

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع
عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

联合国全程或部分海上国际货物
运输合同公约

UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS
WHOLLY OR PARTLY BY SEA

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE CONTRAT DE
TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EFFECTUÉ
ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О
ДОГОВОРАХ ПОЛНОСТЬЮ ИЛИ ЧАСТИЧНО МОРСКОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO
DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL
O PARCIALMENTE MARÍTIMO



联合国全程或部分海上国际货物 运输合同公约



联合国
2008 年

联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约

本公约缔约国，

重申相信在平等互利基础上发展国际贸易是促进各国之间友好关系的一个重要因素，

深信通过逐步协调统一国际贸易法，减少、消除国际贸易流通法律障碍，将大大促进所有国家在平等、公平和共同利益基础上的普遍经济合作，造福于各国人民，

承认 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单若干法律规则国际公约》及其各项议定书以及 1978 年 3 月 31 日在汉堡签署的《联合国海上货物运输公约》对协调海上货物运输法律的显著贡献，

考虑到自这两项公约通过以来的技术和商业发展以及整合和更新这两项公约进行的必要性，

注意到托运人和承运人无法利用一个有约束力的普遍性制度支持涉及其他运输方式的海上运输合同的运作，

相信采用统一规则，对全程或部分海上国际运输合同进行规范，将促进法律确定性，提高国际货物运输效率，便利过去相距遥远的当事人和市场获得新的准入机会，从而对促进国内、国际贸易和经济发展发挥极其重要的作用，

兹商定如下：

第一章

总则

第一条

定义

在本公约中：

一、“运输合同”是指承运人收取运费，承诺将货物从一地运至另一地的合同。此种合同应对海上运输作出规定，且可以对海上运输以外的其他运输方式作出规定。

二、“批量合同”是指在约定期间内分批装运特定数量货物的运输合同。货物数量可以是最低数量、最高数量或一定范围的数量。

三、“班轮运输”是指通过公告或类似方式向公众提供、按照公布船期表使用船舶在特定港口之间定期运营的运输服务。

四、“非班轮运输”是指不属于班轮运输的任何运输。

五、“承运人”是指与托运人订立运输合同的人。

六、(一)“履约方”是指承运人以外的，履行或承诺履行承运人在运输合同下有关货物接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或交付的任何义务的人，以该人直接或间接在承运人的要求、监督或控制下行事为限。

(二)“履约方”不包括不由承运人而由托运人、单证托运人、控制方或收货人直接或间接委托的任何人。

七、“海运履约方”是指凡在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港期间履行或承诺履行承运人任何义务的履约方。内陆承运人仅在履行或承诺履行其完全在港区范围内的服务时方为海运履约方。

八、“托运人”是指与承运人订立运输合同的人。

九、“单证托运人”是指托运人以外的，同意在运输单证或电子运输记录中记名为“托运人”的人。

十、“持有人”：

(一)指持有可转让运输单证的人；以及 1. 若单证为指示单证，指该单证所载明的托运人或收货人，或该妥善背书的单证所指明的人；或 2. 若单证为空白背书的指示单证或不记名单证，指该单证的持单人；或

(二)指根据第九条第一款述及的程序可转让电子运输记录的接收人或受让人。

十一、“收货人”是指根据运输合同或根据运输单证或电子运输记录有提货权的人。

十二、货物“控制权”是指根据第十章按运输合同向承运人发出有关货物的指示的权利。

十三、“控制方”是指根据第五十一条有权行使控制权的人。

十四、“运输单证”是指承运人按运输合同签发的单证，该单证：

(一) 证明承运人或履约方已按运输合同收到货物；并且

(二) 证明或包含一项运输合同。

十五、“可转让运输单证”是指一种运输单证，通过“凭指示”或“可转让”之类的措词，或通过该单证所适用的法律承认具有同等效力的其他适当措词，表明货物按照托运人的指示或收货人的指示交付，或已交付给持单人，且未明示注明其为“不可转让”或“不得转让”。

十六、“不可转让运输单证”是指不是可转让运输单证的运输单证。

十七、“电子通信”是指以电子、光学、数码或类似方式生成、发送、接收或存储的信息，通信内容可供调阅，随后可参考取用。

十八、“电子运输记录”是指承运人按运输合同以电子通信方式发出的一条或数条电文中的信息，包括作为附件与电子运输记录有着逻辑联系的信息，或在承运人签发电子运输记录的同时或之后以其他方式与之有联系从而成为电子运输记录一部分的信息，该信息：

(一) 证明承运人或履约方已按运输合同收到货物；并且

(二) 证明或包含一项运输合同。

十九、“可转让电子运输记录”是指一种电子运输记录：

(一) 其中通过“凭指示”或“可转让”之类的措词，或通过该记录所适用的法律承认具有同等效力的其他适当措词，表明货物已按照托运人的指示或收货人的指示交付，且未明示注明其为“不可转让”或“不得转让”，并且

(二) 其使用符合第九条第一款要求。

二十、“不可转让电子运输记录”是指不是可转让电子运输记录电子运输记录。

二十一、“签发”可转让电子运输记录，是指按照确保该记录自生成至失去效力处于排他性控制之下的程序签发记录。

二十二、“转让”可转让电子运输记录，是指转让对该记录的排他性控制。

二十三、“合同事项”是指运输单证或电子运输记录中载明的与运输合同或与货物有关的任何信息(包括条款、批注、签名和背书)。

二十四、“货物”是指承运人根据运输合同承运的任何种类的制品、商品和物件，包括不是由承运人或不是以承运人名义提供的包装以及任何设备和集装箱。

二十五、“船舶”是指用于海上货物运输的任何船只。

二十六、“集装箱”是指任何型号的集装箱、运输罐柜或板架、交换式车厢、或拼装货物的任何类似货载单元及其附加设备。

二十七、“车辆”是指公路或铁路货运车辆。

二十八、“运费”是指应向承运人支付根据运输合同运输货物的报酬。

二十九、“住所”是指：(一) 公司、其他法人、自然人社团或法人社团的下列所在地：1. 法定处所或组建地，或注册的中心办事处，以适用者为准，2. 中心行政管理机构，或 3. 主要营业地；及(二) 自然人的惯常居住地。

三十、“管辖法院”是指一缔约国内，根据本国法院之间管辖权内部划分规则可以对某一争议行使管辖权的法院。

第二条

本公约的解释

在解释本公约时，应当考虑到本公约的国际性，考虑到促进在国际贸易中统一适用本公约和遵守诚信的需要。

第三条

形式要求

第十九条第二款、第二十三条第一款至第四款、第三十六条第一款第二项、第三项和第四项、第四十条第四款第二项、第四十四条、第四十八条第三款、第五十一条第一款第二项、第五十九条第一款、第六十三条、第六十六条、第六十七条第二款、第七十五条第四款以及第八十条第二款和第五款述及的通知、确认、同意、约定、声明和其他通信应当采用书面形式。经收发人同意的，可以为此目的使用电子通信。

第四条

抗辩和赔偿责任限制的适用

一、本公约的规定，凡可为承运人提供抗辩或限制其赔偿责任的，适用于以合同、侵权行为或其他理由为依据就运输合同所涉货物的灭失、损坏或迟延交付或就违反本公约规定的其他任何义务对下列人提起的任何司法程序或仲裁程序：

- (一) 承运人或海运履约方；
- (二) 船长、船员或在船上履行服务的其他任何人；或
- (三) 承运人或海运履约方的受雇人。

二、本公约的规定，凡可为托运人或单证托运人提供抗辩的，适用于以合同、侵权行为或其他理由为依据对托运人、单证托运人或其分合同人、代理人或受雇人提起的任何司法程序或仲裁程序。

第二章

适用范围

第五条

一般适用范围

一、除须遵循第六条的规定外，本公约适用于收货地和交货地位于不同国家且海上运输装货港和同一海上运输卸货港位于不同国家的运输合同，条件是运输合同约定以下地点之一位于一缔约国：

- (一) 收货地；
- (二) 装货港；
- (三) 交货地；或
- (四) 卸货港。

二、本公约的适用不考虑船舶、承运人、履约方、托运人、收货人或其他任何有关方的国籍。

第六条

特定除外情形

一、本公约不适用于班轮运输中的下列合同：

- (一) 租船合同；和
- (二) 使用船舶或其中任何舱位的其他合同。

二、本公约不适用于非班轮运输中的运输合同，但下列情形除外：

- (一) 当事人之间不存在使用船舶或其中任何舱位的租船合同或其他合同；并且
- (二) 运输单证或电子运输记录已签发。

第七条

对某些当事人的适用

虽有第六条的规定，如果收货人、控制方或持有人不是被排除在本公约适用范围之外的租船合同或其他运输合同的原始当事人，本公约仍然在承运人与此等当事人之间适用。但是，如果当事人是根据第六条被排除在外的运输合同的原始当事人，本公约在此等原始当事人之间不适用。

第三章

电子运输记录

第八条

电子运输记录的使用和效力

在不违反本公约所述要求的情况下：

- (一) 凡根据本公约应在运输单证上载明的内容，均可在电子运输记录中加以记载，但电子运输记录的签发和随后的使用须得到承运人和托运人的同意；并且
- (二) 电子运输记录的签发、排他性控制或转让，与运输单证的签发、占有或转让具有同等效力。

第九条

可转让电子运输记录的使用程序

一、使用可转让电子运输记录，应当遵守包含以下内容的程序：

(一) 向预期持有人签发和转让可转让电子运输记录的方法；

(二) 可转让电子运输记录保持完整性的保证；

(三) 持有人能够证明其持有人身份的方式；和

(四) 已向持有人交付货物的确认方式，或根据第十条第二款或第四十七条第一款第一项第2目和第三项，可转让电子运输记录已失去效力的确认方式。

二、本条第一款中的程序应当在合同事项中载明且易于查核。

第十条

可转让运输单证或可转让电子运输记录的替换

一、如果可转让运输单证已签发，且承运人与持有人约定以可转让电子运输记录替换该运输单证：

(一) 持有人应向承运人移交该可转让运输单证，若签发的单证不止一份，应移交所有单证；

(二) 承运人应向持有人签发可转让电子运输纪录，其中应包括一项替换该运输单证的声明；并且

(三) 该运输单证随即失去效力。

二、如果可转让电子运输记录已签发，且承运人与持有人约定以可转让运输单证替换该电子运输记录：

(一) 承运人应向持有人签发替换该电子运输记录的可转让运输单证，其中应包括一项替换该电子运输记录的声明；并且

(二) 该电子运输记录随即失去效力。

第四章 承运人的义务

第十一条 货物的运输和交付

承运人应根据本公约，按照运输合同的条款将货物运至目的地并交给收货人。

第十二条 承运人的责任期

一、承运人根据本公约对货物的责任期，自承运人或履约方为运输而接收货物时开始，至货物交付时终止。

二、(一) 收货地的法律或条例要求将货物交给某当局或其他第三方，承运人可以从该当局或该其他第三方提取货物的，承运人的责任期自承运人从该当局或从该其他第三方提取货物时开始。

(二) 交货地的法律或条例要求将货物交给某当局或其他第三方，收货人可以从该当局或该其他第三方提取货物的，承运人的责任期至承运人将货物交给该当局或该其他第三方时终止。

三、为确定承运人的责任期，各当事人可以约定接收和交付货物的时间和地点，但运输合同条款作下述规定的即为无效：

- (一) 接收货物的时间是在根据运输合同开始最初装货之后；或
- (二) 交付货物的时间是在根据运输合同完成最后卸货之前。

第十三条 特定义务

一、在第十二条规定的责任期内，除须遵循第二十六条的规定外，承运人应妥善而谨慎地接收、装载、操作、积载、运输、保管、照料、卸载并交付货物。

二、虽有本条第一款规定，在不影响第四章其他规定以及第五章至第七章规定的情况下，承运人与托运人可以约定由托运人、单证托运人或收货人装载、操作、积载或卸载货物。此种约定应在合同事项中载明。

第十四条

适用于海上航程的特定义务

承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中恪尽职守：

- (一) 使船舶处于且保持适航状态；
- (二) 妥善配备船员、装备船舶和补给供应品，且在整个航程中保持此种配备、装备和补给；并且
- (三) 使货舱、船舶所有其他载货处所和由承运人提供的载货集装箱适于且能安全接收、运输和保管货物，且保持此种状态。

第十五条

可能形成危险的货物

虽有第十一条和第十三条规定，如果在承运人责任期内货物可能或有理由认为似乎可能对人身、财产或环境形成实际危险，承运人或履约方可以拒绝接收或装载货物，且可以采取包括将货物卸下、销毁或使之不能致害等其他合理措施。

第十六条

海上航程期间牺牲货物

虽有第十一条、第十三条和第十四条规定，承运人或履约方仍可以在海上牺牲货物，但应是为了共同安全，或是为了保全同一航程中人命或其他财产，使之免遭危险而合理作出此种牺牲。

第五章

承运人对灭失、损坏或迟延所负的赔偿责任

第十七条

赔偿责任基础

一、如果索赔人证明，货物灭失、损坏或迟延交付，或造成、促成了灭失、损坏或迟延交付的事件或情形是在第四章规定的承运人责任期内发生的，承运人应对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任。

二、如果承运人证明，灭失、损坏或迟延交付的原因或原因之一不能归责于承运人本人的过失或第十八条述及的任何人的过失，可免除承运人根据本条第一款所负的全部或部分赔偿责任。

三、除证明不存在本条第二款所述的过失之外，如果承运人证明下列一种或数种事件或情形造成、促成了灭失、损坏或迟延交付，也可免除承运人根据本条第一款规定所负的全部或部分赔偿责任：

- (一) 天灾；
- (二) 海上或其他通航水域的风险、危险和事故；
- (三) 战争、敌对行动、武装冲突、海盗、恐怖活动、暴乱和内乱；
- (四) 检疫限制；政府、公共当局、统治者或民众的干涉或造成的障碍，包括非由承运人或第十八条述及的任何人所造成的滞留、扣留或扣押；
- (五) 罢工、关厂、停工或劳动受限；
- (六) 船上发生火灾；
- (七) 虽恪尽职守仍无法发现的潜在缺陷；
- (八) 托运人、单证托运人、控制方或根据第三十三条或第三十四条托运人或单证托运人对其作为承担责任的其他任何人的作为或不作为；
- (九) 按照第十三条第二款所述及的约定进行的货物装载、操作、积载或卸载，除非承运人或履约方代表托运人、单证托运人或收货人实施此项活动；
- (十) 由于货物固有缺陷、品质或瑕疵而造成的数量或重量损耗或其他任何灭失或损坏；
- (十一) 非由承运人或代其行事的人所做包装不良或标志欠缺、不清；
- (十二) 海上救助或试图救助人命；
- (十三) 海上救助或试图救助财产的合理措施；
- (十四) 避免或试图避免对环境造成危害的合理措施；或
- (十五) 承运人根据第十五条和第十六条所赋权利的作为。

四、虽有本条第三款规定，有下列情形之一的，承运人仍应对灭失、损坏或迟延交付的全部或部分负赔偿责任：

(一) 索赔人证明，承运人或第十八条述及的人的过失造成、促成了承运人所依据的事件或情形；或

(二) 索赔人证明，本条第三款所列事件或情形以外的事件或情形促成了灭失、损坏或迟延交付，且承运人无法证明，该事件或情形既不能归责于其本人的过失，也不能归责于第十八条述及的任何人的过失。

五、虽有本条第三款规定，在下列情况下，承运人还应对灭失、损坏或迟延交付的全部或部分负赔偿责任：

(一) 索赔人证明，造成或可能造成或促成灭失、损坏或迟延交付的原因是：1. 船舶不适航；2. 配备船员、装备船舶和补给供应品不当；或 3. 货舱、船舶其他载货处所或由承运人提供的载货集装箱不适于且不能安全接收、运输和保管货物；并且

(二) 承运人无法证明：1. 本条第五款第一项述及的任何事件或情形未造成灭失、损坏或迟延交付；或 2. 承运人已遵守第十四条规定的恪尽职守的义务。

六、承运人根据本条规定被免除部分赔偿责任的，承运人仅对根据本条应由其负赔偿责任的事件或情形所造成的那部分灭失、损坏或迟延交付负赔偿责任。

第十八条

承运人为其他人负赔偿责任

如果下列人的作为或不作为违反本公约对承运人规定的义务，承运人应负赔偿责任：

(一) 任何履约方；

(二) 船长或船员；

(三) 承运人的受雇人或履约方的受雇人；或

(四) 履行或承诺履行运输合同规定的承运人义务的其他任何人，以该人按照承运人的要求，或在承运人的监督或控制下直接或间接作为为限。

第十九条

海运履约方的赔偿责任

一、符合下列条件的，海运履约方必须承担本公约对承运人规定的义务和赔偿责任，且有权享有本公约对承运人规定的抗辩和赔偿责任限制：

(一) 海运履约方在一缔约国为运输而接收了货物或在一缔约国交付了货物，或在一缔约国某一港口履行了与货物有关的各种活动；并且

(二) 造成灭失、损坏或迟延交付的事件发生在：1. 货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港的期间内；2. 货物在海运履约方掌管期间；或 3. 海运履约方参与履行运输合同所载列任何活动的其他任何时间内。

二、承运人约定在本公约对其规定的义务范围之外承担义务的，或约定其赔偿责任限额高于本公约所规定的限额的，海运履约方不受该约定的约束，除非海运履约方明示约定接受该义务或该更高限额。

三、符合本条第一款所列条件的，对于受海运履约方委托履行运输合同约定的承运人义务的人违反本公约对海运履约方规定的义务的作为或不作为，海运履约方负赔偿责任。

四、本公约规定概不要求船长或船员、承运人的受雇人或海运履约方的受雇人负赔偿责任。

第二十条

连带赔偿责任

一、对于货物灭失、损坏或迟延交付，承运人和一个或数个海运履约方均负有赔偿责任的，其赔偿责任为连带责任，但仅限于本公约所规定的限额。

二、在不影响第六十一条的情况下，上述所有人的累计赔偿责任不得超过本公约所规定的赔偿责任总限额。

第二十一条

迟延

未在约定时间内在运输合同约定的目的地交付货物，为迟延交付。

第二十二条

赔偿额的计算

一、除须遵循第五十九条的规定外，承运人对货物灭失或损坏应支付的赔偿额，参照货物在根据第四十三条确定的交货地和交货时间的价值计算。

二、货物的价值根据商品交易价格确定，无此种价格的，根据其市场价格确定，既无商品交易价格又无市场价格的，参照交货地同种类和同品质货物的通常价值确定。

三、货物发生灭失或损坏的，承运人对超出本条第一款和第二款所规定的赔偿额不负任何赔偿责任，除非承运人与托运人在第十六章的限度内约定了赔偿额的不同计算方法。

第二十三条

发生灭失、损坏或迟延时的通知

一、除非已在交货前或交货时，或在灭失或损坏不明显的情况下，在交货后交货地的七个工作日内向承运人或向实际交付货物的履约方提交了表明此种灭失或损坏一般性质的货物灭失或损坏通知，否则，在无相反证据的情况下，推定承运人已按照合同事项中有关货物的记载交付了货物。

二、未向承运人或履约方提交本条述及的通知，不得影响根据本公约对货物灭失或损坏索赔的权利，也不得影响第十七条所规定的举证责任分担。

三、被交付货物的人与承运人或与当时被要求承担赔偿责任的海运履约方对货物进行了联合检验的，无须就联合检验所查明的灭失或损坏提交本条述及的通知。

四、除非在交货后二十一个连续日内向承运人提交了迟延造成损失的通知，否则无须就迟延支付任何赔偿金。

五、向实际交付货物的履约方提交本条述及的通知，与向承运人提交该通知具有同等效力；向承运人提交通知，与向海运履约方提交通知具有同等效力。

六、对于任何实际发生的或预想发生的灭失或损坏，争议各方当事人应为检验和清点货物相互提供一切合理便利，且应为查询有关货物运输的记录和单证提供机会。

第六章

有关特定运输阶段的补充条款

第二十四条

绕航

如果绕航根据适用的法律构成违反承运人义务，承运人或海运履约方不得因此被剥夺本公约为其提供的任何抗辩或赔偿责任限制，但第六十一条规定的情形除外。

第二十五条

船舶上的舱面货

一、在船舶舱面上载运货物，只能限于下列情形：

(一) 根据法律的要求进行此种运输；

(二) 货物载于适合舱面运输的集装箱内或车辆内，而舱面专门适于载运此类集装箱或车辆；或

(三) 舱面运输符合运输合同或相关行业的习惯、惯例或做法。

二、本公约有关承运人赔偿责任的规定，适用于根据本条第一款在舱面上载运的货物的灭失、损坏或迟延交付，但根据本条第一款第一项或第三项载运货物的，对于舱面载运货物涉及的特殊风险所造成的货物灭失、损坏或迟延交付，承运人不负赔偿责任。

