

КОНВЕНЦІЯ

про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів

Женева, 19 травня 1956 року

ДАТА ПІДПИСАННЯ: 19.05.56

ДАТА ПРИЄДНАННЯ СРСР: 01.08.83

ДАТА НАБРАННЯ ЧИННОСТІ ДЛЯ СРСР: 01.08.86

ДАТА ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ: 01.08.2006 (із застереженням)

Офіційний переклад.

Із змінами і доповненнями, внесеними
Протоколом
від 5 липня 1978 року

Преамбула

Договірні сторони,

Визнаючи бажаність стандартизації умов, що регулюють договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, зокрема, в тому, що стосується документів, які застосовуються під час такого перевезення, та відповідальності перевізника,

Домовились про таке:

РОЗДІЛ I

Сфера застосування

Стаття 1

1. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів транспортними засобами за винагороду, коли зазначені в договорі місце прийняття вантажу для перевезення і місце, передбачене для доставки, знаходяться у двох різних країнах, з яких принаймні одна є договірною країною, незважаючи на місце проживання і громадянство сторін.

2. Для цілей цієї Конвенції "**транспортний засіб**" означає автомобілі, автопоїзди, причепи і напівпричепи як це визначено в статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року.

3. Ця Конвенція застосовується також у тому випадку, якщо перевезення, що входять в сферу її застосування, здійснюються державами або урядовими закладами чи організаціями.

4. Ця Конвенція не застосовується:

а) до перевезень, які здійснюються відповідно до будь-якої міжнародної поштової конвенції;

b) до перевезень небіжчиків;

c) до перевезень обстановки і меблів при переїздах.

5. Договірні Сторони погоджуються не змінювати будь-які з положень цієї Конвенції шляхом спеціальних угод між двома чи декількома Договірними Сторонами, за винятком скасування її застосування до їхніх прикордонних перевезень або дозволу використовувати вантажні накладні, що встановлюють право власності на вантаж при перевезеннях, які виконуються цілком в межах їхніх територій.

Стаття 2

1. Якщо транспортний засіб, що містить вантаж, частину шляху здійснює по морю, залізниці, внутрішнім водним шляхом або повітряним транспортом, і, крім випадку, коли застосовуються положення статті 14, вантаж з транспортного засобу не вивантажується, ця Конвенція застосовується до всього перевезення в цілому. Якщо буде доведено, що будь-яка втрата вантажу, його пошкодження чи затримка доставки, що мали місце під час перевезення, яке було здійснене іншим видом транспорту, і не були викликані дією чи неоглядом автомобільного перевізника, а викликані подією, що могла мати місце лише під час і з причини перевезення, здійсненого цим іншим видом транспорту, відповідальність автомобільного перевізника визначається не цією Конвенцією, а таким чином, як визначалась би відповідальність перевізника іншим видом транспорту, якщо б договір перевезення вантажу був би укладений відправником виключно з перевізником іншим видом транспорту згідно з умовами, визначеними законодавством про перевезення вантажу цим видом транспорту. Однак, якщо такі умови відсутні, то відповідальність автомобільного перевізника визначається цією Конвенцією.

2. Якщо автомобільний перевізник також здійснює перевезення й іншими видами транспорту, його відповідальність також визначається відповідно до пункту 1 цієї статті так, ніби його функція автомобільного перевізника і функція перевізника іншим видом транспорту виконувалися двома різними особами.

РОЗДІЛ II

Особи, за яких перевізник є відповідальним

Стаття 3

Для цілей цієї Конвенції, перевізник відповідає за дії і неогляди своїх агентів, службовців та всіх інших осіб, до послуг яких він звертається для виконання перевезення, коли такі агенти, службовці чи інші особи виконують покладені на них обов'язки, як за власні дії і неогляди.

РОЗДІЛ III

Укладання і виконання договору перевезення

Стаття 4

Договір перевезення підтверджується складанням вантажної накладної. Відсутність, неправильність чи утрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення, до якого й у цьому випадку застосовуються положення цієї Конвенції.

Стаття 5

1. Вантажна накладна складається в трьох оригінальних примірниках, підписаних відправником і перевізником. Ці підписи можуть бути надруковані чи замінені печатками відправника і перевізника, якщо це допускається законодавством країни, в якій складена вантажна накладна. Перший примірник передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

2. Якщо вантаж, який підлягає перевезенню, необхідно завантажити на декілька транспортних засобів, або якщо він є різнорідним чи поділений на різні партії, відправник або перевізник має право вимагати складання окремої вантажної накладної на кожний транспортний засіб, що використовується, або на вантаж кожного роду чи на кожну партію вантажу.

Стаття 6

1. Вантажна накладна містить такі дані:

- a) дата і місце складання вантажної накладної;
- b) ім'я та адреса відправника;
- c) ім'я та адреса перевізника;
- d) місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його доставки;
- e) ім'я та адреса одержувача;
- f) прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упакування та, у випадку перевезення небезпечних вантажів, їх загально визнане позначення;
- g) кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування і нумерація місць;
- h) вага вантажу брутто чи виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу;
- i) платежі, пов'язані з перевезенням (провізна плата, додаткові платежі, митні збори, а також інші платежі, що стягуються з моменту укладання договору до доставки вантажу);
- j) інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей;
- k) заява про те, що перевезення здійснюється, незалежно від будь-яких умов, згідно положень дійсної Конвенції.

