison n'est pas imputable, en tout ou en partie, à l'un de ces risques.

Article 20

Présomption de perte de la marchandise

1. La personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue lorsqu'elle n'a pas été livrée ou que la livraison n'est pas parvenue au destinataire dans les trois mois qui suivent la date de livraison.

2. Cette personne, dès réception de l'indemnité versée pour la marchandise manquante, peut demander par écrit à être avisée immédiatement dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais afférents au transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Cette personne conserve ses droits à indemnité pour retard de livraison prévue à l'article 25.

4. À défaut soit de la demande visée au paragraphe 2 du présent article, soit d'instructions données dans le délai prévu au paragraphe 3 du présent article, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur peut en disposer conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

5. Toute obligation du destinataire d'accepter la marchandise retrouvée reste soumise aux lois applicables au lieu de livraison prévu.

Article 21

Indemnité en cas de perte

1. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise au jour et lieu où elle a été prise en charge. Si une partie de la marchandise a été livrée, la valeur de celle-ci, qui reste acquise à l'ayant droit, est déduite du montant de l'indemnité.

2. La valeur de la marchandise doit être fixée d'après le prix du marché au lieu où elle a été prise en charge pour le transport ou, à défaut, d'après la valeur usuelle d'une marchandise de mêmes nature et qualité. Si la marchandise a été vendue juste avant sa prise en charge pour le transport, le prix d'achat consigné sur la facture du vendeur, diminué du prix du transport qu'il contient, est présumé être le prix du marché.

3. Sauf convention contraire entre les parties au contrat conformément au paragraphe 2 de l'article 3, l'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de poids brut.
4. Le transporteur doit rembourser en outre le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres frais afférents au transport. Si une partie de la marchandise a été livrée, la deuxième phrase du paragraphe 1 du présent article s'applique par analogie.
5. En cas de perte d'une unité de transport intermodal ou de ses pièces, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle de l'unité ou de ses pièces au jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge par le transporteur. Il en va de même en cas de perte d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport.
6. Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule (wagon vide) ni mentionnés dans l'inventaire qui l'accompagne.
7. Aucune autre indemnité n'est due.

Article 22

Unité de compte

1. L'unité de compte visée dans l'article 21 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini conformément aux instructions du Fonds monétaire international. Le montant mentionné dans l'article 21 doit être converti dans la monnaie nationale d'un État en fonction de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties au contrat. Lorsque le calcul d'un montant implique la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère, la conversion est effectuée au taux de change en vigueur au jour et lieu du paiement.
2. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'une Partie à la présente Convention qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'une Partie à la présente Convention qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée d'une façon déterminée par ladite Partie.

Article 23

Responsabilité en cas de déchet de route

1. Sous réserve de l'article 19, en ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse les tolérances limites ci-dessous, quel que soit le parcours effectué :

a) 2 % de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ;

b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.

2. La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou qu'elle peut être constatée d'une autre manière.

4. En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte d'un colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

Article 24 **Indemnité en cas d'avarie**

1. En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé sur la base d'une expertise ou en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément au paragraphe 2 de l'article 21 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Il est présumé que le coût de la réduction et de la réparation des dommages correspond au montant de la dépréciation.

2. Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion déterminée au paragraphe 1 du présent article, les frais prévus au paragraphe 4 de l'article 21.

3. L'indemnité ne peut pas excéder :

a) Le montant dû en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie ;

b) Le montant dû en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

4. En cas d'avarie d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport ou d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 du présent article s'applique par analogie.

5. Aucune autre indemnité n'est due.

Article 25

Indemnité pour retard de livraison

1. S'il est prouvé qu'un dommage quelconque a résulté d'un retard de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas la moitié du prix de transport.
2. Lorsque de la marchandise a été perdue ou a été dépréciée en cas de perte partielle ou d'avarie, aucune indemnité de retard n'est due.
3. En aucun cas le cumul de l'indemnité pour retard avec celle pour perte partielle ou avarie de la marchandise ne peut excéder l'indemnité qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.
4. Si le délai de livraison a été établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1 du présent article. Si, dans ce cas, non seulement la date de livraison convenue mais le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent comme prévu à l'article 13 sont dépassés, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue dans le présent article.

Article 26

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les entreprises ou organismes exploitant l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport. Le droit de recours du transporteur est garanti.

Article 27

Autres actions

1. Dans tous les cas où la présente Convention s'applique, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limites de la présente Convention.
2. Si une action est exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 26, l'action ne peut aussi être exercée que dans les conditions et limites de la présente Convention.

CHAPITRE 4 RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS

Article 28 Notification du dommage

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est apparente et que le destinataire ou l'expéditeur ne la notifie pas au plus tard au moment de la livraison de la marchandise, la marchandise est présumée avoir été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat de transport. La notification doit décrire les dommages de façon suffisamment claire.
2. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie n'est pas apparente, la présomption mentionnée au paragraphe 1 du présent article s'applique également si l'avarie n'est pas notifiée dans les sept jours qui suivent la livraison.
3. Les réclamations pour retard de livraison sont réputées éteintes si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison dans un délai de soixante jours après la livraison de la marchandise.
4. Lorsque la perte, l'avarie ou le retard est notifié à la livraison, il est suffisant de le notifier à la personne qui livre la marchandise. Après livraison, la notification du dommage doit être adressée au transporteur sous forme de texte (par exemple, par courrier électronique). L'envoi dans les délais de notification prévus est suffisant.

Article 29 Réclamations

1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées sous forme de texte (par exemple, par courrier électronique) au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur. L'obligation de présenter une réclamation avant d'exercer une action contre le transporteur reste soumise à la législation nationale applicable là où l'action judiciaire est exercée.
3. Lorsque la personne qui a le droit d'actionner le transporteur est l'expéditeur, celui-ci doit produire l'original de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Si nécessaire, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de l'original de la lettre de voiture.
4. Lorsque la personne qui a le droit d'actionner le transporteur est le destinataire, celui-ci doit produire l'original de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise si celui-ci lui a été remis.

5. La lettre de voiture et les autres pièces que la personne qui a le droit d'actionner le transporteur juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en version originale, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

6. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, afin que la constatation du règlement puisse y être consignée.

7. La personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut demander à percevoir des intérêts sur l'indemnité, calculés conformément à la législation nationale applicable, à compter de la date à laquelle la réclamation a été adressée au transporteur ou, si aucune réclamation n'a été présentée, à partir du jour où la procédure judiciaire a été exercée.

Article 30 **Droit d'actionner le transporteur**

1. L'expéditeur peut exercer une action en lien avec le contrat de transport si le destinataire ou une partie tierce n'ont pas ce droit aux termes du paragraphe 2 du présent article ou si les circonstances empêchent la livraison.

2. Le destinataire peut exercer une action en lien avec le contrat de transport à partir du moment où il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15. Cette disposition s'applique aussi à une autre personne que le destinataire à condition que cette personne ait obtenu le droit de disposer de la marchandise.

3. Toute action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut uniquement être exercée par la personne qui a effectué le paiement.

Article 31 **Transporteurs qui peuvent être actionnés**

1. Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur qui a livré la marchandise ou encore contre le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action judiciaire.

2. Une action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre le transporteur pour le compte duquel elle a été perçue.

3. Une action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article lorsqu'elle est initiée sous la forme d'une demande reconventionnelle ou par voie d'exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'entre eux.

Article 32 Prescription

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les opérations de transport soumises à la présente Convention sont prescrites dans un délai d'un an. Ce délai peut toutefois être porté à deux ans lorsque l'action :

a) Vise à recouvrer un montant censé être versé au transporteur par le destinataire à la livraison de la marchandise ;

b) Vise à recouvrer le produit de la vente à laquelle le transporteur a fait procéder.

2. La prescription court :

a) En cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai de livraison ;

b) En cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, à partir du jour de livraison ;

c) Dans tous les autres cas, à partir du jour où l'action peut être exercée.

Le jour indiqué comme marquant le début de la prescription n'est pas compris dans la prescription.