三、在舱面上载运货物，不是本条第一款所准许的情形的，对于完全由于舱面载运货物所造成的货物灭失、损坏或迟延交付，承运人负赔偿责任，且无权享有第十七条规定的抗辩。

四、第三方已善意取得可转让运输单证或可转让电子运输记录的，承运人无权对其援用本条第一款第三项的规定，除非合同事项载明可以在舱面上载运货物。

五、承运人与托运人明确约定货物将载于舱内的，如果货物载于舱面造成任何灭失、损坏或迟延交付，对于此种灭失、损坏或迟延交付，承运人无权享有限制赔偿责任的利益。

第二十六条

海上运输之前或之后的运输

如果货物灭失、损坏或造成迟延交付的事件或情形发生在承运人的责任期内，但发生的时间仅在货物装上船舶之前或仅在货物卸离船舶之后，本公约的规定不得优先于另一国际文书的下述条文，在此种灭失、损坏或造成迟延交付的事件或情形发生时：

(一) 根据该国际文书的规定，如果托运人已就发生货物灭失、损坏或造成货物迟延交付的事件或情形的特定运输阶段与承运人订有单独和直接的合同，本应适用于承运人全部活动或任何活动的条文；

(二) 就承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或时效作了具体规定的条文；和

(三) 根据该文书，完全不能通过订立合同加以背离的条文，或不能在损害托运人利益的情况下通过订立合同加以背离的条文。

第七章

托运人对承运人的义务

第二十七条

交付运输

一、除非运输合同另有约定，否则托运人应交付备妥待运的货物。在任何情况下，托运人交付的货物应处于能够承受住预定运输的状态，包括货物的装载、操作、积载、绑扎、加固和卸载，且不会对人身或财产造成损害。

二、根据第十三条第二款订有约定的，托运人应妥善而谨慎地履行根据该约定承担的任何义务。

三、集装箱或车辆由托运人装载的，托运人应妥善而谨慎地积载、绑扎和加固集装箱内或车辆内的货物，使之不会对人身或财产造成损害。

第二十八条

托运人与承运人在提供信息和指示方面的合作

如果有关货物正确操作和运输的信息处于被请求方的占有之下，或有关货物正确操作和运输的指示是在被请求方能够合理提供的范围之内，且请求方无法以其他合理方式获取此种信息和指示，承运人和托运人应就对方提出的提供此种信息和指示的请求作出响应。

第二十九条

托运人提供信息、指示和文件的义务

一、托运人应及时向承运人提供承运人无法以其他合理方式获取，且是为下述目的而合理需要的有关货物的信息、指示和文件：

- (一) 为了正确操作和运输货物，包括由承运人或履约方采取预防措施；并且
- (二) 为了使承运人遵守公共当局有关预定运输的法律、条例或其他要求，但承运人须及时将其需要信息、指示和文件事宜通知托运人。

二、本条规定概不影响根据公共当局有关预定运输的法律、条例或其他要求，提供有关货物的某些信息、指示和文件的任何特定义务。

第三十条

托运人对承运人赔偿责任的基础

一、对于承运人遭受的灭失或损坏，如果承运人证明，此种灭失或损坏是由于违反本公约规定的托运人义务而造成的，托运人应负赔偿责任。

二、灭失或损坏的原因或原因之一不能归责于托运人本人的过失或第三十四条述及的任何人的过失的，免除托运人的全部或部分赔偿责任，但托运人违反第三十一条第二款和第三十二条对其规定的义务所造成的灭失或损坏，不在此列。

三、托运人根据本条被免除部分赔偿责任的，托运人仅对因其本人的过失或第三十四条述及的任何人的过失所造成的那部分灭失或损坏负赔偿责任。

第三十一条

拟定合同事项所需要的信息

一、托运人应及时向承运人提供拟定合同事项以及签发运输单证或电子运输记录所需要的准确信息，包括第三十六条第一款所述及的事项；合同事项中拟载明为托运人的当事人名称；有收货人的，收货人名称；须凭指示签发运输单证或电子运输记录的，指示人名称。

二、承运人收到根据本条第一款提供的信息时，理当认为托运人已对信息的准确性给予保证。托运人应就此种信息不准确所导致的灭失或损坏向承运人作出赔偿。

第三十二条

危险货物特别规则

当货物因本身性质或特性而已对人身、财产或环境形成危险，或适度显现有可能形成此种危险时：

(一) 托运人应在货物交付给承运人或履约方之前，及时将货物的危险性质或特性通知承运人。托运人未履行此项义务，且承运人或履约方无法以其他方式知道货物危险性质或特性的，托运人应就未发通知所导致的灭失或损坏向承运人负赔偿责任；

(二) 托运人应根据货物预定运输任何阶段所适用的公共当局的法律、条例或其他要求，对危险货物加标志或标签。托运人未履行此项义务的，托运人应就由此导致的灭失或损坏向承运人负赔偿责任。

第三十三条

单证托运人享有托运人的权利并承担其义务

一、单证托运人必须承担本章和第五十五条对托运人规定的义务和赔偿责任，且有权享有本章和第十三章为托运人提供的权利和抗辩。

二、本条第一款规定不影响托运人的义务、赔偿责任、权利或抗辩。

第三十四条

托运人为其他人负赔偿责任

托运人委托包括受雇人、代理人和分合同人在内的任何人履行托运人任何义务的，对于此等人的作为或不作为造成违反本公约规定的托运人义务，托运人负赔偿责任，但托运人委托承运人或代表承运人行事的履约方履行托运人义务的，对于此等人的作为或不作为，托运人不负赔偿责任。

第八章

运输单证和电子运输记录

第三十五条

运输单证或电子运输记录的签发

除非托运人与承运人已约定不使用运输单证或电子运输记录，或不使用运输单证或电子运输记录是行业习惯、惯例或做法，否则，货物一经向承运人或履约方交付运输，托运人，或经托运人同意的单证托运人，有权按照托运人的选择，从承运人处获得：

(一) 不可转让运输单证，或，符合第八条第一项规定的，不可转让电子运输记录；
或

(二) 适当的可转让运输单证，或，符合第八条第一项规定的，可转让电子运输记录，除非托运人与承运人已约定不使用可转让运输单证或可转让电子运输记录，或不使用可转让运输单证或可转让电子运输记录是行业习惯、惯例或做法。

第三十六条

合同事项

一、第三十五条述及的运输单证或电子运输记录中的合同事项应包括由托运人提供的下列信息：

- (一) 适合于运输的货名；
- (二) 识别货物所必需的主标志；

(三) 货物包数、件数或数量；和

(四) 货物重量(如果已由托运人提供)。

二、第三十五条述及的运输单证或电子运输记录中的合同事项还应包括：

(一) 承运人或履约方收到待运货物时货物表面状况的说明；

(二) 承运人名称和地址；

(三) 承运人或履约方收到货物日期、货物装船日期或运输单证或电子运输记录签发日期；和

(四) 运输单证可转让，且签发一份以上正本的，可转让运输单证的正本份数。

三、第三十五条述及的运输单证或电子运输记录中的合同事项还应包括：

(一) 收货人的名称和地址(如果收货人已由托运人指定)；

(二) 船舶名称(如果已在运输合同中指明)；

(三) 收货地和交货地(如果承运人已知道交货地)；和

(四) 装货港和卸货港(如果已在运输合同中指明)。

4. 就本条而言，本条第二款第一项中“货物表面状况”一词是指在下述基础上确定的货物状况：

(一) 货物由托运人交付给承运人或履约方时对所装载货物进行的合理外部检验；

和

(二) 承运人或履约方在签发运输单证或电子运输记录之前实际进行的任何进一步检验。

第三十七条

承运人的识别

一、合同事项中载明承运人名称的，运输单证或电子运输记录中凡是与此不一致的有关承运人身份的其他信息一概无效。

二、合同事项中未按第三十六条第二款第二项载明任何人为承运人，但合同事项载明货物已装上指定船舶的，推定该船舶的登记所有人为承运人，除非该登记所有人

能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，且能够指出该光船承租人及其地址，在这种情况下，推定该光船承租人为承运人。或，船舶登记所有人可以通过指出承运人及其地址，推翻将其当作承运人的推定。光船承租人可以按照同样方式推翻将其当作承运人的任何推定。

三、本条规定概不妨碍索赔人证明，承运人是合同事项所载明的人以外的人，或是根据本条第二款所识别的人以外的人。

第三十八条

签名

一、运输单证应由承运人或代其行事的人签名。

二、电子运输记录应包含承运人或代其行事的人的电子签名。凭借此种电子签名，应能够识别与该电子运输记录有关的签名人，且表明承运人对该电子运输记录的授权。

第三十九条

合同事项不完备

一、合同事项中缺少第三十六条第一款、第二款或第三款述及的一项或数项内容，或这些内容不准确，本身不影响运输单证或电子运输记录的法律性质或法律效力。

二、合同事项包含日期而未载明其含义的：

(一) 如果合同事项载明货物已装船，该日期视为运输单证或电子运输记录中载明的全部货物的装船日期；或

(二) 如果合同事项未载明货物已装船，该日期视为承运人或履约方收到货物的日期。

三、合同事项未载明承运人或履约方收到货物时货物表面状况的，该合同事项视为已载明承运人或履约方收到货物时货物表面状况良好。

第四十条

对合同事项中货物相关信息作出保留

一、在下列条件下，承运人应对第三十六条第一款中述及的信息作出保留，指出承运人对于托运人所提供信息的准确性不负责任：

(一) 承运人实际知道运输单证或电子运输记录中的任何重要声明有虚假或误导内容；或

(二) 承运人有合理的理由认为运输单证或电子运输记录中的任何重要声明有虚假或误导内容。

二、在不影响本条第一款的情况下，承运人可以按照本条第三款和第四款规定的情形和方式，对第三十六条第一款中述及的信息作出保留，指出承运人对于托运人所提供信息的准确性不负责任。

三、货物不放在封闭集装箱内或封闭车辆内交付给承运人或履约方运输，或货物放在封闭集装箱内或封闭车辆内交付且承运人或履约方实际检验了货物的，在下述条件下，承运人可以对第三十六条第一款中述及的信息作出保留：

(一) 承运人无实际可行或商业上合理的方式核对托运人提供的信息，在这种情况下，承运人可以注明其无法核对的信息；或

(二) 承运人有合理的理由认为托运人所提供的信息不准确，在这种情况下，承运人可以列入一个条款，提供其合理认为准确的信息。

四、货物放在封闭集装箱内或封闭车辆内交付给承运人或履约方运输的，承运人可以就下列条款中述及的信息作出保留：

(一) 第三十六条第一款第一项、第二项或第三项，条件是：

1. 集装箱内或车辆内货物未经过承运人或履约方实际检验；并且
2. 无论承运人还是履约方均未在签发运输单证或电子运输记录之前以其他方式实际知道集装箱内或车辆内货物的情况；和

(二) 第三十六条第一款第四项，条件是：

1. 无论承运人还是履约方均未对集装箱或车辆称重，且托运人和承运人均未在装运货物之前约定对集装箱或车辆称重并将其重量记载在合同事项中；或
2. 无实际可行或商业上合理的方式核对集装箱或车辆重量。

第四十一条

合同事项的证据效力

除合同事项已按照第四十条规定的情形和方式作了保留外：

(一) 运输单证或电子运输记录是承运人收到合同事项中所记载货物的初步证据；

(二) 在下列情况下，承运人就任何合同事项提出的相反证据不予接受：

1. 此种合同事项载于已转让给善意行事第三方的可转让运输单证或可转让电子运输记录；或

2. 此种合同事项载于载明必须交单提货，且已转让给善意行事收货人的不可转让运输单证。

(三) 承运人提出的针对善意行事收货人的相反证据，在该收货人依赖载于不可转让运输单证或不可转让电子运输记录中的下述任何合同事项时，不予接受：

1. 第三十六条第一款中述及的合同事项，此种合同事项由承运人提供；
2. 集装箱的号码、型号和识别号，而非集装箱封条的识别号；和
3. 第三十六条第二款中述及的合同事项。

第四十二条

“预付运费”

合同事项载有“预付运费”声明或类似性质声明的，承运人不能以运费尚未支付这一主张对抗持有人或收货人。持有人或收货人也是托运人的，本条不适用。

第九章 货物交付

第四十三条 接受交货的义务

当货物到达目的地时，要求交付货物的收货人应在运输合同约定的时间或期限内，在运输合同约定的地点接受交货，无此种约定的，应在考虑到合同条款和行业习惯、惯例或做法以及运输情形，能够合理预期的交货时间和地点接受交货。

第四十四条 确认收到的义务

收货人应按照交付货物的承运人或履约方的要求，以交货地的习惯方式确认从承运人或履约方收到了货物。收货人拒绝确认收到货物的，承运人可以拒绝交付。

第四十五条 未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付

未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的：

- (一) 承运人应在第四十三条述及的时间和地点将货物交付给收货人。声称是收货人的人未按照承运人的要求适当表明其为收货人的，承运人可以拒绝交付；
- (二) 收货人的名称和地址未在合同事项中载明的，控制方应在货物到达目的地前或在货物到达目的地时，将收货人的名称和地址告知承运人；
- (三) 在不影响第四十八条第一款的情况下，如果货物未能交付是因为 1. 收货人接到了到货通知而未在第四十三条述及的时间或期限内向承运人主张提取货物，2. 承运人因声称是收货人的人未适当表明其为收货人而拒绝交货，或 3. 承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知控制方，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方或托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(四) 承运人根据本条第三项按照控制方、托运人或单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下交付货物的义务。

第四十六条

签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

签发不可转让运输单证，其中载明必须交单提货的：

(一) 承运人应在收货人按照承运人的要求适当表明其为收货人并提交不可转让单证时，在第四十三条述及的时间和地点将货物交付给收货人。声称是收货人的人不能按照承运人的要求适当表明其为收货人的，承运人可以拒绝交付，未提交不可转让单证的，承运人应拒绝交付。所签发不可转让单证有一份以上正本的，提交一份正本单证即可，其余正本单证随即失去效力；

(二) 在不影响第四十八条第一款的情况下，如果货物未能交付是因为 1. 收货人接到了到货通知而未在第四十三条述及的时间或期限内货物到达目的地后向承运人主张提取货物，2. 承运人因声称是收货人的人未适当表明其为收货人或未提交单证而拒绝交货，或 3. 承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人应通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(三) 承运人根据本条第二项按照托运人或单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下交付货物的义务，而不考虑是否已向承运人提交不可转让运输单证。

第四十七条

签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付

一、签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的：

(一) 可转让运输单证或可转让电子运输记录的持有人有权在货物到达目的地后向承运人主张提取货物，在这种情况下，下列要求之一得到满足时，承运人即应在第四十三条述及的时间和地点将货物交付给该持有人：

1. 该持有人提交了可转让运输单证，该持有人为第一条第十款第一项第1目述及的人的，还适当表明了其身份；或

2. 该持有人按照第九条第一款述及的程序证明其为可转让电子运输记录的持有人。

(二) 本款第一项第1目或第三项第2目所列要求未得到满足的，承运人应拒绝交付；

(三) 所签发可转让运输单证有一份以上正本，且该单证中注明正本份数的，提交一份正本单证即可，其余正本单证随即失去效力。使用可转让电子运输记录的，按照第九条第一款规定的程序一经向持有人交付货物，该电子运输记录随即失去效力。

二、在不影响第四十八条第一款的情况下，可转让运输单证或可转让电子运输记录明确规定可以不提交运输单证或电子运输记录交付货物的，适用下列规则：

(一) 如果货物未能交付是因为 1. 持有人接到了到货通知而未在第四十三条述及的时间或期限内向承运人主张提取货物，2. 承运人因声称是持有人的人未适当表明其为第一条第十款第一项第1目所述及的人之一而拒绝交货，或 3. 承运人经合理努力无法确定持有人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人应通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(二) 承运人根据本条第二款第一项按照托运人或单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下向持有人交付货物的义务，而不考虑是否已向承运人提交可转让运输单证，也不考虑凭可转让电子运输记录主张提货的人是否已按照第九条第一款述及的程序证明其为持有人；

(三) 承运人根据本条第二款第五项对持有人负赔偿责任的，根据本条第二款第一项发出指示的人应补偿承运人由此遭受的损失。该人未能按照承运人的合理要求提供适当担保的，承运人可以拒绝遵守这些指示；

(四) 一人在承运人已根据本条第二款第二项交付货物后成为可转让运输单证或可转让电子运输记录的持有人，仍根据此项交货前的合同安排或其他安排取得对承运人除主张提货权以外的运输合同下的权利；

(五) 虽有本条第二款第二项和第二款第四项的规定，一持有人在此项交货后成为持有人，在其成为持有人时不知道且理应不可能知道此项交货的，取得可转让运输单证或可转让电子运输记录所包含的权利。合同事项载明预计到货时间，或载明如何获取有关货物是否已交付的信息的，推定该持有人在成为持有人时已知道或理应能够知道货物的交付。

第四十八条

货物仍未交付

一、在本条中，只有在下列情形下，货物到达目的地后应被视为仍未交付：

(一) 收货人未根据本章的规定，在第四十三条述及的时间和地点接受交货；

(二) 控制方、持有人、托运人或单证托运人无法被找到，或未根据第四十五条、第四十六条和第四十七条向承运人发出适当指示；

(三) 根据第四十四条、第四十五条、第四十六条和第四十七条，承运人有权或必须拒绝交付货物；

(四) 根据请求交货地的法律条例，不允许承运人向收货人交付货物；或

(五) 承运人无法交付货物的其他情形。

二、在不影响承运人可以向托运人、控制方或收货人主张其他任何权利的情况下，货物仍未交付的，由有权提取货物的人承担风险和费用，承运人可以根据情况的合理要求就货物采取行动，其中包括：

(一) 将货物存放在任何合适地方；

(二) 货物载于集装箱内或车辆内的，打开包装，或就货物采取其他行动，包括转移货物；并且

(三) 按照惯例，或根据货物当时所在地的法律条例，将货物出售或销毁。

三、只有在承运人已就本条第二款所设想的行动，向合同事项中载明的货物到达目的地时可能存在的任何被通知人，并向承运人知道的收货人、控制方或托运人这三种人之一，按照所列顺序发出合理通知之后，承运人方可行使本条第二款规定的权利。

四、货物根据本条第二款第三项出售的，承运人应为有权提取货物的人的利益代为保管出售货物的价款，但可从中扣除承运人承担的任何费用和应付给承运人的与运输这些货物有关的其他任何款项。

五、对于在本条所规定的货物仍未交付期间内发生的货物灭失或损坏，承运人不负赔偿责任，除非索赔人证明，此种灭失或损坏是由于承运人未能在当时的情况下采取应有的合理步骤保存货物所致，且承运人已知道或本应知道不采取此种步骤将给货物造成的灭失或损坏。

第四十九条

货物留置

本公约的规定概不影响承运人或履约方可以根据运输合同或准据法留置货物，为应付款的偿付获得担保的权利。

第十章

控制方的权利

第五十条

控制权的行使和范围

一、控制权只能由控制方行使，且仅限于：

- (一) 就货物发出指示或修改指示的权利，此种指示不构成对运输合同的变更；
- (二) 在计划挂靠港，或在内陆运输情况下在运输途中的任何地点提取货物的权利；和
- (三) 由包括控制方在内的其他任何人取代收货人的权利。

二、控制权存在于第十二条规定的整个承运人责任期间，该责任期届满时即告终止。

第五十一条

控制方的识别和控制权的转让

一、除本条第二款、第三款和第四款述及的情形外，

(一) 托运人为控制方，除非托运人在订立运输合同时指定收货人、单证托运人或其他人为控制方；

(二) 控制方有权将控制权转让给其他人。此种转让在转让人向承运人发出转让通知时对承运人产生效力，受让人于是成为控制方；并且

(三) 控制方行使控制权时，应适当表明其身份。

二、已签发不可转让运输单证，其中载明必须交单提货的：

(一) 托运人为控制方，且可以将控制权转让给运输单证中指定的收货人，该运输单证可不经背书转让给该人。所签发单证有一份以上正本的，应转让所有正本单证，方可实现控制权的转让；并且

(二) 为了行使控制权，控制方应提交单证且适当表明其身份。所签发单证有一份以上正本的，应提交所有正本单证，否则不能行使控制权。

三、签发可转让运输单证的：

(一) 持有人为控制方，所签发可转让运输单证有一份以上正本的，持有人得到所有正本单证，方可成为控制方；

(二) 持有人可以根据第五十七条，通过将可转让运输单证转让给其他人而转让控制权。所签发单证有一份以上正本的，应向该人转让所有正本单证，方可实现控制权的转让；并且

(三) 为了行使控制权，持有人应向承运人提交可转让运输单证，持有人是第一条第十款第一项第1目述及的其中一种人的，应适当表明其身份。所签发单证有一份以上正本的，应提交所有正本单证，否则不能行使控制权。