2. У випадку потреби, вантажна накладна повинна також містити наступні дані:

- a) заява про те, що перевантаження забороняється;
- b) платежі, які відправник зобов'язується сплатити;
- c) сума платежу, що підлягає сплаті при доставці;
- d) декларована вартість вантажу і сума додаткової цінності його для відправника;

е) інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу;

ф) погоджений термін, протягом якого повинно бути виконано перевезення;

г) перелік документів, переданих перевізнику.

3. Сторони можуть внести у вантажну накладну будь-яку іншу інформацію, яку вони вважають корисною.

Стаття 7

1. Відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, заподіяні перевізнику внаслідок неточності або недостатності:

а) даних, зазначених у підпунктах b), d), e), f), g), h) та j) пункту 1 статті 6;

б) даних, зазначених у пункті 2 статті 6;

с) будь-яких інших даних чи інструкцій, що надаються ним для складання вантажної накладної або для включення в неї таких даних.

2. Якщо, на запит відправника, перевізник вносить у вантажну накладну дані, зазначені у пункті 1 цієї статті, то вважається, доки не доведене зворотнє, що він це зробив від імені відправника.

3. Якщо вантажна накладна не містить заяви, передбаченої у підпункті k) пункту 1 статті 6, перевізник відповідає за всі витрати, шкоду і збитки, які може зазнати внаслідок такого недогляду особа, яка має право розпоряджатися вантажем.

Стаття 8

1. Приймаючи вантаж, перевізник перевіряє:

а) вірність записів, зроблених у вантажній накладній щодо числа вантажних місць, а також їх маркування та нумерації місць;

б) зовнішній стан вантажу і його упаковки.

2. Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити вірність записів, зазначених у підпункті а) пункту 1 цієї статті, він повинен зробити обґрунтовані застереження у вантажній накладній. Він повинен також мотивувати всі зроблені ним застереження щодо зовнішнього стану вантажу і його упаковки. Ці застереження не мають обов'язкової сили для відправника, якщо останній не погодився бути зобов'язаним ними і не зробив про це запис у вантажній накладній.

3. Відправник має право вимагати перевірки перевізником ваги бруто вантажу або його кількості, вираженій в інших одиницях виміру. Він може також вимагати перевірки вмісту вантажних місць. Перевізник може вимагати відшкодування витрат, пов'язаних з такою перевіркою. Результати перевірок включають у вантажну накладну.

Стаття 9

1. Вантажна накладна є первинним доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником.

2. Якщо вантажна накладна не містить спеціальних застережень перевізника, то, якщо не доведено протилежне, припускається, що вантаж і його упаковка були зовні в належному стані в момент прийняття вантажу перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали заявам, які містилися у вантажній накладній.

Стаття 10

Відправник несе відповідальність перед перевізником за збиток, заподіяний особам, устаткуванню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані несправною упаковкою вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу, і він не зробив щодо цього застережень.

Стаття 11

1. Для цілей митних та інших формальностей, які повинні бути здійснені до доставки вантажу, відправник додає до вантажної накладної необхідні документи або надає їх в розпорядження перевізника, і забезпечує його всією інформацією, якої він може потребувати.

2. Перевізник не зобов'язаний перевіряти вірність і адекватність цих документів та інформації. Відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-які збитки, заподіяні відсутністю, недостатністю чи невірністю таких документів та інформації, за винятком випадків незаконних дій або недбалості перевізника.

3. Перевізник несе відповідальність як представник за наслідки втрати чи невірного використання документів, зазначених у вантажній накладній і доданих до неї або наданих в його розпорядження; сума відшкодування, яке сплачується перевізником, не повинна, однак, перевищувати ту, яка підлягала б сплаті у випадку втрати вантажу.

Стаття 12

1. Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця, передбаченого для доставки вантажу, або здачі вантажу одержувачу, іншому, ніж зазначений у вантажній накладній.

2. Відправник втрачає це право з того моменту, коли другий примірник накладної переданий одержувачу або коли останній здійснює свої права, передбачені в пункті 1 статті 13; з цього моменту і надалі перевізник керується вказівками одержувача.

3. Однак, право розпорядження вантажем належить одержувачу з моменту складання вантажної накладної, якщо у вантажній накладній відправником зроблена відповідна позначка.

4. Якщо, здійснюючи своє право розпорядження вантажем, одержувач дає наказ доставити вантаж іншій особі, остання не має права призначити інших одержувачів.

5. Право розпорядження вантажем здійснюється за таких умов:

а) відправник чи, у випадку, зазначеному в пункті 3 цієї статті, одержувач, який бажає здійснити це право, представляє перший примірник вантажної накладної, яка містить нові інструкції перевізнику, а також звільняє перевізника від відповідальності за будь-які витрати, шкоду і збитки, викликані виконанням таких інструкцій;

б) виконання таких інструкцій є можливим у той момент, коли їх одержує особа, яка повинна їх виконати; воно не порушує нормальний хід роботи підприємства перевізника і не впливає на відправників чи одержувачів інших вантажів;

с) такі інструкції не призводять до розбивки вантажу.

6. Якщо перевізник не може виконати отримані ним інструкції в силу положень підпункту б) пункту 5, він негайно повідомляє про це особу, яка надала такі інструкції.

7. Перевізник, який не виконав інструкції, що були йому надані відповідно до положень цієї статті, або який виконав такі інструкції, не вимагаючи надання йому першого примірника вантажної накладної, несе відповідальність перед особою, яка має право пред'явити претензію, за будь-які заподіяні таким чином шкоду або збитки.