3. La prescription est suspendue lorsqu'une réclamation est présentée au titre de l'article 29 jusqu'au jour où le transporteur en notifie le rejet par écrit et retourne les documents qui l'accompagnent. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et du renvoi des documents incombe à la partie qui invoque ces faits. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou au titre d'une exception.

5. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la législation nationale.

CHAPITRE 5 CONNAISSEMENT

Article 33 Émission d'un connaissance

1. Si les parties au contrat de transport conviennent d'utiliser un document de transport négociable au lieu d'une lettre de voiture, le transporteur doit émettre un connaissance dans lequel il s'engage à livrer les marchandises au porteur de ce document.
2. Le connaissance est signé par le transporteur. À titre de signature, peuvent être utilisés une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable.
3. À la place du connaissance, un connaissance électronique peut être utilisé à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi.

Article 34 Effet du connaissance ; légitimation

1. Le paragraphe 2 de l'article 5 et les articles 6, 7, 9 et 10 sont applicables mutatis mutandis lorsqu'un connaissance a été émis. Un exemplaire du connaissance doit accompagner les marchandises.
2. Le transporteur ne peut réfuter les présomptions découlant du paragraphe 1 du présent article à l'égard d'un destinataire désigné dans le connaissance et à qui le connaissance a été remis en premier, sauf si le destinataire savait, au moment où le connaissance lui a été remis, que les informations qui y figuraient étaient incorrectes, ou s'il n'était pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave. Il en va de même vis-à-vis de toute tierce partie à qui le connaissance a été transféré.
3. Une réclamation concernant un contrat de transport faisant l'objet d'un connaissance ne peut être présentée que par la personne autorisée à présenter une réclamation au titre de ce connaissance. Le porteur du connaissance est, dans son intérêt, réputé être celui qui peut présenter une réclamation au titre dudit connaissance.

Article 35 Livraison contre remise du connaissance

1. Après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, le porteur du connaissance a le droit d'exiger du transporteur la livraison des marchandises contre la remise du connaissance, par quoi la livraison est confirmée, et contre le paiement des créances résultant du contrat de transport. Cependant, le transporteur ne doit pas livrer les marchandises au porteur du connaissance s'il sait que le porteur du connaissance n'est pas la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissance ou s'il n'est pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave.

2. Si le transporteur livre les marchandises à une partie autre que le porteur du connaissement ou, dans les cas prévus dans la deuxième phrase du paragraphe 1 du présent article, à une partie autre que la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement, il est responsable du dommage en résultant subi par la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement. La responsabilité est limitée au montant qui aurait dû être versé en cas de perte des marchandises.

3. Si la livraison ne peut être effectuée conformément au contrat de transport parce que le connaissement n'est pas présenté au transporteur, le transporteur demande des instructions à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement. Si le transporteur ne peut pas obtenir des instructions licites et raisonnables dans un délai raisonnable, il prend des mesures conformément au paragraphe 2 de l'article 18, mais n'a pas le droit de renvoyer la marchandise à l'expéditeur.

Article 36 **Exécution des instructions**

1. Lorsqu'un connaissement a été émis, seul son porteur a le droit de disposer de la marchandise, en application des articles 15 et 16. En cas d'empêchement au transport, le transporteur demande des instructions à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement ; les dispositions de l'article 18 sont applicables, à l'exception du droit à renvoyer la marchandise à l'expéditeur. Le transporteur ne peut exécuter les instructions que sur présentation du connaissement. Cependant, le transporteur ne doit pas exécuter des instructions données par le porteur du connaissement s'il sait que le porteur du connaissement n'est pas la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement ou s'il n'est pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave.

2. Si le transporteur exécute les instructions sans que le connaissement lui ait été présenté, il est responsable, vis-à-vis de la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement, de tout dommage qui pourrait en résulter pour cette personne. La responsabilité est limitée au montant qui aurait dû être versé en cas de perte des marchandises.

Article 37 **Objections**

Le transporteur ne peut soulever une objection vis-à-vis d'une réclamation présentée par une personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement que :

- a) Si cette objection a trait à la validité des déclarations faites dans le connaissement ;
- b) Si elle trouve son origine dans la teneur du connaissement ; ou

c) Si ce transporteur est en droit d'adresser directement des objections à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement.

Les renvois à d'autres accords figurant dans le connaissement ne sont pas considérés comme des dispositions juridiquement contraignantes dudit connaissement.

Article 38

Le connaissement en tant que document formant titre

L'émission et la remise du connaissement au destinataire y désigné ont le même effet, en matière d'acquisition d'un droit sur les marchandises, qu'une remise physique des marchandises, pour autant que le transporteur soit en possession des marchandises. Il en va de même dans le cas du transfert du connaissement à des tiers.

CHAPITRE 6

RAPPORTS DES TRANSPORTEURS ENTRE EUX

Article 39

Décompte

Tout transporteur qui a encaissé ou qui aurait dû encaisser, soit au départ soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

Article 40

Droit de recours

1. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu de la présente Convention a un droit de recours contre les autres transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) Le transporteur qui a causé le dommage en est le seul responsable ;

b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé ; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à l'alinéa c) ;

c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux ; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 41

Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 39 et 40.

Chapitre 7

Dispositions finales

Article 42

Secrétariat

Le (la) Secrétaire exécutif(ve) de la Commission économique pour l'Europe assure le secrétariat de la présente Convention.

Article 43

Procédures requises pour signer la Convention et pour devenir Partie

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, au Siège de l'Organisation à New York, jusqu'au 31 mars 2025.
2. La présente Convention est sujette à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires. Elle sera ouverte à l'adhésion de tout État non signataire.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du dépositaire.

Article 44

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq États auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour chaque État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou qui y adhère après le dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt, par cet État, de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 45
Dénonciation

1. Toute Partie peut dénoncer la présente Convention par une notification formelle adressée par écrit au depositaire.
2. La dénonciation prend effet six mois après la date à laquelle le depositaire en a reçu notification.

Article 46
Règlement des différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.
2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article est soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des Parties au différend nomme un arbitre et ces arbitres désignent un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des Parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces Parties peut demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.
3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article est définitive et a force obligatoire pour les Parties au différend.
4. Le tribunal arbitral arrête son propre règlement intérieur.
5. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité.
6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les Parties au différend au sujet de l'interprétation ou de l'exécution de la sentence arbitrale peut être portée par l'une quelconque de ces Parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.
7. Chaque Partie au différend supportera individuellement les frais de son propre arbitre et de ses représentants dans la procédure arbitrale ; les frais relatifs à la présidence et les autres frais seront supportés à parts égales par les Parties au différend.

Article 47

Réserves

1. Toute Partie peut, au moment où elle signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les paragraphes 2 à 7 de l'article 46 de la présente Convention. Les autres Parties ne sont pas liées par ces paragraphes envers toute Partie ayant formulé une telle réserve.
2. Toute Partie ayant formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article peut à tout moment retirer cette réserve par notification adressée au dépositaire.
3. À l'exception des réserves prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 1 et au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention n'est admise.

Article 48

Procédure de modification des dispositions de la Convention

1. Après une période d'un an à dater de son entrée en vigueur, la présente Convention pourra être modifiée suivant la procédure définie au présent article.
2. Toute proposition d'amendement à la présente Convention émanant de l'une de ses Parties devra être communiquée au Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe, pour examen et décision.
3. Les Parties à la présente Convention feront tout leur possible, aux sessions du Groupe de travail, pour parvenir à un consensus concernant l'adoption de l'amendement proposé. Si, malgré ces efforts, aucun consensus n'est obtenu sur l'amendement proposé, ce dernier nécessitera, en dernier ressort, pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes. Toute proposition d'amendement adoptée par consensus ou à la majorité des deux tiers des Parties sera transmise au dépositaire par le secrétariat de la Convention, qui la communiquera pour acceptation à toutes les Parties ainsi qu'aux États signataires.
4. Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la communication par le dépositaire de l'adoption de l'amendement, toute Partie pourra faire connaître au dépositaire qu'elle a une objection à l'amendement.
5. L'amendement est réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu au paragraphe 4 du présent article, aucune objection n'a été notifiée par une Partie à la présente Convention. En cas d'objection, l'amendement adopté est sans effet.
6. Si un État devient Partie à la présente Convention entre le moment où le dépositaire reçoit notification de l'amendement et l'expiration de la période de neuf mois prévue au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat de la Convention informe dès que possible la nouvelle Partie de l'amendement. Avant l'expiration de cette période de neuf mois, la

nouvelle Partie pourra faire connaître au depositaire qu'elle a une objection à l'amendement.