四、签发可转让电子运输记录的：

(一) 持有人为控制方；

(二) 持有人可以按照第九条第一款述及的程序，通过转让可转让电子运输记录，将控制权转让给其他人；并且

(三) 为了行使控制权，持有人应按照第九条第一款述及的程序证明其为持有人。

第五十二条

承运人执行指示

一、除须遵循本条第二款和第三款的规定外，在下列条件下，承运人应执行第五十条述及的指示：

- (一) 发出此种指示的人有权行使控制权；
- (二) 该指示送达承运人时即能按照其中的条件合理地执行；并且
- (三) 该指示不会干扰承运人的正常营运，包括其交付作业。

二、在任何情况下，控制方均应偿还承运人根据本条勤勉执行任何指示而可能承担的合理的额外费用，且应补偿承运人可能由于此种执行而遭受的灭失或损坏，包括为承运人可能赔付其他所载运货物的灭失或损坏而作出赔偿。

三、按照承运人的合理预计，根据本条执行指示将产生额外费用、灭失或损坏的，承运人有权从控制方处获得与之数额相当的担保。未提供此种担保的，承运人可以拒绝执行指示。

四、承运人违反本条第一款对其规定的义务，未遵守控制方指示而造成货物灭失、损坏或迟延交付的，承运人所负的赔偿责任应根据第十七条至第二十三条确定，承运人应付的赔偿额应根据第五十九条至第六十一条确定。

第五十三条

视为交货

根据第五十二条第一款按照指示交付货物，视为在目的地交货，第九章中有关此种交货的规定适用于此种货物。

第五十四条

运输合同的变更

一、控制方是唯一可以与承运人约定对运输合同的变更的人，但第五十条第一款第二项和第三项述及的内容除外。

二、对运输合同的变更，包括第五十条第一款第二项和第三项述及的内容，应在可转让运输单证或必须提交的不可转让运输单证上记载或并入可转让电子运输记录，或在控制方提出要求时，应在不可转让运输单证上记载或并入不可转让电子运输记录。凡作此种记载或并入的变更，均应根据第三十八条签名。

第五十五条

向承运人提供补充信息、指示或文件

一、控制方应按照承运人或履约方的要求，及时提供承运人履行其在运输合同下义务而可能合理需要的有关货物的信息、指示或文件，此种信息、指示或文件尚未由托运人提供，且承运人无法以其他方式合理获得。

二、承运人经合理努力无法确定控制方，或控制方无法向承运人提供适当信息、指示或文件的，应由托运人提供此种信息、指示或文件。承运人经合理努力无法确定托运人的，应由单证托运人提供此种信息、指示或文件。

第五十六条

协议变更

运输合同当事人可以协议变更第五十条第一款第二项和第三项、第五十条第二款和第五十二条的效力。当事人还可以限制或排除第五十一条第一款第二项所述及的控制权的可转让性。

第十一章

权利转让

第五十七条

签发可转让运输单证或可转让电子运输记录

一、签发可转让运输单证的，其持有人可以通过向其他人转让该运输单证而转让其中包含的各项权利：

(一) 是指示单证的，须妥善背书给该其他人，或须空白背书；或

(二) 是 1. 不记名单证或空白背书单证的, 或是 2. 凭记名人指示开出的单证, 且转让发生在第一持有人与该记名人之间的, 无须背书。

二、签发可转让电子运输记录的, 不论该电子运输记录是凭指示开出还是凭记名人指示开出, 其持有人均可以按照第九条第一款述及的程序, 通过转让该电子运输记录, 转让其中包含的各项权利。

第五十八条

持有人的赔偿责任

一、在不影响第五十五条的情况下, 非托运人的持有人, 未行使运输合同下任何权利的, 不能只因为是持有人而负有运输合同下的任何赔偿责任。

二、非托运人的持有人, 行使运输合同下任何权利的, 负有运输合同对其规定的任何赔偿责任, 但此种赔偿责任须载入可转让运输单证或可转让电子运输记录, 或可以从其中查明。

三、就本条第一款和第二款而言, 非托运人的持有人不能只因为下列作为而被视为行使运输合同下的任何权利:

(一) 该持有人根据第十条与承运人约定, 以可转让电子运输记录替换可转让运输单证, 或以可转让运输单证替换可转让电子运输记录; 或

(二) 该持有人根据第五十七条转让其权利。

第十二章

赔偿责任限额

第五十九条

赔偿责任限额

一、除须遵循第六十条以及第六十一条第一款的规定外, 承运人对于违反本公约对其规定的义务所负赔偿责任的限额, 按照索赔或争议所涉货物的件数或其他货运单位计算, 每件或每个其他货运单位 875 个计算单位, 或按照索赔或争议所涉货物的毛重计算, 每公斤 3 个计算单位, 以两者中较高限额为准, 但货物价值已由托运人申报

且在合同事项中载明的，或承运人与托运人已另行约定高于本条所规定的赔偿责任限额的，不在此列。

二、货物载于集装箱、货盘或拼装货物的类似装运器具内，或载于车辆内运输的，合同事项中载列的载于此种装运器具内或车辆内的货物件数或货运单位数，视为货物件数或货运单位数。未载列的，载于此种装运器具内或车辆内的货物视为一个货运单位。

三、本条述及的计算单位，是国际货币基金组织定义的特别提款权。本条述及的限额，须按照一国国家货币在判决日或裁决日，或在当事人约定日的币值折算成该国货币。一缔约国是国际货币基金组织成员国的，该国货币对特别提款权的比价，须按照国际货币基金组织当日对其业务和交易实行的计价换算方法计算。一缔约国不是国际货币基金组织成员国的，该国货币对特别提款权的比价，须按照该国确定的方式计算。

第六十条

迟延造成损失的赔偿责任限额

除须遵循第六十一条第二款的规定外，对迟延造成货物灭失或损坏的赔偿额，应按照第二十二条计算，对迟延造成经济损失的赔偿责任限额，是相当于迟交货物应付运费两倍半的数额。根据本条以及第五十九条第一款确定的赔付总额，不得超过所涉货物全损时根据第五十九条第一款确定的限额。

第六十一条

赔偿责任限制权的丧失

一、如果索赔人证明，违反本公约规定的承运人义务所造成的损失，是由于声称有权限制赔偿责任的人本人故意造成此种损失的作为或不作为所导致的，或是明知可能产生此种损失而轻率地作为或不作为所导致的，则承运人或第十八条述及的任何人，无权根据第五十九条的规定或按照运输合同的约定享有限制赔偿责任的利益。

二、如果索赔人证明，迟延交付是由于声称有权限制赔偿责任的人本人故意造成迟延损失的作为或不作为所导致的，或是明知可能产生此种损失而轻率地作为或不作

为所导致的，则承运人或第十八条述及的任何人，无权根据第六十条的规定享有限制赔偿责任的利益。

第十三章

时效

第六十二条

时效期

一、两年时效期满后，不得就违反本公约下的一项义务所产生的索赔或争议提起司法程序或仲裁程序。

二、本条第一款述及的时效期，自承运人交付货物之日起算，未交付货物或只交付了部分货物的，自本应交付货物最后之日起算。时效期间的起算日不包括在该期间内。

三、即使本条第一款规定的时效期满，一方当事人仍然可以提出索赔作为抗辩，或以此抵消对方当事人提出的索赔。

第六十三条

时效的延长

第六十二条规定的时效期不得中止或中断，但被索赔人可以在时效期内的任何时间，通过向索赔人声明而延长该时效期。该时效期可以经再次声明或多次声明进一步延长。

第六十四条

追偿诉讼

被认定负有责任的人，可以在第六十二条规定的时效期满后提起追偿诉讼，提起该追偿诉讼的时效期以下列较晚者为准：

- (一) 提起程序的管辖地准据法所允许的时效期内；或
- (二) 自追偿诉讼提起人解决原索赔之日起，或自收到向其本人送达的起诉文书之日(以较早者为准)起九十日内。

第六十五条

对被识别为承运人的人的诉讼

对光船承租人或对根据第三十七条第二款被识别为承运人的人的诉讼，可以在第六十二条规定的时效期满后提起，提起该诉讼的时效期以下列较晚者为准：

- (一) 提起程序的管辖地准据法所允许的时效期内；或
- (二) 自识别承运人之日起，或自船舶登记所有人或光船承租人根据第三十七条第二款推翻其为承运人的推定之日起九十日内。

第十四章

管辖权

第六十六条

对承运人的诉讼

除非运输合同载有一项符合第六十七条或第七十二条的排他性法院选择协议，否则原告有权根据本公约在下列管辖法院之一对承运人提起司法程序：

- (一) 对下列地点之一拥有管辖权的一管辖法院：
 - 1. 承运人的住所；
 - 2. 运输合同约定的收货地；
 - 3. 运输合同约定的交货地；或
 - 4. 货物的最初装船港或货物的最终卸船港；或
- (二) 为裁定本公约下可能产生的向承运人索赔事项，托运人与承运人在协议中指定的一个或数个管辖法院。

第六十七条

法院选择协议

一、根据第六十六条第二项选择的法院，只有经合同当事人协议约定，且只有授予管辖权协议满足下列各项条件，方能对合同当事人之间的争议具有排他性管辖权：

(一) 该协议载于清楚载明各方当事人名称和地址的批量合同，此种批量合同或 1. 是单独协商订立，或 2. 载有一则存在一项排他性法院选择协议的明确声明，且指出批量合同中载有该协议的部分；并且

(二) 该协议清楚指定某一缔约国的数个法院或某一缔约国的一个或数个特定法院。

二、根据本条第一款订立的排他性法院选择协议，只有满足下列各项条件，方能对不是批量合同当事人的人具有约束力：

(一) 该法院位于第六十六条第一项所指定的地点之一；

(二) 该协议载于运输单证或电子运输记录；

(三) 关于诉讼提起地法院以及该法院拥有排他性管辖权的通知已及时、正确地发给该人；并且

(四) 受案法院的法律承认该排他性法院选择协议对该人具有约束力。

第六十八条

对海运履约方的诉讼

原告有权在对下列地点之一拥有管辖权的管辖法院，根据本公约对海运履约方提起司法程序：

(一) 海运履约方的住所；或

(二) 海运履约方接收货物的港口或海运履约方交付货物的港口，或海运履约方执行与货物有关的各种活动的港口。

第六十九条

不另增管辖权地

除须遵循第七十一条和第七十二条的规定外，不得在不是根据第六十六条或第六十八条指定的法院，根据本公约对承运人或海运履约方提起司法程序。

第七十条

扣留以及临时措施或保全措施

本公约的规定概不影响对临时措施或保全措施，包括对扣留的管辖权。除非符合下列条件，否则临时措施或保全措施执行地所在国的法院不享有裁定案件实体的管辖权：

- (一) 符合本章的要求；或
- (二) 一项国际公约在该国适用的，该国际公约作此规定。

第七十一条

诉讼合并和移转

一、除非根据第六十七条或第七十二条存在一项具有约束力的排他性法院选择协议，就同一事件同时对承运人和海运履约方提起一项共同诉讼的，只能在同时根据第六十六条和第六十八条指定的一法院提起该诉讼。无上述这类法院的，可以在根据第六十八条第二项指定的一法院，在其存在的情况下提起该诉讼。

二、除非根据第六十七条或第七十二条存在一项具有约束力的排他性法院选择协议，承运人或海运履约方提起的诉讼寻求一项不承担赔偿责任声明的，或提起的其他任何诉讼将剥夺一人根据第六十六条或第六十八条选择诉讼地的权利的，该承运人或海运履约方应在被告已选择根据第六十六条或第六十八条(两者以适用者为准)所指定的法院的情况下，根据被告的要求撤回该诉讼，然后可以在该法院重新提起诉讼。

第七十二条

争议产生后的协议和被告应诉时的管辖权

一、争议产生后，争议各方当事人可以协议约定在任何管辖法院解决争议。

二、被告在一管辖法院应诉，未根据该法院的规则提出管辖权异议的，该法院拥有管辖权。

第七十三条

承认和执行

一、根据本公约拥有管辖权的一法院在一缔约国作出的裁决，应在另一缔约国根据该另一缔约国的法律得到承认和执行，但两国须已根据第七十四条作出声明。

二、一法院可以以其法律所提供的拒绝承认和执行的理由为根据，拒绝给予承认和执行。

三、本章不得影响加入本公约的区域经济一体化组织对其成员国彼此承认或执行判决适用本组织的规则，不论这些规则的通过时间是在本公约之前还是之后。

第七十四条

第十四章的适用

本章的规定只能对根据第九十一条声明其将受本章规定约束的缔约国具有约束力。

第十五章

仲裁

第七十五条

仲裁协议

一、除须遵循本章的规定外，当事人可以协议约定，任何根据本公约运输货物可能产生的争议均应提交仲裁。

二、仲裁程序应按照对承运人提起索赔的人的选择：

- (一) 在仲裁协议为此目的指定的任何地点进行；或
- (二) 在一国的其他任何地点进行，下列任何地点位于该国即可：
 1. 承运人的住所；
 2. 运输合同约定的收货地；
 3. 运输合同约定的交货地；或
 4. 货物的最初装船港或货物的最终卸船港。

三、仲裁协议指定的仲裁地对仲裁协议当事人之间的争议具有约束力，条件是，载有该仲裁协议的批量合同清楚载明各方当事人的名称和地址，且该批量合同属于下列情况之一：

(一) 是单独协商订立的；或

(二) 载有一则存在一项仲裁协议的明确声明，且指出批量合同中载有该仲裁协议的部分。

四、仲裁协议已根据本条第三款订立的，该协议指定的仲裁地，只有满足下列条件，方能对不是批量合同当事人的人具有约束力：

(一) 该协议指定的仲裁地位于本条第二款第二项述及的地点之一；

(二) 该协议载于运输单证或电子运输记录；

(三) 仲裁地通知已及时、正确地发给受仲裁协议约束的人；并且

(四) 准据法准许该人受该仲裁协议的约束。

五、本条第一款、第二款、第三款和第四款的规定，视为每一仲裁条款或仲裁协议的一部分，此种条款或协议的规定，凡与其不一致的，一概无效。

第七十六条

非班轮运输中的仲裁协议

一、非班轮运输的运输合同由于下列原因而适用本公约或本公约规定的，本公约的规定概不影响该运输合同中仲裁协议的可执行性：

(一) 适用第七条；或

(二) 各方当事人自愿在本来不受本公约管辖的运输合同中纳入本公约。

二、虽有本条第一款规定，运输单证或电子运输记录由于适用第七条而适用本公约的，其中的仲裁协议仍受本章的管辖，除非此种运输单证或电子运输记录：

(一) 载明了因适用第六条而被排除在本公约适用范围之外的租船合同或其他合同的各方当事人和日期；并且

(二) 以具体提及方式纳入了租船合同或其他合同中载有仲裁协议规定的条款。

第七十七条

争议产生后的仲裁协议

虽有本章和第十四章的规定，争议产生后，争议各方当事人仍可以协议约定在任何地点以仲裁方式解决争议。

第七十八条

第十五章的适用

本章的规定只能对根据第九十一条声明其将受本章规定约束的缔约国具有约束力。

第十六章

合同条款的有效性

第七十九条

一般规定

一、除非本公约另有规定，运输合同中的条款，凡有下列情形之一的，一概无效：

- (一) 直接或间接，排除或限制承运人或海运履约方在本公约下所承担的义务；
- (二) 直接或间接，排除或限制承运人或海运履约方对违反本公约下的义务所负的赔偿责任；或
- (三) 将货物的保险利益转让给承运人或第十八条述及的人。

二、除非本公约另有规定，运输合同中的条款，凡有下列情形之一的，一概无效：

- (一) 直接或间接，排除、限制或增加托运人、收货人、控制方、持有人或单证托运人在本公约下所承担的义务；或
- (二) 直接或间接，排除、限制或增加托运人、收货人、控制方、持有人或单证托运人对违反本公约下任何义务所负的赔偿责任。

第八十条

批量合同特别规则

一、虽有第七十九条的规定，在承运人与托运人之间，本公约所适用的批量合同可以约定增加或减少本公约中规定的权利、义务和赔偿责任。

二、根据本条第一款作出的背离，仅在下列情况下具有约束力：

(一) 批量合同载有一则该批量合同背离本公约的明确声明；

(二) 批量合同 1. 是单独协商订立的，或 2. 明确指出批量合同中载有背离内容的部分；

(三) 给予了托运人按照符合本公约的条款和条件订立运输合同，而不根据本条作出任何背离的机会，且向托运人通知了此种机会；并且

(四) 背离既不是 1. 以提及方式从另一文件并入，也不是 2. 包含在不经协商的附合合同中。

三、承运人的公开运价表和服务表、运输单证、电子运输记录或类似文件不是本条第一款所指的批量合同，但批量合同可以通过提及方式并入此类文件，将其作为合同条款。

四、本条第一款既不适用于第十四条第一项和第二项、第二十九条和第三十二条中规定的权利和义务或因违反这些规定而产生的赔偿责任，也不适用于因第六十一条述及的作为或不作为而产生的任何赔偿责任。

五、批量合同满足本条第二款要求的，其中背离本公约的条款，须满足下列条件，方能在承运人与非托运人的其他任何人之间适用：

(一) 该人已收到明确记载该批量合同背离本公约的信息，且已明确同意受此种背离的约束；并且

(二) 此种同意不单在承运人的公开运价表和服务表、运输单证或电子运输记录上载明。

六、一方当事人对背离本公约主张利益的，负有证明背离本公约的各项条件已得到满足的举证责任。

第八十一条

活动物和某些其他货物特别规则

虽有第七十九条的规定，在不影响第八十条的情况下，运输合同可以排除或限制承运人和海运履约方的义务或赔偿责任，条件是：

(一) 货物是活动物，但如果索赔人证明，货物灭失、损坏或迟延交付，是由于承运人或第十八条述及的人故意造成此种货物灭失、损坏或此种迟延损失的作为或不作为所导致的，或是明知可能产生此种灭失、损坏或此种迟延损失而轻率地作为或不作为所导致的，则任何此种排除或限制均属无效；或

(二) 货物的性质或状况，或进行运输的情况和条件，使得有合理的理由达成一项特别协议，但此种运输合同不能涉及正常贸易过程中所进行的正常商业货运，且此种货物运输未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录。

第十七章

本公约不管辖的事项

第八十二条

管辖其他运输方式货物运输的国际公约

本公约的规定概不影响适用在本公约生效时已生效的，规范承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的下列国际公约，包括今后对此种公约的任何修正：

(一) 任何管辖航空货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于运输合同的任何部分；

(二) 任何管辖公路货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于船载车辆不卸货的货物运输；

(三) 任何管辖铁路货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于补充铁路运输的海上货物运输；或

(四) 任何管辖内河航道货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于不在内河航道和海上转船的货物运输。

第八十三条
赔偿责任总限制

本公约的规定概不影响适用任何规范船舶所有人赔偿责任总限制的国际公约或国内法。

第八十四条
共同海损

本公约的规定概不影响适用有关共同海损理算的运输合同条款或国内法规定。

第八十五条
旅客和行李

本公约不适用于旅客及其行李的运输合同。

第八十六条
核事故造成的损害

对于核事故造成的损害，根据下列文书应由核设施经营人负赔偿责任的，不产生本公约下的任何赔偿责任：

(一) 经 1964 年 1 月 28 日附加议定书以及 1982 年 11 月 16 日和 2004 年 2 月 12 日议定书修正的 1960 年 7 月 29 日《关于核能领域第三方责任巴黎公约》、经 1988 年 9 月 21 日《关于适用维也纳公约和巴黎公约的联合议定书》修正并经 1997 年 9 月 12 日《修正 1963 年核损害民事责任维也纳公约的议定书》修正的 1963 年 5 月 21 日《核损害民事责任维也纳公约》、或 1997 年 9 月 12 日《关于核损害补充赔偿公约》，包括就核设施经营人对核事故造成损害的赔偿责任对这些公约的任何修正以及这方面的任何新公约；或

(二) 适用于此类损害赔偿责任的国内法，条件是此种国内法在各方面同《巴黎公约》、《维也纳公约》或《关于核损害补充赔偿公约》一样有利于可能遭受损害的人。

第十八章

最后条款

第八十七条

保存人

兹指定联合国秘书长为本公约保存人。

第八十八条

签署、批准、接受、核准或加入

一、本公约 2009 年 9 月 23 日在荷兰鹿特丹开放供各国签署，随后在纽约联合国总部开放供各国签署。

二、本公约须经签署国批准、接受或核准。

三、本公约自开放供签署之日起对所有未签署国开放供加入。

四、批准书、接受书、核准书和加入书应交存联合国秘书长。

第八十九条

退出其他公约

一、1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单若干法律规则国际公约》、1968 年 2 月 23 日签署的修正《统一提单若干法律规则国际公约》的议定书、或 1979 年 12 月 21 日在布鲁塞尔签署的修正经由 1968 年 2 月 23 日修正议定书修正的《统一提单若干法律规则国际公约》的议定书的缔约国，应在批准、接受、核准或加入本公约的同时，通过向比利时政府提供相应的通知，退出已是其缔约国的该公约及其议定书，同时声明退约自本公约对该国生效之日起生效。