Стаття 13

1. Після прибуття вантажу на місце, передбачене для його доставки, одержувач має право вимагати від перевізника передачі йому другого примірника вантажної накладної і вантажу в обмін на розписку. Якщо встановлена втрата вантажу чи якщо вантаж не прибав після закінчення терміну, передбаченого в статті 19, одержувач може від свого імені пред'явити перевізнику вимоги, основані на праві, що витікає з договору перевезення.

2. Одержувач, який користується правами, наданими йому відповідно до пункту 1 цієї статті, здійснює платежі, зазначені як такі, що підлягають сплаті, у вантажній накладній. У випадку виникнення спору з цього приводу, перевізник не зобов'язаний доставляти вантаж до надання одержувачем гарантій платежу.

Стаття 14

1. Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених вантажною накладною умовах є чи стає неможливим до прибуття вантажу до передбаченого для його доставки місця, перевізник запитує інструкції в особи, яка має право розпоряджатися вантажем відповідно до положень статті 12.

2. Незважаючи на це, якщо обставини дозволяють виконати перевезення на умовах, відмінних від передбачених у вантажній накладній, і якщо перевізник не зміг вчасно одержати інструкції від особи, яка має право розпоряджатися вантажем відповідно до статті 12, перевізник повинен вжити заходів, які він вважає найбільш придатними в інтересах особи, яка має право розпоряджатись вантажем.

Стаття 15

1. Якщо виникають обставини, що перешкоджають здачі вантажу після його прибуття на місце, призначене для здачі, перевізник запитує інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовляється прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем без пред'явлення першого примірника вантажної накладної.

2. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може тим не менше вимагати його доставки доти, доки перевізник не одержав від відправника протилежних інструкцій.

3. Якщо перешкода для здачі вантажу виникає після того, як одержувач, відповідно до наданого йому пунктом 3 статті 12 права, дав наказ доставити вантаж іншій особі, то пункти 1 і 2 цієї статті застосовуються так, якби одержувач був би відправником, а така інша особа - одержувачем.

Стаття 16

1. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом про надання інструкцій чи виконанням таких інструкцій, якщо такі витрати не є наслідком його власних дій або недогляду.

2. У випадках, зазначених у пункті 1 статті 14 і в статті 15, перевізник може негайно вивантажити вантаж за рахунок особи, яка має право розпоряджатися вантажем, і після такого вивантаження перевезення вважається закінченим. Після цього перевізник здійснює збереження вантажу від імені особи, яка має право розпоряджатися вантажем. Він може, однак, довірити збереження вантажу третій особі й у цьому випадку несе відповідальність лише за обачний вибір таких третіх осіб. Платежі, передбачені вантажною накладною, та всі інші витрати залишаються такими, що підлягають оплаті після видачі вантажу.

3. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від особи, що має право розпоряджатися ним, якщо вантаж є швидкопсувним або якщо того вимагає його стан, чи якщо витрати по збереженню вантажу будуть занадто високі в порівнянні з його вартістю. В інших випадках перевізник також може продати вантаж, якщо в належний термін ним не отримано від особи, що має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій, виконання яких може справедливо від нього вимагатися.

4. У випадку продажу вантажу відповідно до положень цієї статті, виручена сума, за винятком витрат, які підлягають сплаті після доставки вантажу, передається в розпорядження особи, що має право розпоряджатися вантажем. Якщо ці витрати перебільшують виручену суму, то перевізник має право отримати належну різницю.

5. Застосовувана при продажі процедура визначається діючими на місці розташування вантажу законодавством чи звичаями.

РОЗДІЛ IV **Відповідальність перевізника**

Стаття 17

1. Перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату вантажу або за його ушкодження, що сталися з моменту прийняття вантажу для перевезення і до його доставки, а також за будь-яку затримку доставки.

2. Однак, перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата вантажу, його ушкодження чи затримка його доставки стались внаслідок дій або недогляду позивача, внаслідок інструкцій позивача, не викликаних діями або недоглядом з боку перевізника,

внаслідок дефекту вантажу чи внаслідок обставин, уникнути яких перевізник не міг і наслідки яких він не міг відвернути.

3. Перевізник не звільняється від відповідальності з причини несправності транспортного засобу, яким він користувався для виконання перевезення, або з причини дій або неогляду особи, у якої був найнятий транспортний засіб, або агентів і службовців останньої.

4. За умови дотримання пунктів 2 - 5 статті 18, перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата чи ушкодження вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією чи декількома з перерахованих нижче обставин:

a) з використанням відкритих безтентових транспортних засобів, якщо таке використання було погоджене і чітко зазначене у вантажній накладній;

b) з відсутністю чи дефектами упаковки, у випадках, коли вантажі, що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своєю природою піддаються псуванню чи пошкодженню;

c) з обробкою, навантаженням, складуванням чи вивантаженням вантажу відправником або одержувачем, чи особами, які діють від імені відправника або вантажоодержувача;

d) з природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких вони піддаються повній або частковій втраті чи пошкодженню, зокрема, внаслідок поломки, корозії, гниття, усушки, нормального витоку або дії молі чи шкідників;

e) з недостатністю або неадекватністю маркування чи нумерації вантажних місць;

f) з перевезенням худоби.

5. Якщо відповідно до цієї статті перевізник не несе жодної відповідальності за деякі обставини, що викликали втрату, ушкодження або затримку, то він несе відповідальність лише в тій мірі, у якій обставини, за які він відповідає згідно цієї статті, сприяли виникненню втрати, ушкодження або затримки.

Стаття 18

1. Тягар доказу того, що втрата вантажу, його ушкодження чи затримка доставки викликані обставинами, зазначеними в пункті 2 статті 17, лежить на перевізнику.