7. Le depositaire adresse, le plus tôt possible, une notification à toutes les Parties pour les informer des objections notifiées au titre des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que de tout amendement accepté au titre du paragraphe 5 du présent article.

8. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la fin de la période de neuf mois visée au paragraphe 4 du présent article.

9. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'acceptation d'un amendement à la présente Convention, conformément à la procédure prévue au présent article, mais avant l'entrée en vigueur de celui-ci, sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

10. Tout instrument de cette nature déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

Article 49 **Convocation d'une conférence**

1. Une fois que la présente Convention sera entrée en vigueur, toute Partie pourra, par notification adressée au secrétariat de la Convention, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser ladite Convention. Le secrétariat de la Convention notifiera cette demande à toutes les Parties et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties à la présente Convention lui ont signifié leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le secrétariat de la Convention en avise toutes les Parties et les invite à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le secrétariat de la Convention communiquera à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que les textes de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le secrétariat de la Convention invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés au paragraphe 2 de l'article 43 de la présente Convention.

Article 50
Dépôt du texte de la présente Convention
auprès du Secrétaire général

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention et en transmettra un exemplaire certifié conforme à chaque État signataire ou adhérent.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le 17 novembre 2023, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

**КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
2023 ГОД**

КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ПРЕАМБУЛА

Государства, являющиеся Сторонами настоящей Конвенции, именуемые далее «Сторонами»,

осознавая необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта путем содействия международным перевозкам грузов между Европой и Азией,

отмечая Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола от 3 июня 1999 года об изменении Конвенции, в частности Единые правовые предписания к договору международной железнодорожной перевозки грузов (ЦИМ — Добавление В к Конвенции),

отмечая Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),

отмечая необходимость предусмотреть обстоятельства, при которых ни правила ЦИМ, ни правила СМГС не применяются на всем пути следования, в частности для евро-азиатского железнодорожного грузового сообщения,

считая, что для облегчения таких перевозок крайне важно обеспечить единообразие условий, регулирующих договор международной железнодорожной перевозки грузов, и в частности, условий, касающихся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика,

отдавая себе отчет в стремительном росте объема железнодорожных перевозок между Европой и Азией и необходимости увеличения рыночной доли железнодорожных перевозок, призванного снизить воздействие грузоперевозок на состояние окружающей среды, путем уменьшения административных и договорных барьеров в этой отрасли,

отмечая, что настоящая Конвенция будет сосуществовать с двумя действующими железнодорожными правовыми режимами (ЦИМ и СМГС), которые по-прежнему применяются к международным перевозкам грузов в пределах их соответствующих географических зон,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 Область применения

1. Настоящая Конвенция применяется к договору железнодорожной перевозки груза:

а) если место приема груза к перевозке и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, являющихся Сторонами настоящей Конвенции; и

б) если договор перевозки предусматривает, что этот договор подпадает под действие настоящей Конвенции; и

с) если ни одно из следующих положений не применяется ко всему маршруту, охватываемому договором перевозки:

i) ни положения ЦИМ, ни положения СМГС;

ii) двусторонние или многосторонние соглашения между Сторонами.

2. Договор перевозки может также предусматривать, что настоящая Конвенция относится к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта в дополнение к международным железнодорожным перевозкам (мультимодальные перевозки):

а) если применение настоящей Конвенции не противоречит никакому международному договору, регулиющему осуществление таких дополнительных перевозок; и

б) если только Страна, законодательство которой применяется к такому договору мультимодальной перевозки, не заявила, что она не будет применять настоящую Конвенцию к договорам мультимодальных перевозок.

3. Две или более Стороны могут заключать соглашения, в которых настоящая Конвенция признается применимой к договорам железнодорожной перевозки между их странами в случаях, которые не предусмотрены в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

Статья 2 Определения

В настоящей Конвенции:

а) «договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз за оплату и выдать его получателю на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией;

- b) «перевозчик» означает договорного или последующего перевозчика;
- c) «договорный перевозчик» означает перевозчика, заключившего договор перевозки с отправителем;
- d) «последующий перевозчик» означает перевозчика, который не заключил договор перевозки с отправителем, но самим фактом принятия груза вместе с накладной становится участником договора перевозки;
- e) «отправитель» означает лицо, заключившее договор перевозки с договорным перевозчиком;
- f) «стороны договора» означают перевозчика и отправителя;
- g) «получатель» означает лицо, которому перевозчик должен доставить груз в соответствии с договором перевозки;
- h) «правомочное лицо» означает лицо, которое имеет право распоряжаться грузом;
- i) «груз» означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и интермодальную транспортную единицу, которые не предоставляются самим перевозчиком или от его имени. Порожние вагоны могут также рассматриваться в качестве груза;
- j) «отправка» означает совокупность всех грузов, которые подлежат перевозке по одному договору перевозки;
- k) «накладная» означает документ, который подтверждает заключение и содержание договора перевозки;
- l) «электронная накладная» означает накладную, оформленную в виде данных, записанных в электронной форме, подлинность и целостность которых обеспечивается во всех случаях и которые характеризуются теми же функциями, что и накладная;
- m) «коносамент» означает оборотный транспортный документ, касающийся обязательства перевозчика выдать груз предъявителю коносамента;
- n) «электронный коносамент» означает коносамент, оформленный в виде данных, записанных в электронной форме, подлинность и целостность которых обеспечивается во всех случаях и которые характеризуются теми же функциями, что и коносамент;
- o) «предъявитель» означает лицо или сторону, в распоряжении которых находится коносамент;

р) «расходы, связанные с перевозкой» означают провозные платежи, непредвиденные затраты, таможенные пошлины и другие дополнительные затраты, обоснованные и необходимые для исполнения договора и возникшие за период от заключения договора до выдачи груза;

q) «провозные платежи» означают договорную плату, подлежащую оплате перевозчику за исполнение договора перевозки;

г) «тарифы» означают системы ценообразования перевозчика, действующие согласно закону или определяемые стоимостью услуг перевозчика, на основании которых устанавливаются провозные платежи по договору перевозки;

с) «опасные грузы» означают такие вещества и изделия, перевозка которых запрещена Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ — Добавление С к КОТИФ) или положениями приложения 2 к СМГС либо разрешена при соблюдении предписанных в этих документах условий;

t) «интермодальная транспортная единица» означает контейнер, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов, полуприцеп или другую подобную тару, используемую для перевозки грузов при интермодальных перевозках.

Статья 3

Право императивного характера

1. Если настоящей Конвенцией не предусмотрено иное, то любое условие в договоре перевозки, которое будет отступать от настоящей Конвенции, недействительно и лишено юридической силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора перевозки, согласованных Сторонами.

2. Перевозчик может брать на себя дополнительные ответственность и обязательства по отношению к тем, которые предусмотрены настоящей Конвенцией. Кроме того, сумма возмещения, подлежащая выплате отправителем в соответствии со статьями 7 и 11, может быть ограничена, но не может быть ниже суммы, за которую перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящей Конвенцией в случае полной утраты груза.

Статья 4

Положения публичного права

Настоящая Конвенция регулирует только те права и обязанности сторон договора перевозки, которые вытекают из такого договора. Перевозки, к которым применяется настоящая Конвенция, остаются под действием положений публичного права, в частности положений публичного права, регулирующих:

- a) права и обязанности работников сторон договора;
- b) безопасную перевозку опасных грузов, а также другие вопросы безопасности;
- c) таможенные формальности;
- d) защиту животных;
- e) ограничения и особые условия перевозки для различных видов грузов;
- f) ограничения на использование различных пунктов пересечения границ, железнодорожной инфраструктуры или железнодорожных станций в разных странах;
- g) лицензирование железнодорожных предприятий для осуществления железнодорожных перевозок грузов;
- h) право доступа железнодорожного предприятия к железнодорожной инфраструктуре в различных странах; и/или
- i) технический допуск железнодорожного транспорта/вагонов к обращению в международном железнодорожном сообщении.