二、1978 年 3 月 31 日在汉堡缔结的《联合国海上货物运输公约》的缔约国，应在批准、接受、核准或加入本公约的同时，通过向联合国秘书长提供相应的通知，退出该公约，同时声明退约自本公约对该国生效之日起生效。

三、就本条而言，本条第一款和第二款所列文书的缔约国对本公约的批准、接受、核准和加入，凡在本公约生效之后通知保存人的，只有在这些国家按照要求对这些文

书的退出生效之后方可生效。本公约保存人应与作为本条第一款所列文书保存人的比利时政府协商，确保这方面的必要协调。

第九十条

保留

不准许对本公约作出保留。

第九十一条

声明的程序和效力

一、第七十四条和第七十八条所准许的声明，可以在任何时间作出。第九十二条第一款和第九十三条第二款所准许的初步声明，应在签署、批准、接受、核准或加入时作出。其他声明，本公约一概不予准许。

二、在签署时作出的声明，必须在批准、接受或核准时加以确认。

三、声明及其确认，应以书面形式作出，且应正式通知保存人。

四、声明在本公约对有关国家生效时同时生效。但是，保存人于本公约生效后收到正式通知的声明，应于保存人收到该声明之日起六个月期满后的下一个月第一日生效。

五、根据本公约作出声明的任何国家，可以在任何时间以书面形式正式通知保存人撤回该声明。声明的撤回，或在本公约准许情况下对声明的更改，于保存人收到该通知之日起六个月期满后的下一个月第一日生效。

第九十二条

对本国领土单位的效力

一、一缔约国拥有两个或多个领土单位，各领土单位对本公约所涉事项适用不同法律制度的，可以在签署、批准、接受、核准或加入时声明本公约适用于本国的全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，且可以在任何时间通过提出另一声明修改其所作的声明。

二、此种声明应通知保存人，且明确指出适用本公约的领土单位。

三、一缔约国根据本条声明本公约适用于该国的一个或数个领土单位而不是全部领土单位的，一地点位于不适用本公约的领土单位，为本公约之目的，视为不在缔约国内。

四、一缔约国未根据本条第一款提出声明的，本公约适用于该国的全部领土单位。

第九十三条

区域经济一体化组织的参与

一、由主权国家组成，且对本公约管辖的某些事项拥有管辖权的区域经济一体化组织同样可以签署、批准、接受、核准或加入本公约。在这种情况下，区域经济一体化组织享有的权利和承担的义务应与缔约国相同，但仅限于该组织对本公约所管辖事项拥有管辖权的范围。当涉及本公约下缔约国数目时，区域经济一体化组织内的成员国为本公约缔约国的，该区域经济一体化组织不能算作一个缔约国。

二、区域经济一体化组织应在签署、批准、接受、核准或加入时向保存人提出声明，指出对本公约所管辖的哪些事项的管辖权已由其成员国转移给该组织。根据本款提出声明后，如果管辖权分配发生任何变化，包括管辖权新的转移，区域经济一体化组织应迅速通知保存人。

三、本公约中，对“一缔约国”或“缔约国”的任何提及，必要时同等适用于区域经济一体化组织。

第九十四条

生效

一、本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或加入书交存之日起一年期满后的下一个月第一日生效。

二、一国在第二十份批准书、接受书、核准书或加入书交存日之后成为本公约缔约国的，本公约于交存该国的相应文书一年期满后的下一个月第一日对该国生效。

三、运输合同于本公约对一缔约国生效之日或生效之后订立的，该缔约国应对其适用本公约。

第九十五条

修订和修正

一、在不少于三分之一本公约缔约国的请求下，联合国秘书长应召开缔约国会议修订或修正本公约。

二、本公约修正案生效后交存的任何批准书、接受书、核准书或加入书，视为适用于经修正的公约。

第九十六条

退出本公约

一、缔约国可以通过向保存人发出书面通知，于任何时间退出本公约。

二、退约于保存人收到通知一年期满后的下一个月第一日生效。通知中指明更长期限的，退约于保存人收到通知后该更长期限期满时生效。

二零零八年十二月十一日订于纽约，正本一份，阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本同为作准文本。

兹由经各国政府正式授权的下列署名全权代表签署本公约，以昭信守。

**UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS
WHOLLY OR PARTLY BY SEA**



UNITED NATIONS
2008

UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA

The States Parties to this Convention,

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Have agreed as follows:

Chapter 1

General provisions

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.
5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.
7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a

maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

15. “Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to

the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".

16. "Non-negotiable transport document" means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. "Electronic communication" means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. "Negotiable electronic transport record" means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as "to order", or "negotiable", or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable"; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. "Non-negotiable electronic transport record" means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The "issuance" of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The "transfer" of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. "Contract particulars" means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. "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 container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. "Ship" means any vessel used to carry goods by sea.

26. "Container" means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. "Vehicle" means a road or railroad cargo vehicle.

28. "Freight" means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. "Domicile" means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.

30. "Competent court" means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

Article 2 *Interpretation of this Convention*

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

Article 3 *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75,

paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

Article 4

Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Chapter 2

Scope of application

Article 5

General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;

(c) The place of delivery; or

(d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

Article 6
Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

(a) Charter parties; and

(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

(a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and

(b) A transport document or an electronic transport record is issued.

Article 7
Application to certain parties

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

Chapter 3
Electronic transport records

Article 8
Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9

Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10

Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

Chapter 4

Obligations of the carrier

Article 11

Carriage and delivery of the goods

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12

Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13
Specific obligations

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

Article 14
Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and

(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 15
Goods that may become a danger

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

Article 16
Sacrifice of the goods during the voyage by sea

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

Chapter 5
Liability of the carrier for loss, damage or delay

Article 17
Basis of liability

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:
 - (a) Act of God;
 - (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;

(c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;

(d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;

(e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;

(f) Fire on the ship;

(g) Latent defects not discoverable by due diligence;

(h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;

(i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;

(j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;

(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;

(l) Saving or attempting to save life at sea;

(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;

(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

Article 18 *Liability of the carrier for other persons*

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

(a) Any performing party;

(b) The master or crew of the ship;

(c) Employees of the carrier or a performing party; or

(d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the

person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

Article 19
Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Article 20
Joint and several liability

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21

Delay

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 22

Calculation of compensation

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.
2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.
3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

Article 23

Notice in case of loss, damage or delay

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.
2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.
3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

Chapter 6

Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24 *Deviation*

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

Article 25 *Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(a) Such carriage is required by law;

(b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special

risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.

3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

Article 26

Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Chapter 7

Obligations of the shipper to the carrier

Article 27 *Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.
2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.
3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

Article 28 *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

Article 29 *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage,

provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

Article 30

Basis of shipper's liability to the carrier

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

Article 31

Information for compilation of contract particulars

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Article 32
Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

Article 33
Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Article 34
Liability of the shipper for other persons

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

Chapter 8

Transport documents and electronic transport records

Article 35

Issuance of the transport document or the electronic transport record

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36

Contract particulars

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

- (a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
- (b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

Article 37 *Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this

bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

Article 38

Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

Article 39

Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent

good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

Article 40

Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 41

Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following

contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:

- (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
- (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
- (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Article 42
“Freight prepaid”

If the contract particulars contain the statement “freight prepaid” or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

Chapter 9
Delivery of the goods

Article 43
Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

Article 44
Obligation to acknowledge receipt

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

Article 45

Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

Article 46

Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 47

Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48

Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or

(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Article 49 *Retention of goods*

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

Chapter 10

Rights of the controlling party

Article 50

Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

(a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;

(b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and

(c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.

2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Article 51

Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the

document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

Article 52

Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

Article 53 *Deemed delivery*

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

Article 54 *Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport

document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

Article 55

Providing additional information, instructions or documents to carrier

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.

2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

Article 56

Variation by agreement

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

Chapter 11 **Transfer of rights**

Article 57

When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:

(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or

(b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

Article 58
Liability of holder

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

Chapter 12
Limits of liability

Article 59
Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been

declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are 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. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State 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 Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 60

Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit

done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Chapter 13 **Time for suit**

Article 62 *Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.

2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.

3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 63 *Extension of time for suit*

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

Article 64
Action for indemnity

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Article 65
Actions against the person identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

Chapter 14
Jurisdiction

Article 66
Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

- (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
 - (i) The domicile of the carrier;

- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67
Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68
Actions against the maritime performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or
- (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

Article 69
No additional bases of jurisdiction

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

Article 70
Arrest and provisional or protective measures

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

- (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or
- (b) An international convention that applies in that State so provides.

Article 71
Consolidation and removal of actions

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

Article 72

Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Article 73

Recognition and enforcement

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

Article 74

Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 15

Arbitration

Article 75

Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or

(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

(a) Is individually negotiated; or

(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

Article 76

Arbitration agreement in non-liner transportation

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

(a) The application of article 7; or

(b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

(a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and

(b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77
Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78
Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 16
Validity of contractual terms

Article 79
General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80
Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

(b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

Chapter 17

Matters not governed by this Convention

Article 82

International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

Article 83
Global limitation of liability

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

Article 84
General average

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

Article 85
Passengers and luggage

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

Article 86
Damage caused by nuclear incident

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the

Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Chapter 18

Final clauses

Article 87 *Depositary*

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

Article 88 *Signature, ratification, acceptance, approval or accession*

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89 *Denunciation of other conventions*

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the

Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90 Reservations

No reservation is permitted to this Convention.

Article 91 Procedure and effect of declarations

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.

2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

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

5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92

Effect in domestic territorial units

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

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

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

Article 93

Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that

organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94 *Entry into force*

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

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

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

Article 95 *Revision and amendment*

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

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

Article 96
Denunciation of this Convention

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

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

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

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

**CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT
OU PARTIELLEMENT PAR MER**



**NATIONS UNIES
2008**

**CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT
OU PARTIELLEMENT PAR MER**

Les États Parties à la présente Convention,

Réaffirmant leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est un élément important dans la promotion de relations amicales entre les États,

Convaincus que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

Reconnaissant que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

Conscients des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de refondre et de moderniser celles-ci,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport maritime dans lequel sont également utilisés d'autres modes de transport,

Considérant que l'adoption de règles uniformes sur le contrat international de transport effectué entièrement ou partiellement par mer favorisera la sécurité juridique, améliorera l'efficacité du transport international de marchandises et offrira de nouvelles possibilités de débouchés à des parties et à des marchés auparavant isolés, jouant ainsi un rôle fondamental dans la promotion du commerce et du développement économique, aux niveaux tant national qu'international,

Sont convenus de ce qui suit :

Chapitre premier

Dispositions générales

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Le terme « contrat de transport » désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.
2. Le terme « contrat de volume » désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.
3. Le terme « transport de ligne régulière » désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.
4. Le terme « transport autre que de ligne régulière » désigne tout transport qui n'est pas un transport de ligne régulière.
5. Le terme « transporteur » désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.
6. a) Le terme « partie exécutante » désigne une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.
b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n'est pas une « partie exécutante ».
7. Le terme « partie exécutante maritime » désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. La qualité de « partie exécutante maritime » ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

8. Le terme « chargeur » désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

9. Le terme « chargeur documentaire » désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme « chargeur » dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme « porteur » désigne :

a) La personne qui est en possession d'un document de transport négociable; et i) s'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

11. Le terme « destinataire » désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

12. Le terme « droit de contrôle » des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme « partie contrôlante » désigne la personne qui, en vertu de l'article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme « document de transport » désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur qui :

a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme « document de transport négociable » désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention « non négociable ».

16. Le terme « document de transport non négociable » désigne un document de transport qui n'est pas négociable.

17. Le terme « communication électronique » désigne l'information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques,

numériques ou des moyens analogues de sorte que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme « document électronique de transport » désigne l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme « document électronique de transport négociable » désigne un document électronique de transport :

- a) Qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention « non négociable »; et
- b) Dont l'utilisation répond aux exigences de l'article 9, paragraphe 1.

20. Le terme « document électronique de transport non négociable » désigne un document électronique de transport qui n'est pas négociable.

21. L'« émission » d'un document électronique de transport négociable désigne l'émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse d'être valable ou de produire effet.

22. Le « transfert » d'un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme « données du contrat » désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme « marchandises » désigne les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme « navire » désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme « conteneur » désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme « véhicule » désigne un véhicule routier ou ferroviaire.

28. Le terme « fret » désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport.

29. Le terme « domicile » désigne : a) dans le cas d'une société ou autre personne morale ou d'une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (place of incorporation) ou son siège central inscrit (central registered office), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal, et b) dans le cas d'une personne physique, sa résidence habituelle.

30. Le terme « tribunal compétent » désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

Article 2

Interprétation de la présente Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Article 3

Conditions de forme

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 19, paragraphe 2; 23, paragraphes 1 à 4; 36, paragraphe 1, alinéas *b*, *c* et *d*; 40, paragraphe 4, alinéa *b*; 44; 48, paragraphe 3; 51, paragraphe 1, alinéa *b*; 59, paragraphe 1; 63; 66; 67, paragraphe 2; 75, paragraphe 4; et 80, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire.

Article 4

Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou

arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention :

- a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
 - b) Le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire; ou
 - c) Les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.
2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

Chapitre 2

Champ d'application

Article 5

Champ d'application général

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant :

- a) Le lieu de réception;
 - b) Le port de chargement;
 - c) Le lieu de livraison; ou
 - d) Le port de déchargement.
2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Article 6

Exclusions particulières

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière :

- a) Les chartes-parties; et
 - b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.
2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins :
- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
 - b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Article 7

Application à certaines parties

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Chapitre 3

Documents électroniques de transport

Article 8

Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention :

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et
- b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9

Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient :
- a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;

- b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
 - c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur;
- et
- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou 47, paragraphe 1, alinéa *a*, sous-alinéa ii, et paragraphe 1, alinéa *c*, le document a cessé d'être valable ou de produire effet.
2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

Article 10

Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable :
- a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;
 - b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et
 - c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.
2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable :
- a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et
 - b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

Chapitre 4

Obligations du transporteur

Article 11

Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Article 12

Durée de la responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.

2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit :

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

Article 13

Obligations particulières

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 26, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur

peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 14

Obligations particulières applicables au voyage par mer

Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et
- c) Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Article 15

Marchandises pouvant présenter un danger

Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Article 16

Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Nonobstant les articles 11, 13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

Chapitre 5

Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué :

- a) « Acte de Dieu »;
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;
- e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire;
- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;
- i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 13, paragraphe 2, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;

j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;

l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;

m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;

n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou

o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :

a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou

b) L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :

a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué : i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

b) Le transporteur ne peut prouver : i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est

imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

Article 18

Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions :

- a) D'une partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou
- d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

Article 19

Responsabilité des parties exécutantes maritimes

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si :

a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et

b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu :
i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire;
ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations

incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

Article 20

Responsabilité solidaire

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par la présente Convention.

2. Sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 21

Retard

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

Article 22

Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

Article 23
Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.
2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.
3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.
4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.
5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.
6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

Chapitre 6
Dispositions supplémentaires relatives à des étapes
particulières du transport

Article 24
Déroutement

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

Article 25
Marchandises en pontée

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :

- a) Est exigé par la loi;
- b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
- c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa *a* ou l'alinéa *c* du paragraphe 1 du présent article.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa *c* du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Article 26
Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement

avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard :

a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

Chapitre 7

Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27

Remise des marchandises pour le transport

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes de l'article 13, paragraphe 2.

3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

Article 28

Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent

raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

Article 29

Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour :

a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et

b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

Article 30

Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31, paragraphe 2, et 32, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

Article 31
Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées à l'article 36, paragraphe 1; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.
2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

Article 32
Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement :

- a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et
- b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Article 33
Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55, et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.
2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

Article 34
Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Chapitre 8
Documents de transport et documents électroniques de transport

Article 35
Émission du document de transport ou du document
électronique de transport

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur :

- a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'article 8, alinéa *a*, un document électronique de transport non négociable; ou
- b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'article 8, alinéa *a*, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

Article 36
Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur :

- a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;
- c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et

- d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.
2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent également :
- a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;
 - b) Le nom et l'adresse du transporteur;
 - c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et
 - d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.
3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent en outre :
- a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
 - b) Le nom d'un navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport;
 - c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et
 - d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.
4. Aux fins du présent article, l'expression « état et conditionnement apparents des marchandises » employée à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir :
- a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et
 - b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

Article 37

Identification du transporteur

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.

2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences de l'article 36, paragraphe 2, alinéa *b*, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affréteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.

3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

Article 38

Signature

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.

2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

Article 39

Omissions dans les données du contrat

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées à l'article 36, paragraphe 1, 2 ou 3, n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être :

a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou

b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.

3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie

exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 40

Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément à l'article 36, paragraphe 1, par le chargeur si :

a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément à l'article 36, paragraphe 1, par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées à l'article 36, paragraphe 1, si :

a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées :

a) À l'article 36, paragraphe 1, alinéas *a*, *b*, ou *c*, si :

- i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et
 - ii) Ni lui, ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et
- b) À l'article 36, paragraphe 1, alinéa *d*, si :
- i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
 - ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

Article 41

Force probante des données du contrat

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 40 :

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;

b) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat n'est pas admise lorsque ces données figurent dans :

- i) Un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou
- ii) Un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable :

- i) Les données du contrat mentionnées à l'article 36, paragraphe 1, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;
- ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées à l'article 36, paragraphe 2.

Article 42

« Fret payé d'avance »

Si les données du contrat contiennent la mention « fret payé d'avance » ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

Chapitre 9

Livraison des marchandises

Article 43

Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

Article 44

Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 45

*Livraison en l'absence de document de transport négociable
et de document électronique de transport négociable*

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable :

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;

b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;

c) Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

Article 46

Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises :

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet

pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa *b* du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

Article 47

Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable :

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 :

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, paragraphe 10, alinéa *a*, sous-alinéa i, à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa i ou ii de l'alinéa *a* du présent paragraphe ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

2. Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique :

a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées à l'article premier, paragraphe 10, alinéa *a*, sous-alinéa i, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur;

c) La personne donnant des instructions conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa *e* du paragraphe 2 du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger;

d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

e) Nonobstant les alinéas *b* et *d* du paragraphe 2 du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison, acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 48
Marchandises en souffrance

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination :

a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;

b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;

c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;

d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou

e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris :

a) Les entreposer en tout lieu approprié;

b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et

c) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur : le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

Article 49

Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

Chapitre 10

Droits de la partie contrôlante

Article 50

Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit :

a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;

b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et

c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 51

Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article :

a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;

b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier

en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et

c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises :

a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et

b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable :

a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, paragraphe 10, alinéa a, sous-alinéa i, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable :

a) Le porteur est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur.

Article 52
Exécution des instructions par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 50 si :

a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17 à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

Article 53
Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article 52, paragraphe 1, sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 54
Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées à l'article 50, paragraphe 1, alinéas b et c.

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées à l'article 50, paragraphe 1, alinéas *b* et *c*, sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

Article 55

Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

Article 56

Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphe 1, alinéas *b* et *c*, 50, paragraphe 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article 51, paragraphe 1, alinéa *b*.

Chapitre 11

Transfert de droits

Article 57

Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne :

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit : i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

Article 58

Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que :

a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou

b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

Chapitre 12

Limites de responsabilité

Article 59

Limites de responsabilité

1. Sous réserve des articles 60 et 61, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant

applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

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

Article 60

Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve de l'article 61, paragraphe 2, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 59, paragraphe 1, ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 59, paragraphe 1, pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 61

Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission

personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

Chapitre 13 **Délai pour agir**

Article 62 *Durée du délai pour agir*

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 63 *Prorogation du délai pour agir*

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 64 *Action récursoire*

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu :

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

Article 65

Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Une action contre l'affrètement coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément à l'article 37, paragraphe 2, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu :

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affrètement coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément à l'article 37, paragraphe 2.

Chapitre 14 **Compétence**

Article 66

Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention :

a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après :

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou

b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 67
Accords d'élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'article 66, alinéa *b*, est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence :

a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et

b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si :

a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'article 66, alinéa *a*;

b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et

d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

Article 68
Actions contre la partie exécutante maritime

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après :

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

Article 69
Absence de chef de compétence supplémentaire

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente

Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

Article 70

Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf :

- a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou
- b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

Article 71

Jonction et désistement d'instances

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'article 68, alinéa b, si un tel tribunal existe.
2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

Article 72

Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.
2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 73
Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue dans un État contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet autre État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 74.
2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.
3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 74
Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 15
Arbitrage

Article 75
Conventions d'arbitrage

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur :
 - a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou
 - b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants :
 - i) Le domicile du transporteur;
 - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
 - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
 - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit :

a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit

b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.