2. Якщо перевізник встановить, що через обставини, які склалися, утрата вантажу чи його ушкодження могли бути наслідком одного чи декількох особливих ризиків, зазначених у пункті 4 статті 17, то вважається, що вони відбулися внаслідок цього. Однак, позивач має право довести, що утрата або ушкодження фактично не були пов'язані, повністю або частково, з одним з цих ризиків.

3. Ця презумпція не застосовується у випадку, передбаченому підпунктом а) пункту 4 статті 17, якщо нестача перевищує припустиму норму або при втраті будь-якого вантажного місця.

4. Якщо перевезення виконується транспортними засобами, спеціально обладнаними так, щоб вантаж не підпадав під вплив тепла, холоду, змін температури чи вологості повітря,

перевізник не може посилається на підпункт d) пункту 4 статті 17, якщо тільки він не доведе, що всі заходи стосовно вибору, обслуговування і використання вищезгаданого обладнання, яких він був зобов'язаний вжити з урахуванням обставин, були ним вжиті, і що він дотримувався будь-яких наданих йому спеціальних інструкцій.

5. Перевізник не може посилається на підпункт f) пункту 4 статті 17, якщо тільки він не доведе, що всі заходи, які він був зобов'язаний вжити з урахуванням обставин, були ним вжиті, і що він дотримувався будь-яких наданих йому спеціальних інструкцій.

Стаття 19

Вважається, що мало місце прострочення доставки, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін або, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін, фактична тривалість перевезення з урахуванням обставин справи, і зокрема, у випадку часткового завантаження транспортного засобу, часу, необхідного при звичайних умовах для комплектації вантажів для повного завантаження, перебільшує час, який був би необхідний сумлінному перевізнику.

Стаття 20

1. Той факт, що вантаж не був доставлений протягом тридцяти днів після закінчення узгодженого терміну або, за відсутності узгодженого терміну, протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником, є безперечним доказом втрати вантажу і особа, яка має право пред'явити претензію, може на цій підставі вважати його загубленим.

2. Особа, яка має таке право, може, отримавши компенсацію за втрачений вантаж, надіслати письмовий запит про те, щоб її негайно сповістили у випадку, якщо вантаж буде знайдений протягом року після сплати компенсації. Їй надається письмове підтвердження отримання такого запиту.

3. Протягом тридцяти днів після отримання такого запиту, особа, яка має вищезазначене право, може вимагати, щоб вантаж був доставлений їй за умови сплати платежів, зазначених у вантажній накладній, а також після повернення отриманої нею компенсації, за винятком будь-яких зборів, включених до компенсації, але без впливу на будь-які претензії щодо відшкодування за прострочення доставки відповідно до статті 23 і статті 26, там де вона є застосовною.

4. За відсутності запиту, зазначеного у пункті 2, або будь-яких інструкцій, наданих у тридцятиденний термін, передбачений у пункті 3, або у випадку, коли вантаж не був знайдений протягом року з дня сплати компенсації, перевізник має право розпоряджатися знайденим вантажем відповідно до законодавства місцезнаходження вантажу.

Стаття 21

Якщо вантаж був доставлений одержувачу без стягнення післяплати, яку мав стягнути перевізник з одержувача відповідно до умов договору перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику компенсацію, яка не перевищує суму такої післяплати, без впливу на його право подання позову проти одержувача.

Стаття 22

1. Якщо відправник передає перевізнику небезпечні вантажі, він повідомляє перевізнику про точний характер небезпеки, і зазначає, у разі потреби, заходи безпеки, яких необхідно вжити. Якщо цю інформацію не внесено до вантажної накладної, тягар доказу, у якийсь інший спосіб, того, що перевізник знав про точний характер небезпеки, яку несе перевезення згаданих вантажів, лежить на відправнику або одержувачу.

2. небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний за умов, зазначених у пункті 1 цієї статті, можуть бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації; більш того, відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, спричинені передачею цих вантажів для перевезення чи їхнім перевезенням.

Стаття 23

1. Якщо, відповідно до положень цієї Конвенції, перевізник зобов'язаний компенсувати повну або часткову втрату вантажу, така компенсація розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення.

2. Вартість вантажу визначається на підставі біржового котирування чи, за відсутності такого, на підставі поточної ринкової ціни, чи, за відсутності біржового котирування або поточної ринкової ціни, на підставі звичайної вартості товару такого ж роду і якості.

3. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги бруто.

(пункт 3 статті 23 у редакції
Протоколу від 05.07.1978 р. N)

4. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, мито, а також інші платежі, пов'язані з перевезенням вантажу, цілком у випадку втрати всього вантажу й у пропорції, що відповідає розміру збитку, при частковій втраті; інший збиток відшкодуванню не підлягає.

5. У випадку прострочення доставки, якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитку, перевізник компенсує такий збиток, який не може перевищувати плату за перевезення.

6. Більша компенсація може вимагатися тільки у випадку, якщо відповідно до статей 24 і 26 була задекларована вартість вантажу або спеціальний відсоток при доставці.

7. Розрахунковою одиницею, зазначеною в цій Конвенції, є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом. Сума, зазначена в пункті 3 цієї статті, перераховується в національну валюту держави, суд якої розглядає відповідну справу, на підставі вартості цієї валюти станом на дату винесення рішення чи на дату, погоджену Сторонами. Виражена в спеціальних правах запозичення вартість національної валюти держави, яка є членом Міжнародного валютного фонду, розраховується згідно з методом оцінки, що застосовується Міжнародним валютним фондом станом на відповідну дату до своїх операцій та угод. Виражена в спеціальних правах запозичення вартість національної валюти держави, яка не є членом Міжнародного валютного фонду, розраховується за методом, визначеним цією державою.