ГЛАВА 2 ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 5 Договор перевозки

1. Согласно договору перевозки перевозчик обязан перевезти груз в место назначения и выдать его получателю. В соответствии со статьей 8 отправитель обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой.

2. Договор перевозки подтверждается накладной. Соответствующие международные ассоциации, работающие в сфере железнодорожных перевозок, могут совместно создать типовую модель накладной также с учетом таможенных вопросов.

Для одной отправки оформляется только одна накладная даже в том случае, если совокупность грузов состоит из нескольких частей или перевозится в нескольких вагонах.

Отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием настоящей Конвенции.

3. Накладная подписывается отправителем и договорным перевозчиком. В качестве подписи могут быть использованы оттиск календарного штампа, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

Перевозчик должен соответствующим образом удостоверить в накладной прием груза и вернуть отправителю оригинал накладной, который предназначен для отправителя.

4. Вместо накладной можно использовать электронную накладную, если это оговорено сторонами, участвующими в договоре перевозки.

Статья 6 **Содержание накладной**

1. В накладной должны содержаться следующие сведения:
 - a) дата и место ее составления;
 - b) наименование и адрес грузоотправителя;
 - c) наименование и адрес договорного перевозчика;
 - d) наименование и адрес лица, которому был фактически вверен груз, если этим лицом не является договорный перевозчик;
 - e) место и дата приема груза к перевозке;
 - f) место, предназначенное для выдачи;
 - g) наименование и адрес грузоотправителя;
 - h) описание характера груза и метода упаковки, а для опасных грузов — их общепризнанное наименование;
 - i) число грузовых мест и их особые обозначения и номера;
 - j) идентификационные номера вагонов, в которых перевозится отправка;
 - k) номер единицы подвижного состава, перевозимого на своих осях (порожного вагона), если оно было передано для перевозки в качестве груза;
 - l) в случае использования интермодальной транспортной единицы — ее категория, номер или другие характеристики, необходимые для ее идентификации;
 - m) масса брутто груза или его количество, выраженное в другой форме;
 - n) подробный перечень документов, требуемых таможенными и другими административными органами и прилагаемых к накладной или находящихся в

распоряжении перевозчика в отделениях должным образом уполномоченного органа либо в органе, указанном в договоре;

о) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые должны быть оплачены получателем.

2. При необходимости в накладной должны содержаться также следующие сведения:

а) провозная плата и другие связанные с перевозкой расходы, которые берет на себя отправитель;

б) согласованный срок доставки;

в) согласованный маршрут следования;

д) перечень документов, не указанных в подпункте п) пункта 1 настоящей статьи, которые переданы перевозчику;

е) сведения отправителя, касающиеся числа и описания пломб, наложенных им на вагон;

ф) дополнительная информация об особых требованиях к обработке груза, включая опасные грузы.

3. Стороны договора перевозки могут вносить в накладную другие отметки в отношении перевозки, которые они сочтут целесообразными.

Статья 7

Ответственность отправителя

1. Отправитель несет ответственность за все расходы, убытки или ущерб, понесенные перевозчиком вследствие:

а) указанных отправителем или от его имени в накладной или других документах, упомянутых в статье 12, неточных, недостаточных, неправильных или не соответствующих действительности сведений; или

б) непредоставления отправителем необходимых сведений относительно общепризнанного наименования опасных грузов.

2. Отправитель также, в той степени, в которой он виновен, несет ответственность за все расходы, убытки и ущерб, понесенные перевозчиком по причине непредоставления отправителем необходимой информации относительно особых требований к обработке груза.

3. Непредоставление отправителем сведений об опасном характере груза либо особых требованиях к обработке груза дает право перевозчику в любой момент, в зависимости от обстоятельств и потенциального риска, выгрузить или уничтожить груз либо обезвредить его. В этом случае перевозчик может требовать возмещения расходов или издержек, обусловленных принятыми мерами, и не обязан выплачивать возмещение за утрату или повреждение груза.

4. Перевозчик не вправе требовать возмещения расходов или издержек и обязан выплатить компенсацию за утрату или повреждение груза, если он знал о том, что накладная или документы, упомянутые в статье 12, являются неточными или неполными, об опасном характере груза либо об особых требованиях к обработке груза при его принятии к перевозке.

Статья 8

Оплата расходов, связанных с перевозкой

1. Если отправитель и перевозчик не договорились об ином, то провозные платежи возлагаются на отправителя; другие расходы, связанные с перевозкой, оплачиваются отправителем в том случае, если они были вызваны обстоятельствами вне контроля перевозчика. Если не оговорено иное, то перевозчик имеет право требовать провозные платежи до начала перевозки.

2. Если в соответствии с соглашением между отправителем и перевозчиком оплата расходов, связанных с перевозкой, возлагается на получателя и получатель не забрал накладную или не вступил в распоряжение грузом либо не воспользовался своими правами согласно пунктам 2 и 3 статьи 14 или согласно статье 15, то отправитель остается обязанным оплатить такие расходы.

3. Если провозные платежи исчисляются по тарифам, то расчеты выполняются на основе тарифов, действующих в день заключения договора перевозки, в валюте, определяемой в соответствии с применяемыми тарифами для международной перевозки. Провозные платежи исчисляются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком за свой участок пути в соответствии с его системами ценообразования и тарифами.

4. Перевозчику должны быть возмещены все расходы, связанные с перевозкой, не предусмотренные применяемыми тарифами и вызванные обстоятельствами вне контроля перевозчика. Эти расходы устанавливаются на дату их возникновения отдельно для каждой отправки и обосновываются соответствующими документами.

Статья 9

Проверка

1. Перевозчик имеет право проверить, соблюдены ли условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Если

проверка касается содержимого отправки, то она проводится, насколько это возможно, в присутствии правомочного лица; если это невозможно, то перевозчик приглашает двух независимых свидетелей, если иное не предусматривается законами и постановлениями государства, в котором проводится проверка.

2. Если отправка не соответствует сведениям в накладной или если не были соблюдены положения публичного права, то результаты проверки указываются в накладной. В этом случае вызванные проверкой расходы покрываются за счет груза, если только они не были оплачены незамедлительно.

3. Если погрузку производит отправитель, то он имеет право требовать, чтобы перевозчик проверил состояние груза и его упаковки, а также достоверность указанных в накладной сведений о числе грузовых мест, их обозначениях и номерах, а также о массе брутто груза или его количестве, выраженном в другой форме. Перевозчик обязан произвести проверку лишь в том случае, если он располагает соответствующими для этого средствами. Перевозчик может потребовать оплату расходов, связанных с проверкой. Результаты проверки указываются в накладной.

Статья 10

Доказательная сила накладной

1. Накладная, подписанная в соответствии с пунктом 3 статьи 5, служит доказательством *prima facie* — при отсутствии доказательств обратного — заключения договора перевозки, свидетельствует о его условиях и удостоверяет прием груза к перевозке перевозчиком.

2. Если накладная, подписанная в соответствии с пунктом 3 статьи 5, не содержит специальных оговорок перевозчика, то при отсутствии доказательств обратного предполагается, что груз и его упаковка на момент приема перевозчиком явно были в надлежащем и пригодном к перевозке состоянии.

3. Если погрузка произведена перевозчиком либо перевозчик осуществил проверку груза, то накладная удостоверяет *prima facie*, при отсутствии доказательств обратного, соответствие состояния груза и его упаковки указанным в накладной сведениям или, при отсутствии таковых, его явно надлежащее и пригодное к перевозке состояние в момент приема перевозчиком к перевозке и точность указанных в накладной сведений о числе грузовых мест, их обозначениях и номерах, а также о массе брутто груза или его количестве, выраженном в другой форме.

Однако накладная не будет доказательством *prima facie* в том случае, когда в ней сделана мотивированная оговорка.