4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si :

a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article;

b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et

d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

Article 76

Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent :

a) Par le jeu de l'article 7; ou

b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document :

a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte-partie ou de ce contrat; et

b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

Article 77

Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

Article 78

Application du chapitre 15

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 16

Validité des clauses contractuelles

Article 79

Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :

a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;

b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou

c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :

a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur

ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

Article 80

Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si :

a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;

c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et

d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14, alinéas *a* et *b*, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition :

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

Article 81

Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si :

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Chapitre 17

Matières non régies par la présente Convention

Article 82

Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions :

a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;

b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;

c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou

d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

Article 83

Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 84

Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 85

Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

Article 86

Dommages causés par un accident nucléaire

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

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été

modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou

b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Chapitre 18

Clauses finales

Article 87 *Dépositaire*

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

Article 88 *Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États à Rotterdam (Pays-Bas), le 23 septembre 2009, puis au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 89
Dénonciation d'autres conventions

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, au Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le dépositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, dépositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 90
Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 91
Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par l'article 92, paragraphe 1, et l'article 93, paragraphe 2, sont faites au moment de la

signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le dépositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le dépositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 92

Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Lorsque, conformément au présent article, un État contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État contractant aux fins de la présente Convention.

4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

Article 93

Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.
2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à « État contractant » ou « États contractants » dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

Article 94

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 95
Révision et amendement

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 96
Dénonciation de la présente Convention

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

FAIT à New York, le onze décembre deux mille huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

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

**КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ О ДОГОВОРАХ ПОЛНОСТЬЮ ИЛИ ЧАСТИЧНО
МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
2008 год

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О ДОГОВОРАХ ПОЛНОСТЬЮ ИЛИ ЧАСТИЧНО МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Государства — участники настоящей Конвенции,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что международная торговля на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами,

будучи убеждены в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые барьеры в международной торговле, в значительной степени содействуют всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, а также благосостоянию всех народов,

признавая значительный вклад Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, и протоколов к ней, а также Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, подписанной в Гамбурге 31 марта 1978 года, в согласование права, регулирующего морскую перевозку груза,

учитывая технологические и коммерческие изменения, которые произошли со времени принятия этих конвенций, и необходимость их консолидации и модернизации,

отмечая, что грузоотправители и перевозчики не могут воспользоваться преимуществами имеющего обязательную силу всеобщего режима, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов транспорта,

полагая, что принятие единообразных правил, регулирующих международные договоры полностью или частично морской перевозки, будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать появлению новых возможностей доступа для ранее удаленных сторон и рынков и, таким образом, сыграет важнейшую роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и международном уровне,

согласились о нижеследующем:

Глава 1 Общие положения

Статья 1 Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Договор перевозки» означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.
2. «Договор об организации перевозок» означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон.
3. «Линейная перевозка» означает транспортные услуги, которые предлагаются для всеобщего использования посредством публикации или аналогичным способом и включают перевозку на судах, плавающих по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов.
4. «Нелинейная перевозка» означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой.
5. «Перевозчик» означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем.
6. а) «Исполняющая сторона» означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика либо под надзором или контролем перевозчика.

б) «Исполняющая сторона» не включает любое лицо, которое нанимается, прямо или косвенно, грузоотправителем, документарным грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем, а не перевозчиком.

7. «Морская исполняющая сторона» означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

8. «Грузоотправитель» означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

9. «Документарный грузоотправитель» означает иное, чем грузоотправитель, лицо, которое соглашается быть поименованным «грузоотправителем» в транспортном документе или транспортной электронной записи.

10. «Держатель» означает:

а) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом, и
i) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или
ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или

б) лицо, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

11. «Грузополучатель» означает лицо, наделенное правом на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

12. «Право контроля над грузом» означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 10.

13. «Контролирующая сторона» означает лицо, которое в соответствии со статьей 51 имеет право контроля над грузом.

14. «Транспортный документ» означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

15. «Оборотный транспортный документ» означает транспортный документ, в котором, с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является «необоротным» или «не подлежащим передаче».

16. «Необоротный транспортный документ» означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

17. «Электронное сообщение» означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

18. «Транспортная электронная запись» означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее выдачей или после ее выдачи перевозчиком, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

19. «Оборотная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись:

а) в которой, с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является «необоротной» или «не подлежащей передаче»; и

б) которая используется в соответствии с требованиями пункта 1 статьи 9.

20. «Необоротная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

21. «Выдача» оборотной транспортной электронной записи означает выдачу такой записи в соответствии с процедурами, которые обеспечивают распространение на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы или действительности.

22. «Передача» оборотной транспортной электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью.

23. «Договорные условия» означают любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая положения, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в транспортной электронной записи.

24. «Груз» означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени.

25. «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

26. «Контейнер» означает любой тип грузовых контейнеров, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

27. «Транспортное средство» означает автомобильное или железнодорожное грузовое транспортное средство.

28. «Фрахт» означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

29. «Домициль» означает а) место, в котором какая-либо компания или другое юридическое лицо или ассоциация физических или юридических лиц имеет свое i) уставное место пребывания или место инкорпорации, или место нахождения центральной зарегистрированной конторы, в зависимости от того, что применимо, ii) место пребывания центральной адми-

нистрации или iii) место ведения основной деятельности, и b) обычное местожительство физического лица.

30. «Компетентный суд» означает суд в Договариваемом государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по спору.

Статья 2

Толкование настоящей Конвенции

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

Статья 3

Требования в отношении формы

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 19, пунктах 1–4 статьи 23, подпунктах (b), (c) и (d) пункта 1 статьи 36, подпункте (b) пункта 4 статьи 40, статье 44, пункте 3 статьи 48, подпункте (b) пункта 1 статьи 51, пункте 1 статьи 59, статье 63, статье 66, пункте 2 статьи 67, пункте 4 статьи 75, а также в пунктах 2 и 5 статьи 80 должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такое средство используется с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Статья 4

Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения или пределы ответственности перевозчика, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено по поводу утраты, повреждения или задержки в сдаче груза, охватываемого договором перевозки, либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции в отношении:

- a) перевозчика или морской исполняющей стороны;
- b) капитана, экипажа или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или

с) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны.

2. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать для грузоотправителя или документарного грузоотправителя возражение, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено в отношении грузоотправителя, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих.

Глава 2

Сфера применения

Статья 5

Общая сфера применения

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки любое одно из следующих мест находится в Договаривающемся государстве:

- а) место получения груза;
- б) порт погрузки;
- с) место сдачи груза; или
- д) порт разгрузки.

2. Настоящая Конвенция применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

Статья 6

Конкретные исключения

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении следующих договоров при линейных перевозках:

- а) чартеры; и
- б) другие договоры на использование судна или любого пространства на нем.

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:

- а) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование судна или любого пространства на нем; и
- б) выданы транспортный документ или транспортная электронная запись.

Статья 7

Применение в отношении определенных сторон

Невзирая на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и грузополучателем, контролирующей стороной или держателем, которые не являются первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции. Однако настоящая Конвенция не применяется в отношениях между первоначальными сторонами договора перевозки, исключенного согласно статье 6.

Глава 3

Транспортные электронные записи

Статья 8

Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

- а) все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; и
- б) выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача.

Статья 9

Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

1. Использование оборотной транспортной электронной записи осуществляется в соответствии с процедурами, которые предусматривают:

- а) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;

b) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи;

c) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

d) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 или подпунктами (a)(ii) и (c) пункта 1 статьи 47 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 10

Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

1. Если выдан оборотный транспортный документ и перевозчик и держатель договариваются заменить этот документ оборотной транспортной электронной записью:

a) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;

b) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и

c) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись и перевозчик и держатель договариваются заменить эту транспортную электронную запись оборотным транспортным документом:

a) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и

b) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

Глава 4 Обязательства перевозчика

Статья 11 Перевозка и сдача груза

Перевозчик, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки, перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

Статья 12 Период ответственности перевозчика

1. Период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

2. а) Если законодательство или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых перевозчик может его получить, период ответственности перевозчика начинается с момента получения перевозчиком груза от этого органа или другой третьей стороны.

б) Если законодательство или нормативные акты места сдачи груза требуют, чтобы перевозчик передал груз какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых грузополучатель может его получить, период ответственности перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне.

3. Для цели определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

а) момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки; или

б) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки.

Статья 13
Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 26, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

2. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 4 и глав 5–7, перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем, документарным грузоотправителем или грузополучателем. Такая договоренность указывается в договорных условиях.

Статья 14
Конкретные обязательства, применимые
в отношении морского рейса

Перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

- а) обеспечения и поддержания мореходного состояния судна;
- б) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна в течение всего рейса; и
- с) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

Статья 15
Груз, который может стать опасным

Невзирая на положения статей 11 и 13, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать груз или производить его погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, если данный груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 16

Пожертвование грузом во время морского рейса

Невзирая на положения статей 11, 13 и 14, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от угрозы человеческой жизни или другому имуществу, являющемуся элементом единого предприятия.

Глава 5

Ответственность перевозчика за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза

Статья 17

Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

3. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 2 настоящей статьи, докажет, что утрату, повреждение или задержку вызвало или им способствовало одно или несколько из нижеперечисленных событий или обстоятельств:

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;
- c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;
- d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в статье 18;

- е) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- ф) пожар на судне;
- г) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;
- h) действие или бездействие грузоотправителя, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель или документарный грузоотправитель несут ответственность согласно статье 33 или 34;
- i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 13, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя, документарного грузоотправителя или грузополучателя;
- j) убыль объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, свойств или скрытых недостатков груза;
- k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком или не от его имени;
- l) спасание или попытки спасания жизни на море;
- m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;
- n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде; или
- о) действия перевозчика во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 15 и 16.

4. Невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки:

- а) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 18, вызвала событие или обстоятельство, на которые ссылается перевозчик, или способствовала ему; или
- б) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, не перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовали утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не может доказать, что это собы-

тие или обстоятельство не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

5. Перевозчик, невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки, если:

а) истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали i) немореходное состояние судна; ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна; или iii) тот факт, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз, а также любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; и

б) перевозчик не может доказать, что i) утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте (а) пункта 5 настоящей статьи, либо что ii) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно статье 14.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет события или обстоятельства, за которые он несет ответственность согласно настоящей статье.

Статья 18

Ответственность перевозчика за других лиц

Перевозчик несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием:

- а) любой исполняющей стороны;
- б) капитана или экипажа судна;
- с) служащих перевозчика или исполняющей стороны; или

д) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика.

Статья 19

Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и имеет право на возражения и пределы ответственности перевозчика, предусмотренные в настоящей Конвенции, если:

а) морская исполняющая сторона получила груз для перевозки в Договариваемом государстве или сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства; и

б) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, произошло: i) в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна; ii) когда груз находился в ее ведении; или iii) в любой другой момент в той мере, в какой она участвовала в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается с тем, что его ответственность превышает пределы, указанные в соответствии с настоящей Конвенцией, то морская исполняющая сторона не связана таким согласием, если только она прямо не соглашается принять такие обязательства или такие более широкие пределы ответственности.

3. Морская исполняющая сторона несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки в соответствии с условиями, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящей Конвенции не возлагает ответственность на капитана или экипаж судна или на какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны.

Статья 20

Солидарная ответственность

1. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Без ущерба для положений статьи 61 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 21

Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения согласованного срока.

Статья 22

Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 59 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 43.

2. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, в ее отсутствие, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой цены, и рыночной цены, путем ссылки на обычную стоимость грузов такого же рода и качества в месте их сдачи.

3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 16.

Статья 23

Уведомление в случае утраты, повреждения или задержки

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление в случае утраты или повреждения груза, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которые сдали груз, до или в момент сдачи груза или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза после сдачи груза.

2. Ненаправление уведомления, указанного в настоящей статье, перевозчику или исполняющей стороне не затрагивает право требовать возмещение за утрату или повреждение груза в соответствии с настоящей Конвенцией, а также не затрагивает возложение бремени доказывания, предусмотренное в статье 17.

3. Уведомления, указанного в настоящей статье, не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза лицом, которому он был сдан, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которых возлагается ответственность.

4. Никакое возмещение в отношении задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза.

5. Если уведомление, указанное в настоящей статье, направлено исполняющей стороне, которая сдала груз, то оно имеет ту же силу, как если бы оно было направлено перевозчику, и уведомление, направленное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было направлено морской исполняющей стороне.

6. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза и обеспечивают доступ к записям и документам, касающимся перевозки груза.

Глава 6

Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки

Статья 24

Отклонение от курса

Если в соответствии с применимым законодательством отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 61.

Статья 25

Палубный груз на судах

1. Груз может перевозиться на палубе судна только в том случае, если:

а) такая перевозка требуется законодательством;

б) он перевозится в или на контейнерах, или транспортных средствах, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для перевозки таких контейнеров или транспортных средств; или

с) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обыкновениями или практикой в данной отрасли.

2. Положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика, применяются к утрате, повреждению или задержке в сдаче груза, перевозимого на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, однако перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение такого груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами (а) или (с) пункта 1 настоящей статьи.

3. Если груз перевозился на палубе в иных случаях, чем случаи, допускаемые согласно пункту 1 настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны исключительно его перевозкой на палубе, и не имеет права на возражения, предусмотренные в статье 17.

4. Перевозчик не имеет права ссылаться на подпункт (с) пункта 1 настоящей статьи в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, если только в договорных условиях не указано, что груз может перевозиться на палубе.

5. Если перевозчик и грузоотправитель прямо договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности за любую утрату, повреждение или задержку в сдаче груза в той мере, в какой такая утрата, повреждение или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

Статья 26

Перевозка до или после морской перевозки

Если утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой утраты, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой

возникли утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче;

б) конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска; и

в) не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу.

Глава 7

Обязательства грузоотправителя перед перевозчиком

Статья 27

Сдача груза к перевозке

1. Если только в договоре перевозки не согласовано иное, грузоотправитель сдает груз готовым к перевозке. В любом случае грузоотправитель сдает груз в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда людям или имуществу.

2. Грузоотправитель надлежащим образом и тщательно исполняет любое обязательство, принятое в соответствии с договоренностью, достигнутой согласно пункту 2 статьи 13.

3. Если контейнер упаковывается или транспортное средство грузится грузоотправителем, то грузоотправитель надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на таком контейнере или таком транспортном средстве таким образом, чтобы они не причинили вреда людям или имуществу.

Статья 28

Сотрудничество грузоотправителя и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

Перевозчик и грузоотправитель отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

Статья 29

Обязательство грузоотправителя в отношении предоставления информации, инструкций и документов

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику такие информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к грузу, какие не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и какие разумно необходимы для:

а) надлежащей обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) соблюдения перевозчиком норм, положений или других требований публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой при условии, что перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю о необходимой ему информации, инструкциях и документах.

2. Ничто в настоящей статье не затрагивает любое конкретное обязательство в отношении предоставления определенной информации, инструкций и документов, касающихся груза, в соответствии с нормами, положениями или другими требованиями публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой.

Статья 30

Основания ответственности грузоотправителя перед перевозчиком

1. Грузоотправитель несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по настоящей Конвенции.

2. За исключением случаев потерь или ущерба, причиненных нарушением грузоотправителем своих обязательств по пункту 2 статьи 31 и статье 32, грузоотправитель полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потерь или ущерба не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

3. Если грузоотправитель частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба, какая может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

Статья 31

Информация для формулирования договорных условий

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в пункте 1 статьи 36, наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковое имеется, и наименование лица, приказу которого должны быть выданы транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковые имеются.
2. Считается, что грузоотправитель гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель возмещает перевозчику потери или ущерб, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 32

Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своих свойств или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

- а) грузоотправитель уведомляет перевозчика об опасных свойствах или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасных свойствах или характере груза, то грузоотправитель несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и
- б) грузоотправитель маркирует или обозначает опасный груз в соответствии с любыми нормами, положениями или другими требованиями публичных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель не делает этого, то он несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом его бездействия.

Статья 33

Принятие прав и обязательств грузоотправителя документарным грузоотправителем

1. Документарный грузоотправитель несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя в соответствии с настоящей главой и согласно статье 55, и пользуется правами и возражениями грузоотправителя, предусмотренными в настоящей главе и главе 13.
2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязательства, ответственность, права или возражения грузоотправителя.

Статья 34

Ответственность грузоотправителя за других лиц

Грузоотправитель несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которым он поручил исполнение любого из своих обязательств, однако грузоотправитель не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующих от имени перевозчика, которым грузоотправитель поручил исполнение своих обязательств.

Глава 8

Транспортные документы и транспортные электронные записи

Статья 35

Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

Если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, то при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель или, если грузоотправитель дает на то свое согласие, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя:

а) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или

б) соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной

транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 36 *Договорные условия*

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем:

- a) надлежащее описание груза для транспортировки;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- c) число мест или предметов, или количество груза; и
- d) вес груза, если он указан грузоотправителем.

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

- a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
- b) наименование и адрес перевозчика;
- c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и
- d) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

3. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

- a) наименование и адрес грузополучателя, если они указаны грузоотправителем;
- b) название судна, если оно указано в договоре перевозки;
- c) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику; и
- d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.

4. Для целей настоящей статьи формулировка «внешний вид и состояние груза» в подпункте (а) пункта 2 настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:

а) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне; и

б) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 37

Идентификация перевозчика

1. Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации.

2. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту (b) пункта 2 статьи 36, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

3. Ничто в настоящей статье не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем лицо, указанное в договорных условиях или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, является перевозчиком.

Статья 38

Подпись

1. Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, действующим от имени перевозчика.
2. Транспортная электронная запись включает электронную подпись перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал эту транспортную электронную запись.

Статья 39

Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие или недостоверность одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1, 2 или 3 статьи 36, сами по себе не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.
2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение, то такая дата считается:
 - а) датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или транспортной электронной записи, был погружен на борт судна, если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт судна; или
 - б) датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получила груз, если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна.
3. Если в договорных условиях не указываются внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной.

Статья 40

Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем, если:

а) перевозчик фактически знает о том, что любое существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение.

2. Без ущерба для пункта 1 настоящей статьи перевозчик может включить в информацию, указанную в пункте 1 статьи 36, при обстоятельствах и в порядке, установленных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, оговорку, с тем чтобы указать, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем.

3. В случае, когда груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве или когда груз сдан в закрытом контейнере или транспортном средстве и перевозчик или исполнительная сторона фактически осматривают груз, перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку, если:

а) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем, является недостоверной, и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

4. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве, то перевозчик может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в:

а) подпунктах (а), (б) или (с) пункта 1 статьи 36, если:

i) перевозчик или исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера или транспортного средства; и

ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона иным образом фактически не ознакомились с содержимым контейнера или транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и

- б) подпункте (d) пункта 1 статьи 36, если:
 - i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер или транспортное средство и грузоотправитель и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер или транспортное средство будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или
 - ii) не существовало практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Статья 41

Доказательственная сила договорных условий

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 40:

- а) транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;
- б) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:
 - i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые передаются третьей стороне, действующей добросовестно; или
 - ii) необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для обеспечения сдачи груза, и который передается грузополучателю, действующему добросовестно;
- с) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых следующих договорных условий, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись:
 - i) договорных условий, указанных в пункте 1 статьи 36, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком;

- ii) числа, типа и идентификационных номеров контейнеров, но не идентификационных номеров контейнерных пломб; и
- iii) договорных условий, указанных в пункте 2 статьи 36.

Статья 42
«Фрахт с предоплатой»

Если договорные условия содержат указание «фрахт с предоплатой» или указание аналогичного характера, то перевозчик не может ссылаться в отношении держателя или грузополучателя на тот факт, что фрахт не был уплачен. Настоящая статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем.

Глава 9
Сдача груза

Статья 43
Обязательство принять сдачу груза

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, требующий сдачу груза в соответствии с договором перевозки, принимает сдачу груза в момент или в течение срока и в месте, согласованных в договоре перевозки, или, в отсутствие такого соглашения, в момент и в месте, в которых, с учетом условий договора, обычаев, обыкновений и практики в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать.

Статья 44
Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которые сдают груз, грузополучатель подтверждает получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте сдачи груза. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель отказывается подтвердить его получение.

Статья 45

Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя;

б) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то контролирующая сторона до или в момент прибытия груза в место назначения сообщает перевозчику наименование и адрес грузополучателя;

с) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

д) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (с) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки.

Статья 46

Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, после того, как грузополучатель, по просьбе перевозчика, надлежащим образом идентифицирует себя и передает необоротный документ. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя по просьбе перевозчика, и отказывает в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

б) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя, или не передает транспортный документ; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.