(статтю 23 доповнено пунктом 7
згідно з Протоколом від 05.07.1978 р.)

8. Однак держава, яка не є членом Міжнародного валютного фонду й законодавство якої не дозволяє застосувати положення пункту 7 цієї статті, може під час ратифікації або приєднання до Протоколу до КДПВ чи будь-коли після цього заявити, що передбачена в пункті 3 цієї статті межа відповідальності, яка застосовується на її території, становить 25 розрахункових одиниць. Розрахункова одиниця, зазначена в цьому пункті, відповідає 10/31 г золота 900 проби. Перерахунок зазначеної в цьому пункті суми в національну валюту здійснюється згідно із законодавством відповідної держави.

(статтю 23 доповнено пунктом 8
згідно з Протоколом від 05.07.1978 р.)

9. Розрахунок, згаданий в останньому реченні пункту 7 цієї статті, і перерахунок, згаданий у пункті 8 цієї статті, здійснюються таким чином, щоб виразити в національній валюті держави настільки, наскільки це можливо, ту саму реальну вартість, що й та, яку виражено в розрахункових одиницях у пункті 3 цієї статті. Держави повідомляють Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй метод розрахунку, передбачений у пункті 7 цієї статті, або результат перерахунку, передбаченого в пункті 8 цієї статті, залежно від випадку, під час здачі на зберігання документа, зазначеного в пункті 3 Протоколу до КДПВ, та в усіх випадках, коли вносяться зміни до методу розрахунку або перерахунку.

(статтю 23 доповнено пунктом 9
згідно з Протоколом від 05.07.1978 р.)

Стаття 24

Відправник може, за умови сплати узгодженої надбавки до провізного платежу, задекларувати у вантажній накладній вартість вантажу, що перевищує ліміт, зазначений в пункті 3 статті 23, і в такому випадку декларована сума замінює такий ліміт.

Стаття 25

1. У випадку пошкодження вантажу перевізник сплачує суму, що відповідає знеціненню вантажу, яке обчислюється з вартості вантажу, яка встановлена відповідно до пунктів 1, 2 і 4 статті 23.

2. Розмір компенсації не може, однак, перевищувати:

a) у випадку пошкодження всієї відправки, суми компенсації, яка підлягала б сплаті при втраті всього вантажу;

b) у випадку пошкодження лише частини відправки, суми, яка підлягала б сплаті при втраті тієї частини вантажу, яка виявилася пошкодженою.

Стаття 26

1. Відправник може, за умови сплати узгодженої надбавки до провізного платежу, встановити суму спеціального відсотку при доставці на випадок втрати, ушкодження чи прострочення в доставці вантажу в узгоджений термін.

2. Якщо зроблена заява щодо спеціального відсотку при доставці, то незалежно від компенсацій, передбачених статтями 23, 24 і 25, може вимагатися відшкодування додаткових втрат або збитків в межах заявленого відсотку.

Стаття 27

1. Позивач має право вимагати сплати відсотків на компенсацію, що підлягає сплаті. Такі відсотки, обраховані із розрахунку п'яти відсотків річних, накопичуються з дня надсилання перевізнику письмової претензії або, якщо така претензія не пред'являлась, з дня початку розгляду позову.

2. Якщо суми, які використовуються для розрахунку компенсації, не виражені у валюті країни, в якій пред'явлена вимога щодо сплати, конвертація здійснюється за валютним курсом, який застосовується у день і в місці виплати відшкодування.

Стаття 28

1. У тих випадках, коли, відповідно до застосовуваного законодавства, у зв'язку з втратою, ушкодженням чи простроченням у доставці, що виникли при перевезенні, яке підпадає під дію цієї Конвенції, може бути висунута позадоговірна вимога, перевізник може посилатися на положення цієї Конвенції, які виключають його відповідальність або визначають чи обмежують компенсацію, яка підлягає сплаті.

2. Якщо вимога, що постає з позадоговірної відповідальності за втрату, пошкодження чи прострочення у доставці, пред'являється до однієї з осіб, за яких перевізник відповідає згідно з положеннями статті 3, така особа також може посилатися на положення цієї Конвенції, які виключають відповідальність перевізника або визначають чи обмежують компенсацію, яка підлягає сплаті.

Стаття 29

1. Перевізник не має права посилатися на положення цього розділу, які виключають чи обмежують його відповідальність або які переносять тягар доказу, якщо збиток був викликаний його навмисним правопорушенням або таким неналежним виконанням обов'язків з його боку, яке згідно законодавства, що застосовується судом або арбітражем, який розглядає справу, прирівнюється до навмисного правопорушення.

2. Те ж саме стосується і тих випадків, коли навмисне правопорушення або неналежне виконання обов'язків вчинено агентом чи службовцем перевізника або будь-якою іншою особою, до послуг якої перевізник звертається для виконання перевезення, під час виконання такими агентами, службовцями чи іншими особами покладених на них обов'язків. Більш того, у такому випадку такі агенти, службовці або інші особи не можуть посилатися відносно своєї особистої відповідальності на положення цього розділу, на які містяться посилання в пункті 1.