Статья 11

Упаковка, погрузка

1. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любые убытки, ущерб или расходы, связанные с дефектами упаковки или обозначения груза или дефектами маркировки, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком такие дефекты были очевидными либо о них было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок в этой связи.
2. Отправитель несет ответственность за все последствия произведенной им неправильной погрузки и, в частности, должен возместить перевозчику понесенные им вследствие этого убытки или ущерб, за исключением того случая, когда при принятии груза перевозчиком неправильная погрузка была очевидной либо о ней было известно перевозчику, но он не сделал никаких оговорок в этой связи. Если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то предполагается, что погрузка производилась отправителем.
3. В случае очевидных или известных дефектов упаковки или обозначения либо очевидной или известной неправильной погрузки перевозчик может принять груз к перевозке на особых договорных условиях.

Статья 12

Выполнение административных формальностей

1. Для выполнения таможенных или иных формальностей, которые должны быть завершены до выдачи груза, отправитель прилагает к накладной или предоставляет в распоряжение перевозчика необходимые документы и заранее, путем электронного сообщения или каким-либо иным образом, передает ему всю требуемую информацию.
2. Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов и информации. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникающий из-за отсутствия, недостаточности или неправильности таких документов и информации, за исключением того случая, когда ущерб произошел по вине перевозчика.
3. Перевозчик несет ответственность за любой ущерб, возникающий из-за утраты или неправильного использования документов, предоставленных в его распоряжение, за исключением того случая, когда утрата или неправильное использование этих документов вызваны обстоятельствами, которых добросовестный перевозчик не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Возмещение ущерба перевозчиком не превышает возмещения, предусмотренного в случае утраты груза.

Статья 13

Срок доставки

1. Перевозчик должен доставить груз в срок, согласованный в договоре перевозки. Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть произведена в срок, который может обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика с учетом обстоятельств перевозки.
2. Срок поставки продлевается на время любой задержки на маршруте по причинам, не зависящим от перевозчика.

Статья 14

Выдача

1. В месте, предусмотренном для выдачи, перевозчик должен вручить получателю накладную и выдать груз после получения от него расписки и всех платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки.
2. В случае установления факта утраты груза, его повреждения или превышения срока его доставки получатель может от своего имени обеспечивать перед перевозчиком исполнение своих прав и требований, вытекающих из договора перевозки.
3. В остальном выдача груза осуществляется в соответствии с требованиями, действующими в месте назначения.
4. Настоящая Конвенция не затрагивает право перевозчика на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

Статья 15

Право распоряжаться грузом

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи последующих указаний; в частности, он может потребовать от перевозчика остановить перевозку груза, не выдавать груз, вернуть груз в месте его приема, изменить место, предназначенное для выдачи, или выдать груз лицу, иному чем получатель, указанный в накладной.
2. Право отправителя распоряжаться грузом переходит к получателю в момент, указанный отправителем в накладной. Если отправитель не указал иное, то право распоряжения должно переходить к получателю в тот момент, когда груз достиг места, предусмотренного для выдачи.

3. Если при осуществлении своего права распоряжения получатель отдает распоряжение выдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначать других получателей.

4. Любое право распоряжения теряет силу, когда получатель или другое лицо, назначенное получателем, забрали накладную у перевозчика и приняли груз или потребовали выдачи груза.

Статья 16 **Осуществление права распоряжения грузом**

1. Если правомочное лицо желает распоряжаться грузом, то оно должно дать необходимые указания перевозчику. Если это предусматривается накладной, то правомочное лицо должно представить перевозчику свой оригинал накладной, в который должны быть внесены новые указания.

2. Перевозчик может отказаться выполнять указания, если их выполнение является невозможным, незаконным или требуется в неразумных пределах. Указания не должны ни нарушать нормальную эксплуатацию предприятия перевозчика, ни наносить ущерб отправителям или получателям других отправок. Никакие указания не должны вести к делению отправок.

3. Если по причине положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи перевозчик не намерен выполнять полученные им указания, он должен незамедлительно уведомить об этом лицо, которое дало ему эти указания.

4. Перевозчик, не выполнивший надлежащим образом указаний, данных ему в соответствии с положениями настоящей статьи, несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за понесенные в результате этого убытки или ущерб в случае вины перевозчика. Если в случае, упомянутом во втором предложении пункта 1 настоящей статьи, перевозчик выполняет указания, не потребовав предъявления ему оригинала накладной, он несет ответственность перед лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, за понесенные в результате этого убытки или ущерб. Любое возможное возмещение не превышает суммы, предусмотренной в случае утраты груза.

5. Перевозчик имеет право потребовать оплату дополнительных провозных платежей и расходов, возникших в связи с добросовестным выполнением данных ему указаний.

Статья 17 **Препятствия к перевозке и выдаче груза**

1. Если после приема перевозчиком груза к перевозке становится очевидным, что перевозка или выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором,

то перевозчик запрашивает указания у правомочного лица или же, при препятствии к выдаче груза, у отправителя. В отступление от предложения 1, перевозчик запрашивает инструкции у получателя, если после прибытия груза в страну назначения становится очевидным, что перевозка не может быть осуществлена в соответствии с договором перевозки.

2. Если получатель дал указание о выдаче груза другому лицу, то пункт 1 настоящей статьи применяется так, как если бы получатель был отправителем, а другое лицо — получателем.

3. Если препятствий к перевозке можно избежать путем изменения маршрута, то перевозчик решает, следует ли изменить маршрут или в интересах правомочного лица перевозчику следует запросить у него указания.

4. Если препятствия к выдаче груза устранены до получения перевозчиком указаний отправителя, то груз выдается получателю. Отправитель должен быть незамедлительно извещен об этом.

Статья 18

Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

1. Первозчик имеет право на возмещение ему расходов, вызванных его запросом указаний или выполнением указаний, либо в результате принятия им решения в соответствии с пунктом 3 статьи 17, если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, перевозчик может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки.

2. Если перевозчик не может в разумные сроки с учетом различного состояния грузов получить законные и разумные указания, он принимает такие меры, которые представляются ему наиболее целесообразными в интересах правомочного лица. Он может, например, отправить груз обратно отправителю за счет отправителя или выгрузить груз за счет правомочного лица. После этого перевозка считается завершенной. В данном случае перевозчик обеспечивает хранение груза в интересах правомочного лица. Вместе с тем он может передать груз третьей стороне, и тогда он несет ответственность лишь за разумный выбор этой третьей стороны. В этих случаях сохраняется право взыскания из стоимости груза платежей, причитающихся по договору перевозки, а также всех других расходов, связанных с перевозкой.

3. Первозчик может продать груз, не дожидаясь инструкций правомочного лица, если это необходимо с учетом скоропортящегося характера груза или его состояния или если расходы по хранению несоизмеримы с ценностью груза. Он может также осуществить продажу груза и в других случаях, если в оговоренные сроки он не получил от правомочного лица противоположных указаний, выполнение которых могло быть справедливо потребовано; в таком случае перевозчик может

уничтожить непригодный груз за счет отправителя. Все меры должны быть приняты в соответствии с действующим законодательством.

4. Если груз был продан, то выручка, за вычетом расходов, подлежащих взысканию из стоимости груза, передается в распоряжение правомочного лица. Если сумма выручки от продажи груза меньше суммы этих расходов, то перевозчик имеет право на получение разницы.

ГЛАВА 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Статья 19 Обоснование ответственности

1. Договорный перевозчик несет ответственность за убытки и ущерб, понесенные в результате полной или частичной утраты или повреждения груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, а также за превышение срока доставки.

2. Если перевозка в соответствии с одним договором осуществляется несколькими последующими перевозчиками, то договорный перевозчик и все последующие перевозчики несут солидарную ответственность.

3. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо превышение срока доставки произошли по вине правомочного лица, если данное указание не является следствием ошибки перевозчика или внутреннего дефекта груза либо обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать, и последствий, которых он не мог предотвратить.

4. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата или повреждение груза либо превышение срока доставки является следствием особых рисков, неразрывно связанных с одним из следующих обстоятельств:

а) перевозка в открытых вагонах в соответствии с Общими условиями перевозки или установившейся практикой; при повреждении груза вследствие атмосферного воздействия груз, перевозимый в интермодальных транспортных единицах или в закрытых автотранспортных средствах, транспортируемых в вагонах, не рассматривается в качестве перевозимого в открытых вагонах;

б) отсутствие или неудовлетворительное состояние упаковки грузов, которые по своим свойствам подвержены утрате или повреждению при отсутствии или неудовлетворительном состоянии упаковки;

в) погрузка груза отправителем или выгрузка получателем;

d) характер некоторых грузов, особо подверженных полной или частичной утрате или повреждению, в частности поломке, ржавлению, внутреннему или внешнему гниению, усушке или порче;

e) неправильное, неточное или неполное наименование или нумерация грузовых мест.

5. Если перевозчик докажет, что с учетом обстоятельств конкретного случая утрата или повреждение груза либо превышение срока его доставки могли явиться следствием особых рисков, упомянутых в пункте 4 настоящей статьи, то предполагается, что они явились следствием именно этих рисков. Лицо, имеющее право предъявить иск к перевозчику, имеет право доказать, что утрата, повреждение или превышение срока доставки не были вызваны полностью или частично одним из этих рисков.

Статья 20

Предположение об утрате груза

1. Лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может без необходимости предъявления дальнейших доказательств считать груз утраченным, если в течение трех месяцев по истечении срока доставки груз не был выдан получателю или не прибыл для выдачи получателю.

2. Это лицо по получении возмещения за утраченный груз может потребовать в письменном виде, чтобы оно было немедленно уведомлено, если утраченный груз будет найден в течение одного года после выплаты возмещения. Перевозчик подтверждает получение этого требования в письменном виде.

3. В течение 30 дней со дня получения такого уведомления лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать выдачи ему груза после уплаты суммы сбора, причитающейся по договору перевозки, покрытия всех затрат, связанных с перевозкой, и возврата полученного возмещения за вычетом, в случае необходимости, расходов, которые могли быть включены в это возмещение. Оно сохраняет свои права требовать возмещения за превышение срока доставки согласно статье 25.

4. При отсутствии требования, упомянутого в пункте 2 настоящей статьи, либо указаний, данных в срок, предусмотренный в пункте 3 настоящей статьи, или если груз найден по истечении более чем одного года после выплаты возмещения, перевозчик имеет право распоряжаться им согласно законам и постановлениям, действующим в месте нахождения груза.

5. Любое обязательство получателя принимать найденный груз регулируется законами, применимыми в месте, предназначенном для выдачи груза.

Статья 21

Возмещение в случае утраты

1. В случае полной или частичной утраты груза перевозчик возмещает стоимость груза, действующую в день и в месте приема груза к перевозке. Если часть груза была выдана, то стоимость части груза, остающейся у правомочного лица, вычитается из суммы возмещения.
2. Стоимость груза устанавливается на основе рыночной цены в месте, где он был принят к перевозке, а за неимением таковой — на основе обычной стоимости грузов такого же вида и качества. Если груз был продан непосредственно перед его приемом к перевозке, покупная цена, указанная в счете продавца, за вычетом включенных в него провозных платежей, считается рыночной ценой.
3. Если стороны договора не договорились об ином в соответствии с пунктом 2 статьи 3, то возмещение не превышает 17 расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто.
4. Кроме того, перевозчик возмещает провозные платежи, оплаченные таможенные сборы и прочие расходы, связанные с перевозкой. Если часть груза была выдана, то по аналогии применяется предложение 2 пункта 1 настоящей статьи.
5. В случае утраты интермодальной транспортной единицы или ее съемных частей возмещение ограничивается обычной стоимостью такой единицы или ее съемных частей, действовавшей в день и месте утраты. Если невозможно установить день или место утраты, то возмещение ограничено обычной стоимостью, существовавшей в день и в месте приема транспортной единицы к перевозке перевозчиком. То же самое касается утраты и порожнего вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки.
6. Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение, связанные с утратой вспомогательного оборудования, которое не указано на обеих сторонах единицы подвижного состава (порожнего вагона) или в сопровождающем его инвентарном перечне.
7. Никакое другое возмещение выплате не подлежит.

Статья 22

Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 21, является единицей «специального права заимствования», как она определена в соответствии с указаниями Международного валютного фонда. Сумма, указанная в статье 21, переводится в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами договора. Если при расчете суммы требуется пересчет сумм, выраженных

в иностранной валюте, то этот пересчет производится по курсу, действующему на день и в месте платежа.

2. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты Стороны настоящей Конвенции, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым Международным валютным фондом в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная в специальных правах заимствованная стоимость национальной валюты Стороны настоящей Конвенции, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется методом, определяемым этой Стороной.

Статья 23

Ответственность за потери во время перевозки

1. С учетом статьи 19 в отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе, перевозчик несет ответственность, независимо от пройденного расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

- а) два процента от массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов;
- б) один процент от массы сухих грузов.

2. Нельзя ссылаться на ограничение ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если по обстоятельствам дела доказано, что убыль вызвана не теми причинами, которые обосновывали бы применение норм естественной убыли.

3. Если по одной накладной перевозится несколько грузовых мест, то убыль в процессе перевозки исчисляется для каждого места при условии, что при отправлении его масса либо была отдельно указана в накладной, либо может быть установлена другим способом.

4. В случае полной утраты груза или утраты одного грузового места при расчете возмещения вычит естественной убыли в процессе перевозки не производится.

Статья 24

Возмещение в случае повреждения

1. В случае повреждения груза перевозчик возмещает снижение стоимости груза. Сумма возмещения рассчитывается на основе экспертизы либо на основе применения к стоимости груза, определенной в соответствии с пунктом 2 статьи 21, процента снижения стоимости этого груза, установленного в месте назначения. Предполагается, что расходы, связанные с уменьшением и устранением повреждения, соответствуют снижению стоимости.

2. Кроме того, перевозчик возмещает расходы, указанные в пункте 4 статьи 21, в соотношении, установленном в пункте 1 настоящей статьи.
3. Вознаграждение не превышает:
 - a) суммы возмещения за полную утрату, если весь груз в отправке обесценен из-за его повреждения;
 - b) суммы возмещения за утрату обесцененной части груза, если только часть груза в отправке обесценена из-за его повреждения.
4. В случае повреждения порожнего вагона, который перевозится в качестве груза по договору перевозки, или интермодальной транспортной единицы либо их съемных частей возмещение ограничено стоимостью их ремонта. По аналогии применяется пункт 3 настоящей статьи.
5. Никакое другое возмещение выплате не подлежит.

Статья 25

Возмещение в случае превышения срока доставки

1. Если будет доказано, что любое повреждение является следствием превышения срока доставки, перевозчик выплачивает возмещение, не превышающее половины размера провозных платежей.
2. В случае утраты груза или снижения его стоимости вследствие частичной утраты или повреждения груза возмещение за превышение срока доставки не выплачивается.
3. Совокупность возмещения за превышение срока доставки и возмещения за частичную утрату или повреждение груза ни при каких обстоятельствах не превышает возмещения, которое могло бы причитаться в случае полной утраты груза.
4. Если срок доставки был установлен на основании соглашения, то в этом соглашении могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от тех, которые указаны в пункте 1 настоящей статьи. Если в таком случае будут превышены не только согласованные сроки доставки, но и срок, который может обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика в соответствии со статьей 13, то лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может потребовать либо возмещения, предусмотренного в соглашении, либо возмещения, предусмотренного в настоящей статье.

Статья 26

Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при исполнении своих обязанностей. Предприятия или органы, эксплуатирующие железнодорожную инфраструктуру, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки. Право перевозчика на регрессное требование сохраняется.

Статья 27

Прочие действия

1. Во всех случаях, на которые распространяется действие настоящей Конвенции, любой иск об ответственности и на любом основании может быть предъявлен перевозчику лишь на условиях и в пределах настоящей Конвенции.
2. Если иск предъявлен работникам и другим лицам, за которых перевозчик несет ответственность согласно статье 26, то такой иск также может быть подан только на условиях и в пределах настоящей Конвенции.