Статья 47

Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы

1. Если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы:

а) держатель оборотного транспортного документа или обратной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте (а)(i) пункта 10 статьи 1, после того, как держатель надлежащим образом идентифицирует себя; или

ii) после того, как держатель в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, докажет, что он является держателем обратной транспортной электронной записи;

б) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения требований, предусмотренных в подпункте (а)(i) или (а)(ii) настоящего пункта;

с) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если обратная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если в оборотном транспортном документе или обратной транспортной электронной записи прямо указывается, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, применяется следующее правило:

а) если груз не может быть сдан по той причине, что i) держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 43; ii) перевозчик отказывает в сдаче

груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является держателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве одного из лиц, указанных в подпункте (a)(i) пункта 10 статьи 1; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти держателя, с тем чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

b) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (a) пункта 2 настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

c) лицо, дающее инструкции согласно подпункту (a) пункта 2 настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту (e) пункта 2 настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

d) лицо, которое после того, как перевозчик сдал груз в соответствии с подпунктом (b) пункта 2 настоящей статьи, становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи на основании любого договора или другого соглашения, заключенного до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику согласно договору перевозки, за исключением права требовать сдачи груза;

e) невзирая на подпункты (b) и (d) пункта 2 настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза.

Статья 48
Груз, оставшийся не сданным

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только в том случае, если после его прибытия в место назначения:

а) грузополучатель не принимает сдачу груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43;

б) контролирующая сторона, держатель, грузоотправитель или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 45, 46 и 47;

с) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 44, 45, 46 и 47;

д) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с законодательством или нормативными актами места, в котором запрашивается сдача груза; или

е) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

2. Без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может под риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

а) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

б) распаковать груз, если он упакован в контейнеры или транспортные средства, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить его; и

с) распорядиться о продаже или уничтожении груза в соответствии с практикой или законодательством или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи только после того, как он направил разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления:

грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю, если такие лица известны перевозчику.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом (с) пункта 2 настоящей статьи, перевозчик удерживает поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза.

5. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза в период времени, когда груз остается не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая утрата или повреждение произошли в результате непринятия перевозчиком разумных при сложившихся обстоятельствах мер для сохранения груза и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой утрату или повреждение груза.

Статья 49 *Удержание груза*

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право перевозчика или исполняющей стороны на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

Глава 10 **Права контролирующей стороны**

Статья 50 *Осуществление и объем права контроля над грузом*

1. Право контроля над грузом может осуществляться только контролирующей стороной и ограничивается:

а) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;

б) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и

с) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в статье 12, и прекращается по истечении этого периода.

Статья 51
Идентификация контролирующей стороны и передача
права контроля над грузом

1. За исключением случаев, указанных в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи:

а) грузоотправитель является контролирующей стороной, если только грузоотправитель при заключении договора перевозки не назначает в качестве контролирующей стороны грузополучателя, документарного грузоотправителя или другое лицо;

б) контролирующая сторона вправе передать право контроля над грузом другому лицу. Передача права вступает в силу по отношению к перевозчику после того, как сторона, передающая право, уведомляет его о такой передаче и сторона, которой передается право, становится контролирующей стороной; и

с) контролирующая сторона надлежащим образом идентифицирует себя при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если выдан необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза:

а) грузоотправитель является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамента. В случае выдачи более чем одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы; и

б) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если выдан оборотный транспортный документ:

а) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 57. В случае выдачи более чем одного оригинала такого

документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу передаются все оригиналы; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте (а)(i) пункта 10 статьи 1, держатель надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

4. Если выдана оборотная транспортная электронная запись:

а) держатель является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что он является держателем.

Статья 52

Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 50, если:

а) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над грузом;

б) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они поступают к перевозчику; и

с) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за утрату или повреждение перевозимого им другого груза.

3. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые, как разумно ожидает перевозчик, возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей. Перевозчик может отказать в выполнении инструкций, если такое обеспечение не будет предоставлено.

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 17–23, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, — положениями статей 59–61.

Статья 53

Груз, считающийся сданным

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с пунктом 1 статьи 52, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 54

Изменения в договоре перевозки

1. Контролирующая сторона является единственным лицом, которое может договариваться с перевозчиком об иных изменениях в договоре перевозки, чем изменения, указанные в подпунктах (b) и (c) пункта 1 статьи 50.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах (b) и (c) пункта 1 статьи 50, излагаются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную электронную запись. При изложении или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 38.

Статья 55

Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

1. Контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, своевременно предоставляет информацию, инструкции или документы, касающиеся груза, которые еще не предоставлены грузоот-

правителем и не являются разумно доступными перевозчику из других источников и в которых перевозчик может разумно нуждаться для выполнения своих обязательств по договору перевозки.

2. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролируемую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то их предоставляет грузоотправитель. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя, то такую информацию, инструкции или документы предоставляет документарный грузоотправитель.

Статья 56

Изменение по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов (b) и (c) пункта 1 статьи 50, пункта 2 статьи 50 и статьи 52. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте (b) пункта 1 статьи 51.

Глава 11

Передача прав

Статья 57

Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если выдан оборотный транспортный документ, держатель может передать права, закрепленные в этом документе, путем его передачи другому лицу:

а) на основе надлежащего индоссамента — либо такому другому лицу, либо в бланковой форме, если документ является ордерным; или

б) без индоссамента, если: i) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом; или ii) документ выдан приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись, ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица, путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

Статья 58
Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 55 держатель, который не является грузоотправителем и который не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Держатель, который не является грузоотправителем и который осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, принимает на себя любую ответственность, возлагаемую на него договором перевозки, в той мере, в какой такая ответственность предусмотрена в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи или вытекает из них.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи держатель, который не является грузоотправителем, не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

а) договаривается с перевозчиком в соответствии со статьей 10 заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или

b) передает свои права в соответствии со статьей 57.

Глава 12
Пределы ответственности

Статья 59
Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 60 и пункта 1 статьи 61 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

2. Если груз перевозится в или на контейнере, поддоне или подобном пригодном для транспортировки приспособлении, используемом для объ-

единения груза, либо в или на транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве рассматриваются как одна единица отгрузки.

3. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Статья 60

Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

С учетом пункта 2 статьи 61 размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 22, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 59, не может превышать предел, который был бы установлен согласно пункту 1 статьи 59 в отношении полной утраты соответствующего груза.

Статья 61

Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 59 или как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец докажет, что ущерб, причиненный в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесен на счет личного действия

или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 60, если истец докажет, что задержка в сдаче груза вызвана личным действием или бездействием лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенным с намерением причинить такой ущерб вследствие задержки или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Глава 13

Срок для предъявления иска

Статья 62

Исковая давность

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока.

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была сдана только часть груза, в последний день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, в него не включается.

3. Невзирая на истечение срока, установленного в пункте 1 настоящей статьи, одна из сторон может использовать свое требование в порядке возражения или для цели взаимозачета против любого требования, предъявленного другой стороной.

Статья 63

Продление срока для предъявления иска

Срок, предусмотренный в статье 62, не подлежит приостановлению или прерыванию, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 64

Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным, по истечении срока, предусмотренного в статье 62, если иск о возмещении предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

а) в течение срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении производства против него самого, в зависимости от того, что произошло раньше.

Статья 65

Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрахователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 37, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного в статье 62, если такой иск предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

а) в течение срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован или когда зарегистрированный владелец или фрахователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 37.

Глава 14

Юрисдикция

Статья 66

Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 67 или 72, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

а) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- i) домициль перевозчика;
- ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
- iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
- iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна; или

б) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции.

Статья 67 *Соглашения о выборе суда*

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с подпунктом (б) статьи 66, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

а) содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо i) заключен на индивидуальной основе, либо ii) содержит четкое заявление о существовании соглашения об исключительном выборе суда и указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие такое соглашение; и

б) ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

2. Лицо, не являющееся стороной договора об организации перевозок, связано соглашением об исключительном выборе суда, заключенным в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, только в том случае, если:

а) суд находится в одном из мест, указанных в подпункте (а) статьи 66;

б) такое соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

с) данному лицу своевременно направляется надлежащее уведомление о суде, в котором должен предъявляться иск, и о том, что юрисдикция этого суда является исключительной; и

d) право суда, рассматривающего иск, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

Статья 68

Иски в отношении морской исполняющей стороны

Истец имеет право возбуждать судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении морской исполняющей стороны в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) домициль морской исполняющей стороны; или

b) порт, в котором морская исполняющая сторона получает груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои действия в отношении груза.

Статья 69

Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 71 и 72 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статье 66 или 68.

Статья 70

Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении мер предварительного или обеспечительного характера, включая арест. Суд в государстве, в котором была принята мера предварительного или обеспечительного характера, не обладает юрисдикцией для вынесения решения по существу дела, если только:

a) требования настоящей главы не выполняются; или

b) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого.

Статья 71
Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статье 67 или 72, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны в связи с одним и тем же событием, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно обоим статьям 66 и 68. При отсутствии такого суда такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 68, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статье 67 или 72, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющие иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо лишалось бы права на выбор суда в соответствии со статьей 66 или 68, должны, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статье 66 или 68, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

Статья 72
Соглашение после возникновения спора и юрисдикция
в случае явки ответчика

1. После возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде.

2. Компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 73
Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, в одном Договаривающемся государстве, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом такого другого Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии со статьей 74.

2. Суд может отказать в признании и приведении в исполнение на основаниях для отказа в признании и приведении в исполнение, которые допускаются правом данного суда.

3. Настоящая глава не затрагивает применения правил какой-либо региональной организации экономической интеграции, которая является участником настоящей Конвенции, в том, что касается признания или приведения в исполнение судебных решений в отношениях между государствами-членами данной региональной организации экономической интеграции, независимо от того, приняты ли они до или после принятия настоящей Конвенции.

Статья 74
Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

Глава 15
Арбитраж

Статья 75
Арбитражные соглашения

1. С учетом настоящей главы стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

а) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или

б) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест:

i) домиклиь перевозчика;

ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;

iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или

iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна.

3. Указание на место арбитража в арбитражном соглашении носит обязательный характер в связи со спорами между сторонами данного со-

глашения, если оно содержится в договоре об организации перевозок, в котором ясно указаны наименования и адреса сторон и который либо:

- а) заключен на индивидуальной основе; либо
- б) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

4. Если арбитражное соглашение было заключено в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то для лица, которое не является стороной договора об организации перевозок, является обязательным указание на место арбитража в данном соглашении только в том случае, если:

- а) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпункте (b) пункта 2 настоящей статьи;
- б) соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;
- в) лицу, для которого такое указание является обязательным, своевременно направляется надлежащее уведомление о месте арбитража; и
- д) применимое право допускает, чтобы для этого лица арбитражное соглашение являлось обязательным.

5. Положения пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящей статьи считаются частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, в той мере, в какой оно не совместимо с ними, является ничтожным.

Статья 76

Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

- а) применения статьи 7; или
- б) добровольного включения настоящей Конвенции сторонами в договор перевозки, на который в ином случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такой транспортный документ или транспортная электронная запись:

а) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

б) не включает путем конкретной ссылки оговорку в чартере или другом договоре, содержащую условия арбитражного соглашения.

Статья 77

Соглашение об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 14, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 78

Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

Глава 16

Действительность договорных положений

Статья 79

Общие положения

1. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

а) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;

б) прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или

с) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 18, прав страхования груза.

2. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

а) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или

б) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

Статья 80

Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

1. Невзирая на положения статьи 79, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 настоящей статьи имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

а) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от положений настоящей Конвенции;

б) договор об организации перевозок i) заключен на индивидуальной основе или ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления;

с) грузоотправителю предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отступлений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

д) отступление i) не включается путем ссылки из другого документа, или ii) не предусматривается в договоре на типовых условиях, не являющемся предметом переговоров.

3. Общеизвестный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не являются договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (а) и (б) статьи 14 и статьях 29 и 32, а также к ответственности, возникающей в результате их нарушения; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 61.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель, при условии, что:

а) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо согласилось на обязательность для него таких отступлений; и

б) такое согласие указано не только в общеизвестном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

6. Сторона, утверждающая о наличии у нее права на такое отступление, несет бремя доказывания того, что условия для такого отступления были выполнены.

Статья 81

Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

Невзирая на положения статьи 79 и без ущерба для положений статьи 80, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

а) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если истец докажет, что утрата или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 18,

совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение груза или такую утрату в результате задержки, или совершенного вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности такой утраты или повреждения груза или вероятности такой утраты в результате задержки; или

б) характер или состояние груза или обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным основанием для специального соглашения, при условии, что такой договор перевозки не касается обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли, и что не выдается никакого оборотного транспортного документа или обратной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

Глава 17

Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией

Статья 82

Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, включая любую будущую поправку к таким конвенциям, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза:

а) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;

б) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна;

с) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; или

д) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Статья 83
Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права, регулирующего общее ограничение ответственности судовладельцев.

Статья 84
Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения условий договора перевозки или положений внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 85
Пассажиры и багаж

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 86
Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года и Протоколах от 16 ноября 1982 года и 12 февраля 2004 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

б) согласно внутреннему праву, применимому к ответственности за такой ущерб, при условии, что такое право во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и

Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб.

Глава 18

Заключительные положения

Статья 87 *Депозитарий*

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 88 *Подписание, ратификация, принятие, утверждение* *или присоединение*

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в Роттердаме, Нидерланды, 23 сентября 2009 года и впоследствии в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.
4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 89 *Денонсация других конвенций*

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанного в Брюсселе 23 февраля 1968 года, или Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, измененной Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна

вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции и присоединение к ней государств-участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, какая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария документов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию.

Статья 90 *Оговорки*

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 91 *Процедура и последствия заявлений*

1. Заявления, допускаемые статьями 74 и 78, могут быть сделаны в любое время. Первоначальные заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 92 и пунктом 2 статьи 93, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции.

2. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

3. Заявления и их подтверждения должны делаться в письменной форме и официально сообщаться депозитарию.

4. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства. Однако заявление, официальное уведомление о котором депозитарий получает

после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

5. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время отозвать это заявление путем направления депозитарию официального письменного уведомления. Отзыв заявления или его изменение, когда они допускаются настоящей Конвенцией, вступают в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 92

Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются разные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если Договаривающееся государство заявило согласно настоящей статье о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в Договаривающемся государстве.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления согласно пункту 1 настоящей статьи, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 93

Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении определенных вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная орга-

низация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организацией передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на «Договаривающееся государство» или «Договаривающиеся государства» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 94 *Вступление в силу*

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 95
Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра или внесения в нее поправок.
2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 96
Денонсация настоящей Конвенции

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.
2. Денонсация вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в Нью-Йорке одиннадцатого дня декабря месяца две тысячи восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

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

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO**



NACIONES UNIDAS
2008

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO

Los Estados Parte en el presente Convenio,

Reafirmando su convicción de que el comercio internacional basado en la igualdad y el provecho mutuo constituye un factor importante en orden al fomento de las relaciones amistosas entre los Estados,

Convencidos de que la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos jurídicos que dificultan el curso del comercio internacional, contribuyen de modo notable a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común, así como al bienestar de todos los pueblos,

Reconociendo la importante contribución efectuada por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y por sus Protocolos, así como por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, a la armonización del derecho aplicable al transporte de mercancías por mar,

Conscientes de los avances tecnológicos y comerciales ocurridos desde que se aprobaron dichos convenios, y de la necesidad de consolidar y modernizar su régimen,

Advirtiendo que los cargadores y portadores carecen de las ventajas que puede reportarles disponer de un régimen universal obligatorio que contribuya al buen funcionamiento de los contratos de transporte marítimo que prevean asimismo el empleo de otros modos de transporte,

Considerando que la aprobación de un régimen uniforme aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, al promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y al facilitar nuevas oportunidades de acceso a comerciantes y mercados anteriormente remotos, será un factor decisivo para el fomento del comercio y el desarrollo económico tanto nacional como internacional,

Han convenido en lo siguiente:

Capítulo 1

Disposiciones generales

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.
2. Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.
3. Por “transporte de línea regular” se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.
4. Por “transporte no regular” se entenderá todo transporte que no sea de línea regular.
5. Por “porteador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.
6. a) Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

b) El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador.

7. Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

8. Por “cargador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.

9. Por “cargador documentario” se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.

10. Por “tenedor” se entenderá:

a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o

b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9.

11. Por “destinatario” se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

12. Por “derecho de control” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en el capítulo 10.

13. Por “parte controladora” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control.

14. Por “documento de transporte” se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que:

a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

15. Por “documento de transporte negociable” se entenderá el documento de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.

16. Por “documento de transporte no negociable” se entenderá el documento de transporte que no sea negociable.

17. Por “comunicación electrónica” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.

18. Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que:

a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

19. Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte:

a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”; y

b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

20. Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

21. Por “emisión” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.

22. Por “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

23. Por “datos del contrato” se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

24. Por “mercancías” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo que el porteador se comprometa a transportar en virtud de un contrato de transporte, incluido el embalaje y todo contenedor o equipo auxiliar no facilitado por el porteador, o en su nombre.

25. Por “buque” se entenderá cualquier embarcación utilizada para transportar mercancías por mar.

26. Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga.

27. Por “vehículo” se entenderá todo vehículo de transporte por carretera o ferroviario.

28. Por “flete” se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

29. Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas físicas o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su domicilio registral, según cuál resulte aplicable, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona física tenga su residencia habitual.

30. Por “tribunal competente” se entenderá todo tribunal de un Estado Contratante que, conforme a la normativa aplicable en ese Estado para el reparto interno de la competencia entre sus tribunales, goce de competencia para conocer de la controversia.

Artículo 2

Interpretación del presente Convenio

En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional.

Artículo 3

Requisitos de forma

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, pacto, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 19, en los párrafos 1 a 4 del artículo 23, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 36, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 40, en el artículo 44, en el párrafo 3 del artículo 48, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 59, en los artículos 63 y 66, en el párrafo 2 del artículo 67, en el párrafo 4 del artículo 75 y en los párrafos 2 y 5 del artículo 80 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario.

Artículo 4

Aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad

1. Cualquier disposición del presente Convenio que pueda prever una excepción para el porteador, o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías objeto de un contrato de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el presente Convenio, contra:

- a) El porteador o una parte ejecutante marítima;

b) El capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo del buque; o

c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

2. Cualquier disposición del presente Convenio que pueda prever una excepción para el cargador o el cargador documentario será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie contra el cargador, el cargador documentario o sus subcontratistas, empleados, representantes o auxiliares.

Capítulo 2

Ámbito de aplicación

Artículo 5

Ámbito de aplicación general

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante:

a) El lugar de la recepción;

b) El puerto de carga;

c) El lugar de la entrega; o

d) El puerto de descarga.

2. El presente Convenio será aplicable sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada.

Artículo 6

Exclusiones específicas

1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

- a) Los contratos de fletamento; y
- b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y

- b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

Artículo 7

Aplicación a ciertas partes

No obstante lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 6.

Capítulo 3

Documentos electrónicos de transporte

Artículo 8

Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y

b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.

Artículo 9

Procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean:

a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;

b) Las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;

c) La forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal; y

d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 47, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez.

2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación.

Artículo 10

Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable, o todos los originales, si se emitió más de uno;

b) El porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable; y

c) A partir de ese momento, el documento de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable:

a) El porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y

b) A partir de ese momento, el documento electrónico de transporte quedará privado de su eficacia o validez.

Capítulo 4

Obligaciones del porteador

Artículo 11

Transporte y entrega de las mercancías

Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

Artículo 12

Período de responsabilidad del porteador

1. El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

2. a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero.

b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero.

3. Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o

b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

Artículo 13

Obligaciones específicas

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4 y en los capítulos 5 a 7, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

Artículo 14

Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

- a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad;
- b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y
- c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Artículo 15

Mercancías que puedan constituir un peligro

No obstante lo dispuesto en los artículos 11 y 13, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Artículo 16

Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar

No obstante lo dispuesto en los artículos 11, 13 y 14, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

Capítulo 5

Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso

Artículo 17

Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18.

3. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

- a) Fuerza mayor;
- b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;
- d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18;
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) Incendio a bordo del buque;
- g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;
- h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 ó 34;
- i) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;
- j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;

l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; u

o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

a) El reclamante prueba que la culpa del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 18 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo; o

b) El reclamante prueba que un hecho o circunstancia no enumerada en el párrafo 3 del presente artículo contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18.

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por: i) el estado de innavegabilidad del buque; ii) las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque; o iii) el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) El porteador no puede probar: i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 14.

6. Cuando el porteador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo.

Artículo 18

Responsabilidad del porteador por actos ajenos

El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de:

- a) Cualquier parte ejecutante;
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque;
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

Artículo 19

Responsabilidad de la parte ejecutante marítima

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad que el Convenio reconoce al porteador cuando:

a) La parte ejecutante marítima haya recibido las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante; y

b) El hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido:
i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque; ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia; o iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Convenio, o si acepta que los límites de su responsabilidad sean superiores a los establecidos en el presente Convenio, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por dicho pacto, a menos que haya aceptado expresamente tales obligaciones o límites.

3. Una parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Convenio que se derive de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el párrafo 1 del presente artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impone responsabilidad alguna al capitán o demás miembros de la tripulación del buque ni a otros empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

Artículo 20

Responsabilidad solidaria

1. Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 21

Retraso

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado.

Artículo 22

Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 59, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 43.

2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 16.