РОЗДІЛ V **Претензії і позови**

Стаття 30

1. Якщо одержувач приймає вантаж без належної перевірки його стану разом з перевізником або не робить заяви перевізнику, яка вказує на загальний характер втрат або пошкоджень, щонайпізніше в момент прийняття вантажу у випадку, коли втрата або пошкодження є очевидними, і не пізніше семи днів від дня отримання вантажу, виключаючи недільні та святкові дні, у випадку, коли втрата або пошкодження не є очевидними, то факт отримання ним вантажу є первинним доказом того, що він отримав вантаж у такому стані, який описано у вантажній накладній. У випадку втрати або пошкодження, які не є очевидними, відповідна заява повинна бути зроблена у письмовій формі.

2. Якщо стан вантажу був належним чином перевірений одержувачем та перевізником, докази, що суперечать результатам цієї перевірки, допускаються тільки у випадку, коли втрата або пошкодження не є очевидними і за умови, що одержувач належним чином зробив перевізнику заяву у письмовій формі протягом семи днів від дня перевірки, виключаючи недільні та святкові дні.

3. Прострочення в доставці вантажу може призвести до сплати компенсації лише в тому випадку, якщо заява перевізнику була зроблена у письмовій формі протягом двадцяти одного дня від дня передачі вантажу у розпорядження одержувача.

4. При обчисленні термінів, що передбачені цією статтею, відповідно день видачі вантажу, день перевірки, або день передачі вантажу у розпорядження одержувача до терміну не зараховується.

5. Перевізник та одержувач надають один одному всі належні умови для здійснення необхідних обстежень та перевірок.

Стаття 31

1. В усіх судових провадженнях, які виникають у зв'язку із перевезенням, яке здійснюється відповідно до цієї Конвенції, позивач може звернутися до будь-якого суду або арбітражу договірної країни, визначеної угодою між сторонами, і на додаток до цього, до судів або арбітражів країни, на території якої:

а) відповідач має звичайне місце проживання або основне місце розташування свого підприємства або відділення чи агентства, за допомогою яких був укладений договір перевезення, або

б) знаходиться місце отримання вантажу перевізником, або місце передбачене для його доставки,

і не може звертатися до будь-яких інших судів або арбітражів.

2. Якщо стосовно будь-якого спору, на який міститься посилання у пункті 1 цієї статті, позов знаходиться на розгляді в суді або арбітражі, що є компетентним відповідно до пункту 1, або якщо стосовно такого позову таким судом або арбітражем було винесено рішення, то новий судовий розгляд між тими ж самими сторонами на тій же підставі не допускається, за винятком тих випадків, коли рішення суду або арбітражу, в якому був пред'явлений перший позов, не підлягає виконанню у країні, в якій подано новий позов.

3. Якщо рішення стосовно спору, що наведений у пункті 1 цієї статті, винесене судом або арбітражем однієї з договірних країн, підлягає виконанню в такій країні, воно також стає

таким, що підлягає виконанню у будь-якій з інших договірних Держав, з моменту виконання формальностей, що передбачені у відповідній країні. Виконання цих формальностей не може вести до повторного розгляду обставин справи.

4. Положення пункту 3 цієї статті застосовуються до рішень, винесених у присутності сторін, заочних рішень та до мирових угод, підтверджених судовим рішенням, але не застосовуються до тимчасових рішень або до судових рішень щодо відшкодування збитків позивачем, якому повністю або частково відмовлено у задоволенні позову, на додаток до судових витрат.

5. При розгляді позовів, що виникають з приводу перевезення, на яке поширюється ця Конвенція, не вимагається надання гарантії забезпечення судових витрат від громадян договірних країн, місце проживання або місце розташування яких знаходиться в одній з таких країн.

Стаття 32

1. Термін позовної давності для вимог, що випливають з перевезення, на яке поширюється ця Конвенція, встановлюється в один рік. Однак, у випадку навмисного правопорушення або такого неналежного виконання обов'язків, яке згідно законодавства, що застосовується судом або арбітражем, який розглядає справу, прирівнюється до навмисного правопорушення, термін позовної давності встановлюється в три роки. Відлік терміну позовної давності починається:

а) у випадку часткової втрати чи пошкодження вантажу, або прострочення в доставці - з дня доставки;

б) у випадку втрати всього вантажу - з тридцятого дня по закінченню узгодженого терміну доставки, або, за відсутності такого терміну, - з шістдесятого дня після прийняття вантажу перевізником для перевезення;

с) у всіх інших випадках - по закінченню тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

День початку відліку терміну позовної давності у термін не зараховується.

2. Пред'явлення претензії в письмовій формі припиняє відлік терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув до неї документи. У випадку часткового визнання претензії відлік терміну позовної давності відновляється лише стосовно тієї частини претензії, яка залишається предметом спору. Тягар доказу факту отримання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежить на стороні, яка посилається на ці факти. Відлік терміну позовної давності не призупиняється внаслідок пред'явлення подальших претензій на тій ж підставі.

3. За умови дотримання положень пункту 2 вище, подовження терміну позовної давності регулюється законодавством суду або трибуналу, що розглядає справу. Це законодавство також регулює нове набуття позовних прав.

4. Вимоги, термін позовної давності по яким закінчився, не можуть бути пред'явлені у формі зустрічного позову або контрпретензії.

Стаття 33

Договір перевезення може містити положення, яким визнається компетенція певного арбітражу, за умови, що положення, яким передбачається компетенція арбітражу, передбачає що арбітраж застосовує цю Конвенцію.

РОЗДІЛ VI

Положення, які стосуються перевезення, що здійснюється послідовно декількома перевізниками

Стаття 34

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, виконується послідовно декількома автомобільними перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому другий перевізник і кожний з наступних за ним стають, в силу прийняття ними вантажу і вантажної накладної, сторонами договору перевезення на зазначених у вантажній накладній умовах.