ГЛАВА 4

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ

Статья 28

Уведомление об ущербе

1. Если очевидны частичная утрата или повреждение груза и получатель или отправитель не уведомляет об этом самое позднее при выдаче груза, то предполагается, что груз выдан в состоянии, соответствующем договору перевозки. В уведомлении должен быть достаточно ясно указан ущерб.
2. В тех случаях, когда частичная утрата или повреждение груза не являются очевидными, предположение, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, применяется также, если уведомление об ущербе не было направлено в течение семи дней после выдачи груза.
3. Срок подачи претензий в отношении превышения сроков выдачи груза истекает, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи в течение 60 дней после выдачи груза.
4. В случае уведомления об утрате, повреждении или превышении сроков в момент выдачи груза достаточно уведомить лицо, выдающее груз. После выдачи груза любое уведомление об ущербе должно передаваться перевозчику в текстовой

форме (например, по электронной почте). Направление уведомления в течение установленного для этого периода является достаточным.

Статья 29 **Претензия**

1. Претензии, имеющие отношение к договору перевозки, должны предъявляться в текстовой форме перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке.
2. Претензия может быть предъявлена любым лицом, которое имеет право предъявить иск перевозчику. Необходимость предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику продолжает регулироваться применимым национальным законодательством государства, в котором должен быть предъявлен иск.
3. Если лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, является отправитель, то он должен предъявить оригинал накладной. За неимением такового он должен представить доверенность получателя или доказательство того, что последний отказался принять груз. При необходимости отправитель должен доказать отсутствие или утрату оригинала накладной.
4. Когда лицом, имеющим право предъявить иск перевозчику, является получатель, он должен представить оригинал накладной, предназначенный для сопровождения груза, если оригинал накладной был ему вручен.
5. Накладная и любые другие документы, которые лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, считает целесообразным приложить к претензии, должны быть представлены в оригинале или в копии, причем копии по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.
6. По окончании производства по претензии перевозчик может потребовать представления оригинала накладной, с тем чтобы можно было зарегистрировать в нем окончательное урегулирование этой претензии.
7. Лицо, имеющее право предъявить иск перевозчику, может требовать начисления процентов на сумму возмещения, рассчитанных в соответствии с применимым национальным законодательством, начиная со дня направления перевозчику претензии или, если претензия не была предъявлена, со дня начала судебного разбирательства.

Статья 30

Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

1. Отправитель может предъявить иск, касающийся договора перевозки, в том случае, если получатель или третья сторона не имеет такого права в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи или если существуют препятствия к выдаче груза.
2. Получатель может предъявить иск, касающийся договора перевозки, с момента получения им права распоряжаться грузом в соответствии со статьей 15. Это же относится к лицу, не являющемуся получателем, при условии, что это лицо получило право распоряжаться грузом.
3. Право предъявления иска о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, принадлежит только тому лицу, которое произвело оплату.

Статья 31

Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

1. Иски, основанные на договоре перевозки, могут предъявляться договорному перевозчику или перевозчику, который выдал груз, либо перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой возникли обстоятельства, ставшие причиной предъявления иска.
2. Иск о возврате суммы, выплаченной по договору перевозки, может предъявляться в судебном порядке перевозчику, взыскавшему эту сумму, или перевозчику, в пользу которого эта сумма была взыскана.
3. Иск может быть подан против перевозчика, не указанного в пунктах 1 и 2, когда он инициируется в виде встречного иска или в порядке возражения в судебном процессе, связанном с основным иском по тому же договору перевозки.
4. Если у истца есть выбор между несколькими перевозчиками, то его право выбора утрачивает силу с момента предъявления иска одному из них.

Статья 32

Давность для исков

1. Срок давности для исков, связанных с перевозкой в соответствии с настоящей Конвенцией, составляет один год. Вместе с тем срок давности составляет два года, когда иск касается:
 - а) выплаты наложенного платежа, взимаемого перевозчиком с получателя;
 - б) выплаты выручки от произведенной перевозчиком продажи груза.

2. Срок давности по иску исчисляется:

а) по возмещению за полную утрату груза — с тридцатого дня по истечении срока доставки;

б) по возмещению за частичную утрату, повреждение или просрочку в доставке — со дня выдачи груза;

с) во всех остальных случаях — со дня, когда может быть осуществлено право на предъявление иска.

День, указанный как начало истечения срока давности, никогда не включается в срок.

3. Течение срока давности приостанавливается при предъявлении претензии в соответствии со статьей 29 до дня, когда перевозчик отклоняет претензию в письменной форме и возвращает прилагавшиеся к ней документы. Если претензия удовлетворяется частично, то течение срока давности в отношении спорной части претензии начинается вновь. Лицо, которое ссылается на факт подачи претензии или на факт письменного ответа и возврата документов, несет бремя доказывания в отношении этого факта, на который оно ссылалось. Последующие претензии, касающиеся того же предмета, не приостанавливают течения срока давности.

4. Право подачи иска с истекшим сроком давности в дальнейшем не может применяться, даже в форме встречного иска или в порядке исключения.

5. Во всех других случаях приостановление или прерывание течения срока давности регулируется национальным законодательством.

ГЛАВА 5 КОНОСАМЕНТ

Статья 33 Выдача коносамента

1. Если стороны договора перевозки договариваются об использовании оборотного транспортного документа вместо накладной, то перевозчик обязан выдать коносамент, касающийся обязательства вручить груз предъявителю.

2. Коносамент подписывается перевозчиком.

3. В качестве подписи могут быть использованы отпечаток календарного штампа, штамп или отметка кассового аппарата об оплате.

Статья 34

Эффект коносамента; легитимация

1. Пункт 2 статьи 5 и статьи 6, 7, 9 и 10 применяются *mutatis mutandis* в тех случаях, когда коносамент был выдан и подписан перевозчиком. К грузу прилагается копия коносамента.
2. Перевозчик не вправе опровергать презумпции, предусмотренные по пункту 1 настоящей статьи в отношении указанного в коносаменте получателя, которому был передан коносамент, за исключением тех случаев, когда получатель в момент передачи коносамента знал или по грубой небрежности не знал, что содержащаяся в нем информация является неверной. Это же относится к любой третьей стороне, которой был передан коносамент.
3. Любое требование по договору перевозки, удостоверенному коносаментом, может быть предъявлено только лицом, имеющим право требования по коносаменту. Предъявитель коносамента в его интересах считается лицом, имеющим право на предъявление требования по коносаменту.

Статья 35

Выдача груза в обмен на коносамент

1. После прибытия груза в место, предназначенное для выдачи, предъявитель коносамента имеет право потребовать от перевозчика выдать груз после сдачи коносамента, который подтверждает выдачу груза, и осуществления всех платежей, причитающихся в соответствии с договором перевозки. Однако перевозчик не вправе выдавать груз предъявителю коносамента, если он знает или по грубой небрежности не знает, что предъявитель коносамента не является лицом, имеющим право требования по коносаменту.
2. Если перевозчик выдает груз стороне, не являющейся предъявителем коносамента, или в случаях, охватываемых предложением 2 пункта 1 настоящей статьи, стороне, не являющейся лицом, имеющим право требования по коносаменту, то перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный таким образом лицу, имеющему право требования по коносаменту. Ответственность ограничивается суммой, которая подлежала бы уплате в случае утраты груза.
3. Если выдача не может быть осуществлена в соответствии с договором перевозки по причине непредставления перевозчику коносамента, то перевозчик запрашивает указания у лица, имеющего право требования по коносаменту. Если перевозчик в разумный срок не может получить правомерные и разумные указания, то он обязан принять меры в соответствии с пунктом 2 статьи 18, но без права возврата груза отправителю.

Статья 36

Выполнение указаний

1. В случае выдачи коносамента только его предъявитель обладает правом распоряжения грузом в соответствии со статьями 15 и 16. В случае препятствий к перевозке перевозчик запрашивает указания у лица, имеющего право требования по коносаменту; статья 18 применяется без права возврата груза отправителю. Перевозчик может выполнять указания только при предъявлении ему коносамента. Однако перевозчик не вправе выполнять какие-либо указания предъявителя коносамента, если он знает или по грубой небрежности не знает, что предъявитель коносамента не является лицом, имеющим право требования по коносаменту.