Artículo 23

Aviso en caso de pérdida, daño o retraso

1. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en los datos del contrato, a menos que se dé aviso de la pérdida o el daño de las mercancías, con indicación de su naturaleza general, al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los siete días laborables siguientes a la entrega, donde la misma tenga lugar.

2. La omisión del aviso al porteador o a la parte ejecutante, previsto en el presente artículo, no afectará al derecho que exista, a tenor del presente Convenio, a reclamar indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, ni a la asignación de la carga de la prueba que resulte del artículo 17.

3. El aviso previsto en el presente artículo no será necesario respecto de la pérdida o el daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta de las mercancías efectuada por la persona a la que se haga la entrega y por el porteador o la parte ejecutante marítima cuya responsabilidad sea alegada.

4. No se deberá indemnización alguna por causa del retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

5. Cuando, conforme a lo previsto en el presente artículo, se dé aviso a la parte ejecutante que haya realizado la entrega de las mercancías, dicho aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y el aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado a una parte ejecutante marítima.

6. En caso de pérdida o daño, cierto o presunto, las partes interesadas en una controversia deberán darse mutuamente todas las facilidades que sean razonables

para inspeccionar y valorar las mercancías, así como acceso a cualquier expediente o documento relativo al transporte de las mercancías.

Capítulo 6

Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte

Artículo 24

Desvío de ruta

Cuando, con arreglo a la ley aplicable, un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, por sí solo, al porteador o a una parte ejecutante marítima de ninguna exoneración o límite que pueda ser invocado con arreglo al presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 61.

Artículo 25

Transporte sobre cubierta

1. Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de un buque si:
 - a) Así lo exige alguna norma aplicable;
 - b) Las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos; o
 - c) El transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.
2. El régimen de la responsabilidad del porteador enunciado en el presente Convenio será aplicable a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobre cubierta conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, pero el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que resulte de alguno de los especiales riesgos que conlleva su transporte sobre cubierta, siempre que las mercancías se hayan transportado con arreglo a lo previsto en los apartados a) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Cuando las mercancías se hayan transportado sobre cubierta en casos distintos de los señalados por el párrafo 1 del presente artículo, el porteador será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta, no pudiendo en tal caso invocar las exoneraciones previstas en el artículo 17.

4. El porteador no podrá invocar el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo frente a un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, salvo que se especifique en los datos del contrato que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta.

5. Si el porteador y el cargador acuerdan expresamente que las mercancías sean transportadas bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de su responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicha pérdida, daño o retraso resulte de su transporte sobre cubierta.

Artículo 26

Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso:

a) Se habrían aplicado, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega;

b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y

c) No puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

Capítulo 7

Obligaciones del cargador frente al porteador

Artículo 27

Entrega de las mercancías para su transporte

1. A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes.
2. El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13.
3. Cuando un contenedor o un vehículo sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes.

Artículo 28

Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones

El porteador y el cargador atenderán recíprocamente a toda solicitud de información o de las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si la información solicitada obra en poder de la parte requerida, o si ésta puede razonablemente dar dichas instrucciones, y el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable.

Artículo 29

Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas relativa al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

2. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a ninguna obligación específica de facilitar instrucciones, información o documentos relativos a las mercancías en virtud de alguna norma legal o reglamentaria o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas aplicable al transporte previsto.

Artículo 30

Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador

1. El cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

2. Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 31 o en el artículo 32, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

3. Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida o del daño que sea imputable a su culpa o a la culpa de alguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

Artículo 31

Información requerida para formular los datos del contrato

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 36, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya

orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

2. Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información.

Artículo 32

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar; y

b) El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento.

Artículo 33

Asunción por el cargador documentario de los derechos y las obligaciones del cargador

1. El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente capítulo y del artículo 55 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 13 reconocen al cargador.

2. El párrafo 1 del presente artículo no afectará a las obligaciones, las responsabilidades, los derechos o las exoneraciones del cargador.

Artículo 34

Responsabilidad del cargador por actos ajenos

El cargador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones.

Capítulo 8

Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte

Artículo 35

Emisión del documento de transporte o del documento electrónico de transporte

Salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte ni un documento electrónico de transporte, o salvo que utilizar uno de esos documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico, al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador, o, con el consentimiento de éste, el cargador documentario, tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

a) Un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte no negociable; o

b) Un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, o que utilizar uno de tales documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

Artículo 36

Datos del contrato

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

- a) Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;
- b) Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
- c) El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y
- d) El peso de las mercancías, si el cargador lo facilita.

2. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán también incluir:

- a) Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- b) El nombre y la dirección del porteador;
- c) La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y
- d) Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

3. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán además incluir:

- a) El nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador;
- b) El nombre del buque, si se ha especificado en el contrato de transporte;

c) El lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega; y

d) El puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte.

4. A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes de las mercancías”, que se emplea en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de:

a) Una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante; y

b) Cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o documento electrónico de transporte.

Artículo 37

Identidad del porteador

1. Cuando un porteador figure identificado por su nombre en los datos del contrato, cualquier otra información en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de eficacia en la medida en que sea incompatible con dicha identificación.

2. Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 36, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que en el momento del transporte el buque era objeto de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, e identifique al arrendatario facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho arrendatario es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El arrendatario a casco desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador.

3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá al reclamante probar que alguna otra persona, distinta de la identificada en los datos del contrato o conforme a lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo, es el porteador.

Artículo 38

Firma

1. Todo documento de transporte deberá ser firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre.
2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Dicha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte.

Artículo 39

Deficiencias en los datos del contrato

1. La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en los párrafos 1, 2 ó 3 del artículo 36 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.
2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es:
 - a) La fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo del buque, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque; o
 - b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque.
3. Si los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante.

Artículo 40

Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato

1. El porteador deberá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 36 al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, siempre y cuando:

a) Sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa; o

b) Tenga motivos razonables para creer que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 36, en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador.

3. Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor o vehículo cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya inspeccionado efectivamente, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:

a) No disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar; o

b) Tenga motivos razonables para creer que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta.

4. Cuando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, el porteador podrá insertar reservas en los datos del contrato respecto de la información indicada en:

a) Los apartados a), b) o c) del párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:

- i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor o del vehículo; y
- ii) Ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y
- b) El apartado d) del párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:
 - i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor o vehículo, y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor o vehículo sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o
 - ii) No se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor o vehículo.

Artículo 41

Valor probatorio de los datos del contrato

Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo 40:

a) Todo documento de transporte o documento electrónico de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato;

b) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en:

- i) Un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe; o
- ii) Un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe;

c) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera

de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable:

- i) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 1 del artículo 36, cuando hayan sido facilitados por el porteador;
- ii) El número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, aun cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto; y
- iii) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 2 del artículo 36.

Artículo 42

“Flete prepagado”

Si los datos del contrato contienen la expresión “flete prepagado” o una fórmula análoga, el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador.

Capítulo 9

Entrega de las mercancías

Artículo 43

Obligación de aceptar la entrega

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte.

Artículo 44

Obligación de confirmar la recepción

Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en

el lugar de la entrega. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.

Artículo 45

Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable

Cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 43. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alega ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, al ser requerida para ello por el porteador;

b) De no figurar en los datos del contrato el nombre y la dirección del destinatario, la parte controladora deberá facilitar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a su llegada a dicho lugar;

c) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello a la parte controladora a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

d) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado c) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte.

Artículo 46

Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido

Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 43 una vez que éste, al ser requerido para hacerlo, se haya identificado debidamente y haya restituido al porteador el documento de transporte no negociable. El porteador podrá denegar la entrega si, al ser requerida para ello, la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, y deberá denegar la entrega en caso de no serle restituido el documento no negociable. Cuando se haya emitido más de un original de dicho documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia;

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle dichas instrucciones;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte no negociable le haya sido restituido o no.

Artículo 47

Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas al tenedor en el momento y lugar indicados en el artículo 43:

- i) Una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal; o
- ii) Una vez que el tenedor del documento electrónico de transporte negociable haya demostrado su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9;

b) El porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen los requisitos enunciados en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente párrafo;

c) Cuando se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, y se haya indicado el número de originales emitidos en el documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda su validez o eficacia. De haberse utilizado un documento electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá toda su validez o eficacia al efectuarse la entrega de las mercancías al tenedor, conforme a los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, cuando el documento de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable señale expresamente que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento electrónico de transporte emitido, se aplicarán las siguientes reglas:

a) Si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el tenedor, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo indicado en el artículo 43 tras la

llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el tenedor a identificarse debidamente como una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al tenedor a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

b) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituído o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1 del artículo 9 su condición de tenedor;

c) La persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado a) del párrafo 2 del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado e) del párrafo 2 del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador;

d) Toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

e) No obstante lo dispuesto en los apartados b) y d) del párrafo 2 del presente artículo, el tenedor que adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor

tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal.

Artículo 48

Mercancías pendientes de entrega

1. A los efectos del presente artículo, se estimará que las mercancías no han podido entregarse sólo si, tras su llegada al lugar de destino:

a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el presente capítulo, en el momento y lugar indicados en el artículo 43;

b) Ni la parte controladora, ni el tenedor, ni el cargador, ni el cargador documentario pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 45, 46 y 47;

c) El porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 44, 45, 46 y 47;

d) El porteador no está autorizado para efectuar la entrega de las mercancías al destinatario, a tenor de lo dispuesto en la ley o en los reglamentos aplicables en el lugar donde se solicite la entrega; o

e) Al porteador le resulta, por algún otro motivo, imposible realizar la entrega de las mercancías.

2. Sin perjuicio de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario, cuando las mercancías no hayan podido entregarse, el porteador podrá adoptar, por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes:

a) Almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;

b) Desembalar las mercancías que vayan en contenedores o vehículos, o tomar otro tipo de medidas, aun cuando supongan el traslado de las mercancías; y

c) Obtener la venta de las mercancías o proceder a su destrucción de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren.

3. El porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista, con

arreglo a dicho párrafo, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad.

4. Si las mercancías se venden conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 2 del presente artículo, el porteador deberá conservar el producto de la venta por cuenta de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, sin perjuicio de las deducciones que corresponda hacer por los gastos en que haya incurrido el porteador o por cualquier otra suma que le sea debida en relación con el transporte de las mercancías.

5. El porteador no será responsable de la pérdida o el daño que las mercancías sufran mientras permanezcan sin entregar conforme a lo previsto en el presente artículo, salvo que el reclamante pruebe que dicha pérdida o daño se debió a que el porteador no adoptó las medidas que habrían sido razonables, dadas las circunstancias, para conservar las mercancías, y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas.

Artículo 49

Retención de las mercancías

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho que, a tenor del contrato de transporte o de la ley aplicable, pueda corresponder al porteador o una parte ejecutante a retener las mercancías para garantizar el pago de las sumas que le sean debidas.

Capítulo 10

Derechos de la parte controladora

Artículo 50

Ejercicio y contenido del derecho de control

1. El derecho de control sólo podrá ser ejercitado por la parte controladora y comprenderá únicamente:

a) El derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte;

b) El derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre o interior, en algún lugar en ruta; y

c) El derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

2. El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado conforme a lo previsto en el artículo 12, y se extingue cuando dicho período finaliza.

Artículo 51

Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control

1. Salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo:

a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al concluir el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona;

b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia surtirá efecto frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora; y

c) La parte controladora deberá identificarse debidamente como tal en el momento de ejercitar su derecho de control.

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control; y

b) Para poder ejercitar el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

3. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable:

a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 57. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

4. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

Artículo 52

Ejecución por el porteador de las instrucciones

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 50 cuando:

a) La persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control;

b) Las instrucciones puedan razonablemente ser ejecutadas, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas por el porteador; y

c) Su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, incluidas las prácticas que normalmente siga para realizar la entrega.

2. En cualquier caso, la parte controladora deberá reembolsar al porteador cualquier gasto razonable adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle por toda pérdida o daño que pueda sufrir a causa de la ejecución diligente de las

instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, incluidas las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño de otras mercancías transportadas.

3. El porteador podrá exigir a la parte controladora que aporte una garantía que cubra los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador razonablemente prevea que puedan producirse por causa de la ejecución de las instrucciones que reciba en el marco del presente artículo. De no aportarse dicha garantía, el porteador podrá denegar la ejecución de las instrucciones.

4. La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, o por el retraso en su entrega, que resulte de la no ejecución de las instrucciones de la parte controladora en incumplimiento de su obligación a tenor del párrafo 1 del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 17 a 23, y la cuantía de la indemnización que el porteador deba pagar se regirá por lo dispuesto en los artículos 59 a 61.

Artículo 53

Validez de la entrega

Las mercancías que se entreguen siguiendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 52 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 9 relativas a la entrega.

Artículo 54

Modificaciones del contrato de transporte

1. La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte no prevista en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 50.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 50, deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable, o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38.

Artículo 55

Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador

1. La parte controladora deberá, de solicitarlo el porteador o una parte ejecutante, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el porteador pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones a tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.
2. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, o si ésta no puede proporcionarle la información, las instrucciones o los documentos adecuados, recaerá en el cargador el deber de proporcionarlos. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, dicho deber recaerá en el cargador documentario.

Artículo 56

Autonomía contractual de las partes

Las partes en el contrato de transporte podrán apartarse de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 y en el párrafo 2 del artículo 50, así como en el artículo 52. Las partes podrán asimismo restringir o excluir la posibilidad de transferir el derecho de control prevista en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 51.

Capítulo 11

Transferencia de derechos

Artículo 57

Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento mediante la transferencia del documento a otra persona:

a) Debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden; o

b) Sin endoso, si se trata de i) un documento al portador o endosado en blanco, o ii) un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

Artículo 58

Responsabilidad del tenedor

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 55, un tenedor que no sea el cargador y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor.

2. Un tenedor que no sea el cargador, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo.

3. A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se considerará que un tenedor, que no sea el cargador, no ha ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de:

a) Haber acordado con el porteador, con arreglo al artículo 10, la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, de un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable; o

b) Haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 57.

Capítulo 12

Límites de la responsabilidad

Artículo 59

Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 60 y en el párrafo 1 del artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.
2. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.
3. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado.

Artículo 60

Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 61, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 59 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 59 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

Artículo 61

Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 59, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

2. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 60 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

Capítulo 13

Ejercicio de acciones

Artículo 62

Plazo para el ejercicio de acciones

1. No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Convenio una vez transcurrido el plazo de dos años.

2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento.

3. Aun cuando haya expirado el plazo señalado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes podrá ampararse, frente a las reclamaciones de la otra parte, en todo derecho del que disponga para oponerlo a título de excepción o con fines de compensación.

Artículo 63

Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones

El plazo establecido en el artículo 62 no será susceptible de interrupción ni suspensión, pero la persona contra la que se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

Artículo 64

Acción de repetición

Toda persona declarada responsable podrá ejercitar una acción de repetición después de expirado el plazo establecido en el artículo 62, siempre y cuando lo haga dentro del más largo de los plazos siguientes:

a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o

b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según lo que suceda primero.

Artículo 65

Acciones contra la persona identificada como porteador

Podrá entablarse una acción contra el arrendatario del buque o contra la persona identificada como porteador con arreglo al párrafo 2 del artículo 37, aun

después de expirado el plazo fijado en el artículo 62, siempre y cuando la acción sea ejercitada dentro del más largo de los plazos siguientes:

a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o

b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que se identifique al porteador o en que el propietario registral o el arrendatario del buque haya rebatido, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 37, la presunción de que él es el porteador.

Capítulo 14

Jurisdicción

Artículo 66

Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio:

a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

- i) El domicilio del porteador;
- ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
- iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
- iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o

b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Convenio.

Artículo 67

Acuerdos de elección de foro

1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 66 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia:

a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y

b) Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante.

2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo exclusivo de elección de foro concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando:

a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 66;

b) El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;

c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y

d) La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

Artículo 68

Acciones contra la parte ejecutante marítima

El demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra una parte ejecutante marítima conforme al presente Convenio ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

a) El domicilio de dicha parte ejecutante marítima; o

b) El puerto donde dicha parte ejecutante marítima recibió las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías.

Artículo 69

Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales

A reserva de lo dispuesto en los artículos 71 y 72, no se podrá entablar procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio ante un tribunal distinto de los indicados en los artículos 66 ó 68.

Artículo 70

Embargo preventivo y otras medidas cautelares

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la competencia de un tribunal para adoptar medidas cautelares, incluido el embargo preventivo. Un tribunal de un Estado donde se haya adoptado una medida cautelar no gozará de competencia para conocer del fondo del litigio, salvo que:

- a) Se cumplan los requisitos enunciados en el presente capítulo; o
- b) Su competencia esté reconocida por algún convenio internacional aplicable en dicho Estado.

Artículo 71

Acumulación y traslado de acciones

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 66 como en el artículo 68. De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 68, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, un porteador o una parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o

cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

Artículo 72

Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado

1. Una vez surgida una controversia, las partes podrán convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente.
2. Todo tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.

Artículo 73

Reconocimiento y ejecución

1. Toda resolución emitida por un tribunal que goce de competencia con arreglo al presente Convenio deberá ser reconocida y ejecutada en otro Estado Contratante, de acuerdo con la ley de dicho Estado, siempre y cuando uno y otro Estado hayan efectuado una declaración conforme a lo previsto en el artículo 74.
2. Un tribunal podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una resolución judicial basándose en cualquier motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución previsto en la ley del foro.
3. El presente capítulo no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de que dichas normas hayan sido adoptadas antes o después del presente Convenio.

Artículo 74

Aplicación del capítulo 14

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.

Capítulo 15

Arbitraje

Artículo 75

Acuerdos de arbitraje

1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Convenio será sometida a arbitraje.
2. El procedimiento arbitral deberá tener lugar, a elección de la persona que dirija una reclamación contra el porteador, en:
 - a) Algún lugar designado al efecto en el acuerdo de arbitraje; o
 - b) Cualquier otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares siguientes:
 - i) El domicilio del porteador;
 - ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
 - iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
 - iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque.
3. La designación del lugar del arbitraje efectuada en el acuerdo de arbitraje será vinculante respecto de cualquier controversia entre las partes que lo hayan

pactado, siempre y cuando dicho acuerdo figure en un contrato de volumen que indique claramente los nombres y las direcciones de las partes y que:

- a) Haya sido individualmente negociado; o
- b) Advierta de manera visible de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen en donde figure.

4. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo de arbitraje concertado con arreglo al párrafo 3 del presente artículo cuando:

- a) El lugar del arbitraje designado en el acuerdo esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo;
- b) El acuerdo de arbitraje figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;
- c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el lugar del arbitraje; y
- d) La ley aplicable prevea que dicha persona puede quedar obligada por el acuerdo de arbitraje.

5. Se considerará que las disposiciones de los párrafos 1, 2, 3 y 4 del presente artículo forman parte de toda cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje, y se tendrá por nula cualquier estipulación de tal cláusula o pacto en la medida en que sea incompatible con lo dispuesto en dichos párrafos.

Artículo 76

Acuerdo de arbitraje en el transporte no regular

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la eficacia de un acuerdo de arbitraje incluido en un contrato de transporte en el transporte no regular al cual sea aplicable el presente Convenio o las normas del presente Convenio por razón de:

- a) La aplicación del artículo 7; o
- b) La incorporación del régimen del presente Convenio en un contrato de transporte que, de otra manera, no estaría incluido en su ámbito de aplicación, voluntariamente realizada por las partes.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, todo acuerdo de arbitraje que figure en un documento de transporte o documento electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Convenio a tenor del artículo 7 se registrará por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que dicho acuerdo:

a) Identifique a las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en su artículo 6, e indique la fecha de dicho contrato; e

b) Incorpore por remisión específica la cláusula compromisoria incluida en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio.

Artículo 77

Acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia

No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 14, una vez surgida una controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla por arbitraje en cualquier lugar.

Artículo 78

Aplicación del capítulo 15

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.

Capítulo 16

Validez de las cláusulas contractuales

Artículo 79

Disposiciones generales

1. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio;

b) Excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio; o

c) Disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, del beneficio del seguro de las mercancías.

2. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o

b) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

Artículo 80

Normas especiales relativas a los contratos de volumen

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 79, en las relaciones entre el porteador y el cargador, todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio podrá prever derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en este último.

2. Toda condición que se aparte del régimen del presente Convenio conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, será vinculante únicamente cuando:

a) En el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen del presente Convenio;

b) El contrato de volumen i) haya sido individualmente negociado, o ii) especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;

c) Se dé al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Convenio, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le dé aviso de dicha oportunidad; y

d) La condición que se aparte del régimen del presente Convenio i) no sea incorporada al contrato por remisión a otro documento, ii) ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación.

3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, podrá ser considerado como un contrato de volumen a los efectos del párrafo 1 del presente artículo, pero en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de dichos documentos como condiciones del contrato.

4. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del artículo 14 y en los artículos 29 y 32, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 61.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Convenio serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) Dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contenía tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas; y

b) Su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

6. La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen del presente Convenio deberá probar que se cumplen todos los requisitos prescritos para su validez.