Стаття 35

1. Перевізник, який приймає вантаж від попереднього перевізника, надає останньому датовану і підписану квитанцію. Він зазначає своє ім'я і адресу на другому примірнику вантажної накладної. У разі потреби, він вносить до другого примірника вантажної накладної і до квитанції застереження, аналогічні передбаченим у пункті 2 статті 8.

2. Положення статті 9 застосовуються до відносин між перевізниками, які послідовно здійснюють перевезення.

Стаття 36

За винятком випадків зустрічного позову або контрпретензії, поданих в ході розгляду позову, що стосується вимоги, яка ґрунтується на тому ж самому договорі перевезення, судові позови у зв'язку з втратою, ушкодженням чи простроченням доставки можуть бути пред'явлені лише до першого перевізника, до останнього перевізника або до перевізника, який виконував перевезення на тому етапі, на якому мала місце подія, яка викликала втрату вантажу, його ушкодження чи прострочення доставки; позов може бути пред'явлений одночасно до декількох з цих перевізників.

Стаття 37

Перевізник, який сплатив компенсацію за збиток згідно з положеннями цієї Конвенції, має право отримати відшкодування такої компенсації разом з відсотками на неї і всіма витратами, понесеними внаслідок позову, від інших перевізників, які брали участь у перевезенні, при дотриманні нижченаведених положень:

а) перевізник, з вини якого відбулася втрата або збиток, несе виключну відповідальність за компенсацію, незалежно від того, сплачується вона ним самим чи іншим перевізником;

б) якщо втрата або збиток були заподіяні діями двох чи декількох перевізників, кожен з них сплачує суму, пропорційну частці його відповідальності; якщо визначення такої

частки є неможливим, кожен перевізник несе відповідальність пропорційно належній йому частини плати за перевезення;

с) якщо не можливо встановити, який із перевізників несе відповідальність за втрату або збиток, сума компенсації розподіляється між усіма перевізниками відповідно до процедури, викладеної у пункті b вище.

Стаття 38

У випадку неплатоспроможності одного з перевізників неоплачена ним частина компенсації розподіляється між усіма іншими перевізниками пропорційно належних їм частин плати за перевезення.

Стаття 39

1. Перевізник, до якого пред'явлена претензія відповідно до статей 37 і 38, не має права оспорювати обгрунтованість платежу, здійсненого перевізником, який висуває претензію, якщо розмір компенсації був встановлений рішенням суду після того, як першому перевізнику було належним чином повідомлено про судовий розгляд і надано можливість взяти в ньому участь.

2. Перевізник, який бажає вдатися до судового розгляду з метою примусового виконання його права отримати відшкодування, може подати свій позов до компетентного суду або арбітражу країни, в якій один з відповідних перевізників має звичайне місце проживання, або основне місце розташування свого підприємства або відділення чи агентства, за допомогою яких був укладений договір перевезення. В ролі відповідача по одній справі можуть зазначатися всі відповідні перевізники.

3. До судових рішень, зазначених у статтях 37 і 38, застосовуються положення пунктів 3 і 4 статті 31.

4. Положення статті 32 застосовуються стосовно позовів, які пред'являються одними перевізниками до інших. Однак, відлік терміну позовної давності починається з дня прийняття остаточного судового рішення, яким визначається розмір компенсації, що підлягає сплаті відповідно до положень цієї Конвенції, або, за відсутністю такого рішення, з дня фактичної сплати компенсації.

Стаття 40

Перевізники мають право за взаємною згодою встановлювати між собою положення, інші, ніж ті, що містяться в статтях 37 і 38.

РОЗДІЛ VII

Недійсність умов, які суперечать Конвенції

Стаття 41

1. Відповідно до положень статті 40, будь-яка умова, яка прямо чи опосередковано відступає від положень цієї Конвенції, є недійсною. Недійсність такої умови не спричиняє недійсність інших умов договору.

2. Зокрема, недійсною є будь-яка умова, якою передбачається отримання перевізником вигоди від страхування чи будь-яка аналогічна умова, а також будь-яка умова, за якою тягар доказу перекладається на іншу сторону.

РОЗДІЛ VIII

Заключні положення

Стаття 42

1. Ця Конвенція відкрита для підписання або приєднання для країн - членів Європейської Економічної Комісії і країн, допущених до Комісії із правом дорадчого голосу згідно з пунктом 8 повноважень Комісії.
2. Країни, які допущені до участі у деяких заходах Європейської Економічної Комісії відповідно до статті 11 повноважень Комісії, можуть стати Договірними Сторонами цієї Конвенції шляхом приєднання до неї після набуття нею чинності.
3. Конвенція відкрита для підписання до 31 серпня 1956 року включно. Після цієї дати вона буде відкрита для приєднання до неї.
4. Ця Конвенція підлягає ратифікації.
5. Ратифікація Конвенції або приєднання до неї здійснюється шляхом здачі відповідного документу на зберігання Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй.

Стаття 43

1. Ця Конвенція набуває чинності на дев'яностий день після того, як п'ять країн, зазначених у пункті 1 статті 42, здадуть на зберігання свої документи про ратифікацію або приєднання.
2. Для будь-якої країни, яка ратифікує цю Конвенцію або приєднується до неї після того, як п'ять країн здали на зберігання свої документи про ратифікацію або приєднання, ця Конвенція набуває чинності на дев'яностий день після здачі на зберігання документів про ратифікацію або приєднання.

Стаття 44

1. Будь-яка Договірна Сторона може денонсувати цю Конвенцію шляхом направлення відповідного повідомлення Генеральному Секретарю Організації Об'єднаних Націй.
2. Денонсація набуває чинності через дванадцять місяців після дати одержання Генеральним Секретарем повідомлення про денонсацію.