2. Если перевозчик выполняет указания без предъявления ему коносамента, то он несет ответственность за ущерб, который таким образом могло понести лицо, имеющее право требования по коносаменту. Ответственность ограничивается суммой, которая подлежала бы уплате в случае утраты груза.

Статья 37

Возражения

Перевозчик может высказывать возражения против требования лица, имеющего право требования по коносаменту, только в той мере, в какой:

- а) возражения касаются действительности заявлений, содержащихся в коносаменте; либо
- б) возражения вытекают из содержания коносамента; либо
- в) перевозчик вправе высказывать возражения непосредственно против лица, имеющего право требования по коносаменту.

Приведенные в коносаменте ссылки на другие соглашения не считаются имеющей обязательную юридическую силу частью коносамента.

Статья 38

Коносамент как товарораспорядительный документ

Выдача и вручение коносамента указанному в нем получателю имеют такую же силу в смысле приобретения прав на груз, что и физическое вручение груза, при условии, что груз находится во владении перевозчика. Это же относится к передаче коносамента третьим сторонам.

ГЛАВА 6 ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Статья 39 Расчеты

Любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при приеме или выдаче груза провозные платежи и иные расходы, связанные с договором перевозки, обязан уплатить участвующим в перевозке перевозчикам причитающуюся им долю. Порядок оплаты устанавливается соглашением между перевозчиками.

Статья 40 Право на регрессное требование

1. Перевозчик, который в соответствии с настоящей Конвенцией выплатил возмещение, имеет право на предъявление регрессного требования перевозчиком, которые участвовали в перевозке, в соответствии со следующими положениями:

а) перевозчик, по вине которого произошла утрата или был нанесен ущерб, несет единоличную ответственность;

б) если утрата произошла или ущерб был нанесен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них несет ответственность за произошедшие по его вине утрату или нанесенный ущерб; если невозможно определить степень вины каждого из перевозчиков, то возмещение распределяется между ними согласно подпункту с);

с) если невозможно доказать, по вине какого из перевозчиков произошла утрата или был нанесен ущерб, то возмещение распределяется между всеми перевозчиками, за исключением тех, которые докажут, что утрата произошла или ущерб был нанесен не по их вине; распределение осуществляется пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

2. В случае неплатежеспособности одного из указанных перевозчиков причитающаяся с него, но не уплаченная им доля распределяется между всеми остальными перевозчиками, участвовавшими в перевозке, пропорционально части провозной платы, которая причитается каждому из них.

Статья 41 Договоренности относительно регрессных требований

Перевозчики могут заключать между собой соглашения об отступлении от положений статей 39 и 40.

ГЛАВА 7 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 42 Секретариат

Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций обеспечивает секретариатское обслуживание настоящей Конвенции.

Статья 43 Процедуры, необходимые для подписания Конвенции и для того, чтобы стать ее Стороной

1. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 марта 2025 года всеми государствами.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, подписавшими Конвенцию. Она открыта для присоединения для любого государства, не подписавшего Конвенцию.
3. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Депозитарию.

Статья 44 Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. Для каждого государства, которое ратифицирует, принимает или утверждает настоящую Конвенцию либо присоединяется к ней после сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении настоящая Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после даты сдачи на хранение таким государством своего документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 45 Денонсация

1. Любая Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем направления официального уведомления в письменной форме на имя Депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Депозитарием уведомления о денонсации.

Статья 46 **Урегулирование споров**

1. Любой спор между двумя или более Сторонами о толковании или применении настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними.

2. Любой спор между двумя или более Сторонами о толковании или применении настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способом, указанным в пункте 1 настоящей статьи, по просьбе одной из Сторон направляется в арбитражный суд, составленный следующим образом: каждая Сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев после получения просьбы одна из Сторон не назначила арбитра или если арбитры не смогли избрать председателя, любая из Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, является окончательным и обязательным для Сторон в споре.

4. Арбитражный суд определяет свои собственные правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между Сторонами в споре в отношении толкования и исполнения решения, могут быть переданы любой из таких Сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес решение.

7. Каждая Сторона в споре самостоятельно несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы Стороны в споре несут в равных частях.

Статья 47 **Оговорки**

1. Любая Сторона при подписании, ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней вправе заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2–7 статьи 46 настоящей Конвенции. Другие Стороны не связаны этими пунктами в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Сторона, сделавшая оговорку, предусмотренную в пункте 1 настоящей статьи, может в любое время снять такую оговорку путем уведомления Депозитария.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в подпункте в) пункта 2 статьи 1 и в пункте 1 настоящей статьи, никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 48

Процедуры внесения поправок в положения Конвенции

1. По истечении одного года после вступления в силу настоящей Конвенции в нее могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.

2. Любое предложение по поправке к настоящей Конвенции, представленное Стороной настоящей Конвенции, передается Рабочей группе по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций для рассмотрения и принятия решения.

3. Стороны настоящей Конвенции прилагают все возможные усилия на сессиях Рабочей группы для достижения консенсуса в отношении принятия предлагаемой поправки. Если, несмотря на эти усилия, консенсуса по предложенной поправке достичь не удалось, то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании сторон. Предложение по поправке, принятое либо консенсусом, либо большинством в две трети Сторон, препровождается секретариатом Конвенции Депозитарию, который направляет его для принятия всем Сторонам настоящей Конвенции, а также подписавшим ее государствам.

4. По истечении девяти месяцев с даты направления принятой поправки Депозитарием любая Сторона может уведомить Депозитария, что у нее имеется возражение против поправки.

5. Поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, ни одна из Сторон настоящей Конвенции не направила возражений. Если возражение заявлено, то принятая поправка не имеет силы.

6. В случае государства, которое становится Стороной настоящей Конвенции в период между моментом уведомления о поправке и истечением девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Конвенции как можно скорее уведомляет новую Сторону о поправке. Новая Сторона может проинформировать Депозитария об имеющемся возражении против поправки до истечения этого девятимесячного периода.

7. Депозитарий как можно скорее уведомляет все Стороны о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любой поправке, принятой согласно пункту 5 настоящей статьи.

8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев после окончания девятимесячного периода, указанного в пункте 4 настоящей статьи.

9. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.

10. Любой такой документ, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 49 **Созыв конференции**

1. После вступления в силу настоящей Конвенции любая Сторона может путем уведомления, направленного в секретариат Конвенции, обратиться с просьбой о созыве конференции по обзору настоящей Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает об этой просьбе всем Сторонам и созывает конференцию по обзору при условии, что в течение четырехмесячного периода после сообщения секретариата Конвенции не менее одной четверти Сторон настоящей Конвенции уведомят секретариат о своем согласии с этой просьбой.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то секретариат Конвенции уведомляет об этом все Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им целесообразным. Не позднее чем за три месяца до открытия конференции секретариат Конвенции направляет всем Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также тексты таких предложений.

3. Секретариат Конвенции приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 2 статьи 43 настоящей Конвенции.

Статья 50 **Сдача настоящей Конвенции на хранение** **Генеральному секретарю**

Настоящим Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций назначается Депозитарием этой Конвенции, который препровождает

засвидетельствованную точную копию Конвенции всем подписавшим ее и присоединившимся к ней государствам.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Женеве 17 ноября 2023 г. в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Rail, adopted at Geneva on 17 November 2023, 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 relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, adoptée à Genève le 17 novembre 2023, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

For the Secretary-General,
The Under-Secretary-General
for Legal Affairs and
United Nations Legal Counsel

Pour le Secrétaire général,
Le Secrétaire général adjoint
aux affaires juridiques et
Conseiller juridique des Nations Unies



Miguel de Serpa Soares

United Nations
New York, 12 January 2024

Organisation des Nations Unies
New York, le 12 janvier 2024

Certified true copy (XI-C-8)
Copie certifiée conforme (XI-C-8)
January 2024/janvier 2024