Стаття 45

Якщо після набуття чинності цією Конвенцією число Договірних Сторін стане менше п'яти внаслідок денонсації, ця Конвенція втрачає чинність з дня набуття чинності останньою денонсацією.

Стаття 46

1. Будь-яка країна, під час здачі на зберігання свого документа про ратифікацію або приєднання чи в будь-який час після цього, може заявити, шляхом повідомлення Генеральному Секретарю Організації Об'єднаних Націй, про те, що ця Конвенція поширюється на всі або частину територій, за міжнародні відносини яких вона є відповідальною. Конвенція поширюється на територію або на території, зазначені у повідомленні, через дев'яносто днів після одержання Генеральним Секретарем Організації Об'єднаних Націй зазначеного повідомлення або, якщо на таку дату Конвенція ще не набула чинності, у день набуття нею чинності.

2. Будь-яка країна, яка зробила згідно із попереднім пунктом заяву про поширення цієї Конвенції на будь-яку територію, за міжнародні відносини якої вона є відповідальною, може згідно з положеннями статті 44 денонсувати Конвенцію стосовно такої території.

Стаття 47

Будь-який спір між двома чи декількома Договірними Сторонами щодо тлумачення або застосування цієї Конвенції, який сторони не можуть вирішити шляхом переговорів чи у інший спосіб, може бути на запит будь-якої із заінтересованих Договірних Сторін переданий до Міжнародного Суду ООН для вирішення.

Стаття 48

1. Кожна Договірна Сторона може під час підписання, ратифікації або приєднання до цієї Конвенції заявити, що вона не вважає себе зобов'язаною статтею 47 Конвенції. Інші Договірні Сторони не будуть зобов'язані статтею 47 стосовно будь-якої Договірної Сторони, яка зробила таке застереження.

2. Кожна Договірна Сторона, яка зробила застереження відповідно до пункту 1, може в будь-який час відкликати його шляхом повідомлення Генеральному Секретарю Організації Об'єднаних Націй.

3. Жодні інші застереження до цієї Конвенції не дозволяються.

Стаття 49

1. Через три роки після набуття чинності цією Конвенцією, будь-яка Договірна Сторона може шляхом повідомлення Генеральному Секретарю Організації Об'єднаних Націй, подати запит про скликання конференції з метою перегляду Конвенції. Генеральний Секретар повідомляє про запит всі Договірні Сторони і скликає конференцію для перегляду Конвенції, якщо протягом чотиримісячного терміну після його повідомлення щонайменше одна чверть Договірних Сторін повідомить його про свою згоду із запитом.

2. Якщо відповідно до попереднього пункту скликається конференція, Генеральний Секретар повідомляє про це всі Договірні Сторони і запрошує їх надати в тримісячний термін пропозиції, розгляд яких на конференції вони вважають бажаним. Щонайменше за три місяці до відкриття конференції Генеральний Секретар повідомляє всім Договірним Сторонам попередній порядок денний конференції, а також текст таких пропозицій.

3. Генеральний Секретар запрошує на будь-яку конференцію, скликану відповідно до цієї статті, всі країни, зазначені в пункті 1 статті 42, а також країни, які стали Договірними Сторонами на підставі пункту 2 статті 42.

Стаття 50

На додаток до повідомлень, передбачених статтею 49, Генеральний Секретар Організації Об'єднаних Націй повідомляє країнам, зазначеним у пункті 1 статті 42, а також країнам, які стали Договірними Сторонами відповідно до пункту 2 статті 42:

- a) про ратифікації і приєднання до Конвенції відповідно до статті 42;
- b) про дати набуття чинності цією Конвенцією відповідно до статті 43;
- c) про денонсації відповідно до статті 44;
- d) про втрату цією Конвенцією чинності відповідно до статті 45;
- e) про повідомлення, отримані відповідно до статті 46;
- f) про заяви і повідомлення, отримані згідно пунктів 1 і 2 статті 48.

Стаття 51

Після 31 серпня 1956 р. оригінал цієї Конвенції буде зданий на зберігання Генеральному Секретарю Організації Об'єднаних Націй, який передасть належним чином засвідчені копії кожній з країн, зазначених у пунктах 1 і 2 статті 42.

НА ПІДТВЕРДЖЕННЯ ЧОГО нижчепідписані, належним чином на те уповноважені, підписали цю Конвенцію.

ВЧИНЕНО в Женеві дев'ятнадцятого травня тисяча дев'яцят п'ятдесят шостого року, в одному примірнику англійською і французькою мовами, причому обидва тексти є рівно автентичними.

ПРОТОКОЛ ПРО ПІДПИСАННЯ

В момент підписання Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, нижчепідписані, належним чином на те уповноважені, погодилися щодо нижченаведених заяви і пояснення:

1. Ця Конвенція не застосовується до перевезень між Сполученим Королівством Великобританії і Північної Ірландії та Ірландською Республікою.

2. До пункту 4 статті 1

Нижчепідписані зобов'язуються провести переговори про укладення конвенцій, які регулюють договори про перевезення обстановки і меблів, а також договори про змішані перевезення.

НА ПОСВІДЧЕННЯ ЧОГО нижчепідписані, належним чином на те уповноважені, підписали цей Протокол.

ВЧИНЕНО в Женеві дев'ятнадцятого травня тисяча дев'ятсот п'ятдесят шостого року в одному примірнику англійською і французькою мовами, причому обидва тексти є рівно автентичними.