Artículo 81

Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías

No obstante lo dispuesto en el artículo 79 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

a) Las mercancías transportadas sean animales vivos, si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efecto si el reclamante prueba que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega son resultado de algún acto u omisión del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, cometido con la intención de causar la pérdida o el daño de las mercancías, o la pérdida derivada del retraso, o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente se produciría; o

b) El carácter o la condición de las mercancías transportadas, o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que razonablemente justifiquen un acuerdo especial al respecto, siempre que el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios realizados en el curso de operaciones comerciales corrientes, y que no se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable para el transporte de dichas mercancías.

Capítulo 17

Materias no reguladas por el presente convenio

Artículo 82

Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales, incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor:

a) Cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;

b) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque;

c) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o

d) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables interiores y por mar.

Artículo 83

Limitación global de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquier convenio internacional o de las normas del derecho interno que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de buques.

Artículo 84

Avería gruesa

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de las condiciones del contrato de transporte ni de las normas de derecho interno relativas a la liquidación de la avería gruesa.

Artículo 85

Pasajeros y su equipaje

El presente Convenio no se aplicará a los contratos de transporte de pasajeros y su equipaje.

Artículo 86

Daños causados por un accidente nuclear

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Convenio por el daño causado por un accidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

a) Con arreglo al Convenio de París sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, enmendado por su Protocolo

adicional de 28 de enero de 1964 y por sus Protocolos de 16 de noviembre de 1982 y de 12 de febrero de 2004, a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo común, de 21 de septiembre de 1988, relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París, así como por el Protocolo de Enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 12 de septiembre de 1997, o al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997, así como con arreglo a toda enmienda de dichos convenios o convenciones y a cualquier otro convenio o convención futura relativa a la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear por daños causados por un accidente nuclear; o

b) Con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, siempre que su régimen sea en todos los sentidos al menos igual de favorable para toda persona que pueda haber sufrido daños que el régimen del Convenio de París, el de la Convención de Viena o el del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares.

Capítulo 18

Disposiciones finales

Artículo 87

Depositario

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

Artículo 88

Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Rotterdam (Países Bajos) el 23 de septiembre de 2009 y, después de esa fecha, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todo Estado que no sea signatario del mismo desde la fecha en que su texto quede abierto a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 89

Denuncia de otros convenios

1. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y que sea parte en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, en el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, o en el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque conforme fue modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio Internacional y su protocolo o protocolos de modificación en los que sea parte, mediante notificación al respecto enviada al Gobierno de Bélgica que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio, mediante notificación al respecto enviada al Secretario General de las Naciones Unidas que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.

3. A los efectos del presente artículo, las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones efectuadas respecto del presente Convenio por Estados parte en los instrumentos enumerados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, que sean notificadas al depositario después de que el presente Convenio haya entrado en vigor, no surtirán efecto hasta que las denuncias de tales instrumentos que dichos Estados deban realizar hayan surtido efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario de los instrumentos indicados en el párrafo 1 del presente artículo, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto.

Artículo 90

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 91

Procedimiento y efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones permitidas por los artículos 74 y 78 podrán ser efectuadas en cualquier momento. Las declaraciones iniciales permitidas por el párrafo 1 del artículo 92, y por el párrafo 2 del artículo 93, deberán ser efectuadas en el momento de procederse a la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. No cabrá efectuar ninguna otra declaración en el marco del presente Convenio.
2. Toda declaración efectuada en el momento de la firma deberá ser confirmada en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación.
3. Toda declaración y su confirmación deberán hacerse por escrito y deberán ser notificadas oficialmente al depositario.
4. Toda declaración surtirá efecto simultáneamente a la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado que sea autor de la misma. No obstante, toda declaración que sea notificada oficialmente al depositario con posterioridad a dicha entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha de su recepción por el depositario.
5. Todo Estado que haga una declaración en el marco del presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación oficial que deberá enviar por escrito al depositario. El retiro o, cuando esté permitida, la modificación de una declaración surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha en que el depositario reciba la notificación al respecto.

Artículo 92

Aplicación a las unidades territoriales de los Estados

1. Todo Estado Contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar, en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Convenio, que éste será aplicable a

todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. En esas declaraciones, que deberán notificarse al depositario, se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3. Cuando un Estado Contratante haya declarado, conforme a lo previsto en este artículo, que el presente Convenio será aplicable a una o más de sus unidades territoriales, pero no a todas, se considerará, para los fines del presente Convenio, que todo lugar situado en una unidad territorial a la que el Convenio no sea aplicable no está situado en un Estado Contratante.

4. Si un Estado Contratante no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, el Convenio será aplicable a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 93

Participación de organizaciones regionales de integración económica

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y que goce de competencia sobre ciertos asuntos que se rijan por el presente Convenio podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse a él. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y las obligaciones de un Estado Contratante en la medida en que goce de competencia sobre algún asunto que se rija por el presente Convenio. En toda cuestión respecto de la que, en el marco del presente Convenio, resulte relevante el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como Estado Contratante que deba añadirse al número de sus Estados miembros que sean Estados Contratantes.

2. La organización regional de integración económica deberá hacer, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, una declaración ante el depositario en la que se hagan constar los asuntos que se rijan por el presente Convenio respecto de los cuales sus Estados miembros le hayan transferido su competencia. La organización regional de integración económica notificará con prontitud al depositario todo cambio en la distribución de las competencias indicada en dicha declaración, mencionando asimismo toda nueva competencia que le haya sido transferida.

3. Toda referencia que se haga en el presente Convenio a un “Estado Contratante” o a los “Estados Contratantes” será igualmente aplicable a una organización regional de integración económica cuando el contexto así lo requiera.

Artículo 94

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

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

Artículo 95

Revisión y enmienda

1. De solicitarlo por lo menos un tercio de los Estados Contratantes, el Secretario General de las Naciones Unidas deberá convocar una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para proceder a su revisión o enmienda.

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

Artículo 96

Denuncia del presente Convenio

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

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

HECHO en Nueva York el undécimo día de diciembre de dos mil ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

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

٣ - تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

المادة ٩٥

التنقيح والتعديل

- ١ - بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢ - أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر ساريا على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٩٦

الانسحاب من هذه الاتفاقية

- ١ - يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بإشعار مكتوب يوجه إلى الوديع.
 - ٢ - يصبح الانسحاب نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول من ذلك، أصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.
- حررت في نيويورك، في هذا اليوم الحادي عشر من كانون الأول/ديسمبر من عام ألفين وثمانية، في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

وإثباتا لما تقدم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بتوقيع هذه الاتفاقية.

٤ - إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة ٩٣

مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١ - يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تعد منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢ - توجه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلاناً تحدد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣ - أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، حينما يقتضى السياق ذلك.

المادة ٩٤

بدء النفاذ

١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢ - فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

المادة ٩١

إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

- ١ - يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادتان ٧٤ و ٧٨ في أي وقت. أما الإعلانات الأولية التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٢ والفقرة ٢ من المادة ٩٣، فتصدر وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢ - تكون الإعلانات التي تصدر وقت التوقيع مرهونة بتأكيداتها عند التصديق أو القبول أو الإقرار.
- ٣ - تصدر الإعلانات وتأكيداتها كتابة، ويبلغ بها الوديع رسمياً.
- ٤ - يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يبلغ به الوديع رسمياً بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعاراً به.
- ٥ - يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحبه في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان أو تعديله، حيثما تسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

المادة ٩٢

النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

- ١ - إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.
- ٢ - يبلغ الوديع بهذه الإعلانات، وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.
- ٣ - إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعاً، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يعتبر واقعاً في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية.

الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

١ - تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفاً في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٢ - تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها وتكون طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٣ - لأغراض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، الذي يبلغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذاً إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك، ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضماناً للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغلي المنشآت النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساويا لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٨ أحكام ختامية

المادة ٨٧ الوديع

يعين الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة ٨٨

التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١ - يفتح باب توقيع هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في روتردام، هولندا في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.
- ٢ - هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣ - يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولا موقعة عليها اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤ - تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

- (ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو
- (ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو
- (د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

المادة ٨٣

حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

المادة ٨٤

العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٥

المسافرون والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

المادة ٨٦

الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٢ و ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٤،

(ب) وألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

٦ - يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتبة من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

المادة ٨١

قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة

بصرف النظر عن المادة ٧٩ ودون مساس بالمادة ٨٠، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا:

(أ) كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر؛ أو

(ب) كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقا بشحنات تجارية معتادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

الفصل ١٧

المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

المادة ٨٢

الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة ٨٠

قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

١ - بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

٢ - لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة ملزماً إلا عندما:

(أ) يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛

(ب) ويكون العقد الكمي '١' قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو '٢' يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛

(ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

(د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية '١' مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون '٢' مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

٣ - لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

٤ - لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و ٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.

٥ - إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:

(أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدي موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج؛

المادة ٧٧

الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

المادة ٧٨

انطباق الفصل ١٥

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٦

صحة الأحكام التعاقدية

المادة ٧٩

أحكام عامة

١ - ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ج) يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٢ - ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يتضمن بياناً جلياً بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.

٤ - في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:

(أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعاً في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛

(ب) وكان الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزماً بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛

(د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم.

٥ - تعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلاً متى تضارب معها.

المادة ٧٦

اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

١ - ليس في هذه الاتفاقية ما يمس وجوب إنفاذ اتفاق للتحكيم يرد في أحد عقود النقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم وتنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:

(أ) انطباق المادة ٧؛ أو

(ب) إدراج الطرفين طوعاً هذه الاتفاقية في عقد نقل ليس، بخلاف ذلك، خاضعاً لها.

٢ - بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعاً لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

(أ) يبين هوية طرفي مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦ ويبين تاريخ مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر؛

(ب) ويتضمن، من خلال إشارة محددة، البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر.

٣ - لا يمس هذا الفصل انطباق قواعد أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية تكون طرفاً في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

المادة ٧٤

انطباق الفصل ١٤

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقاً للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٥

التحكيم

المادة ٧٥

اتفاقات التحكيم

١ - رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢ - تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

(أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو

(ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:

١' مقر الناقل؛ أو

٢' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤' الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.

٣ - يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق ملزماً في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق وارداً في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) تنص على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

المادة ٧١

ضم الدعاوى ونقلها

١ - باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزما بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، إذا رفعت على الناقل والطرف المنفذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مسماة بمقتضى المادتين ٦٦ و ٦٨ كليهما. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة مسماة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢ - باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزما بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، يقوم الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يرفع دعوى يلتبس فيها إعلانا بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يحرم شخصا من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨ بسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، متى كان المدعى عليه قد اختار محكمة مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨، أيهما انطبقت، يمكن فيها استهلال الدعوى مجددا.

المادة ٧٢

الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال مثول المدعى عليه أمامها

- ١ - بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.
- ٢ - تكون للمحكمة المختصة التي يمثل أمامها المدعى عليه دون أن يطعن في ولايتها، وفقا لقواعد تلك المحكمة، ولاية قضائية.

المادة ٧٣

الاعتراف والإنفاذ

- ١ - يعترف بالقرار الذي يصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمة لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وينفذ في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون تلك الدولة المتعاقدة الأخيرة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلانا بمقتضى المادة ٧٤.
- ٢ - يجوز للمحكمة أن ترفض الاعتراف والإنفاذ استنادا إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها.

(أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٦٦؛

(ب) وكان ذلك الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

(د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بمجاوز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة.

المادة ٦٨

رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع.

المادة ٦٩

عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنًا بأحكام المادتين ٧١ و ٧٢، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨.

المادة ٧٠

الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس للمحكمة الموجودة في الدولة التي يتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبت في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تستوف مقتضيات هذا الفصل؛ أو

الفصل ١٤ الولاية القضائية

المادة ٦٦

رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، حق للمدعي أن يرفع دعاوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

١' مقر الناقل؛ أو

٢' مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤' الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

المادة ٦٧

اتفاقات اختيار المحكمة

١ - لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٦ حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية:

(أ) وارداً في عقد كمي يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '١' جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، أو '٢' يتضمن بياناً جلياً بأن هناك اتفاقاً على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛

(ب) ويسمي بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

٢ - لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

٢ - تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

٣ - بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

المادة ٦٣

تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ للتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجددا بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

المادة ٦٤

دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

- (أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو
- (ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

المادة ٦٥

رفع الدعاوى على الشخص المحدد أنه الناقل

يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي يحدد أنه الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧ بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

- (أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي تحدد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧.

التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررهما تلك الدولة.

المادة ٦٠

حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنًا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦١، يحسب، وفقا للمادة ٢٢، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعف نصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٥٩ الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥٩ في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

المادة ٦١

فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١ - لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

٢ - لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

الفصل ١٣

الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٢

الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

١ - لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك المستند أو السجل.

٣ - لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذا المادة، لا يمارس الحائز الذي ليس هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

(أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول؛ أو

(ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٧.

الفصل ١٢

حدود المسؤولية

المادة ٥٩

حدود المسؤولية

١ - رهنا بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما يبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

٢ - عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزما أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معددة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣ - تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقا لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في

بتوفيرها. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

المادة ٥٦

التغيير بالاتفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠ والفقرة ٢ من المادة ٥٠ والمادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضا أن يحددا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها.

الفصل ١١

إحالة الحقوق

المادة ٥٧

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرها حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستندا لأمر؛ أو

(ب) دون تظهير، إذا كان: '١' مستندا لحامله أو مستندا مظهرها على بياض؛ أو '٢' مستندا أصدر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

٢ - في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

المادة ٥٨

مسؤولية الحائز

١ - دون مساس بالمادة ٥٥، لا يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا.

٢ - يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، ما يفرضه عليه عقد النقل من مسؤوليات، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل

٤ - تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، إخلالا بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

المادة ٥٣

اعتبار البضائع مسلمة

تعتبر البضائع التي تسلم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضائع أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٤

إدخال تغييرات على عقد النقل

١ - الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠.

٢ - تذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يوقع عليها وفقا للمادة ٣٨.

المادة ٥٥

تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١ - يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢ - إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقوم الشاحن

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، فعليه أن يثبت هويته على نحو وافي. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤ - في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

المادة ٥٢

تنفيذ الناقل للتعليمات

١ - رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٠ إذا:

(أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛

(ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقا لأحكامها ممكنا في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛

(ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

٢ - على أي حال، يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

٣ - يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.

٢ - يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥١

هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١ - باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛

(ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛

(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو وافي عند ممارسته حق السيطرة.

٢ - في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويثبت هويته على نحو وافي. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

الشخص الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضائع إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤ - إذا بيعت البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضائع، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضائع.

٥ - لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها.

المادة ٤٩

الاحتفاظ بالبضائع

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠

حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٠

ممارسة حق السيطرة ونطاقه

- ١ - لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصور على ما يلي:
 - (أ) الحق في توجيهه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛
 - (ب) والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛
 - (ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.

يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع.

المادة ٤٨

بقاء البضائع غير مسلمة

١ - لأغراض هذه المادة، لا تعتبر البضائع قد بقيت غير مسلمة إلا إذا وصلت إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه تسليم البضائع بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(د) لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو

(هـ) تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع.

٢ - دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضائع غير مسلمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضائع، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضائع، بما في ذلك:

(أ) خزن البضائع في أي مكان مناسب؛

(ب) وفك رزم البضائع إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛

(ج) والعمل على بيع البضائع أو إتلافها وفقاً للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضائع آنذاك.

٣ - لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطاراً معقولاً بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى

٢ - دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن الحائز، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو وافي أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ب) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقاً للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يعرض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان وافي في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزاً مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسلم البضائع؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت،

تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو وافي أو لم يسلم المستند، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ج) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

المادة ٤٧

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣:

'١' عند تسليم مستند النقل القابل للتداول وإثبات الحائز هويته على نحو وافي إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو

'٢' عند إثبات الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يرفض الناقل تسليم البضائع إذا لم تستوف مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) '١' أو (أ) '٢' من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكورة في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(د) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٦

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويرفض الناقل التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض

المادة ٤٢

”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“

إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة ”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“ أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

الفصل ٩

تسليم البضائع

المادة ٤٣

واجب قبول تسليم البضائع

عند وصول البضائع إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسليم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٤

واجب الإقرار بتسليم البضائع

يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسليم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسليم.

المادة ٤٥

تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يقيم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢' ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

المادة ٤١

المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

١' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

٢' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١' تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

٢' وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها، ولكن ليس الأرقام المعروفة لأختام الحاويات؛

٣' وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

المادة ٤٠

التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد

١ - يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢ - دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

٣ - عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود العقول، معلومات دقيقة.

٤ - عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

٢' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

محددة الاسم، يفترض أن المالك المسجل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلاً من ذلك، يمكن للمالك المسجل أن يدحض افتراض أنه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وبيان عنوانه. كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل.

٣ - ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

المادة ٣٨

التوقيع

- ١ - يمهز مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.
- ٢ - يضمّن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٩

النواقص في تفاصيل العقد

- ١ - لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما.
- ٢ - إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:
 - (أ) التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة؛ أو
 - (ب) التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة.
- ٣ - إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، اعتبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛

(ب) واسم الناقل وعنوانه؛

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(د) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

٣ - يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددتهما الشاحن؛

(ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛

(ج) ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل؛

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

٤ - لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناء على:

(أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٧

هوية الناقل

١ - إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، لا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد.

٢ - إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٦، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت على متن سفينة

الفصل ٨ مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

المادة ٣٥

إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

المادة ٣٦

تفاصيل العقد

١ - تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

٢ - يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

المادة ٣٢

قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعترف لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٣

تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١ - تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، وتكون له حقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢ - لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفع.

المادة ٣٤

مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولاً عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

(ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢ - ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم.

المادة ٣٠

أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١ - يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢ - باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

٣ - عندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

المادة ٣١

المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

١ - يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.

٢ - يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

الفصل ٧

واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٧

تسليم البضائع للنقل

- ١ - يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.
- ٢ - يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبغاية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٣.
- ٣ - عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبغاية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٨

تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٢٩

واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

- ١ - يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

(أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

٢ - ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها، ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقاً للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣ - إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفع المنصوص عليها في المادة ١٧.

٤ - لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتاز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح.

٥ - إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن يتنفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على السطح.

المادة ٢٦

النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخراً في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

٤ - لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوما متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

٥ - عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

٦ - في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

الفصل ٦

أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

المادة ٢٤

الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالا بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية. بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

المادة ٢٥

البضائع المنقولة على سطح السفينة

١ - لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

(أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو

(ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

المادة ٢١

التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٢

حساب التعويض

١ - رهنا بأحكام المادة ٥٩، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.

٢ - تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.

٣ - في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٣

الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها

١ - يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

٢ - لا يجوز أن يفضي عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها. بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.

٣ - لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية.

المادة ١٩

مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١ - يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه الدفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:

(أ) تسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛

(ب) ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر: '١' أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة؛ أو '٢' أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري؛ أو '٣' في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتاة في عقد النقل.

٢ - إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.

٣ - يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وفقاً للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٤ - ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

المادة ٢٠

المسؤولية الجماعية والفردية

١ - إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢ - دون مساس بالمادة ٦١، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية.

٥ - يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا:

(أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه '١' عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو '٢' عدم تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو '٣' أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها؛

(ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات: '١' أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥ (أ) من هذه المادة؛ أو '٢' أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.

٦ - عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

المادة ١٨

مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أي طرف منفذ؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو

(ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو

(د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

(هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

(و) نشوب حريق على السفينة؛

(ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة؛

(ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله. بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤؛

(ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق ميرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛

(ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛

(ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه؛

(ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛

(س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها
المادتان ١٥ و ١٦.

٤ - بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه:

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

المادة ١٦

التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و ١٣ و ١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

الفصل ٥

مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧

أساس المسؤولية

١ - يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل ٤.

٢ - يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٣ - يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛

(د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨؛

المادة ١٣

واجبات معينة

١ - يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٦، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

٢ - بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

المادة ١٤

واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

(أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛

(ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مجهزة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

(ج) وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

المادة ١٥

البضائع التي قد تصبح خطراً

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و ١٣، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل.

- (أ) يصدر الناقل إلى الحائز، عوضا عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلا للتداول يتضمن بيانا مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛
- (ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٤

واجبات الناقل

المادة ١١

نقل البضائع وتسليمها

يقوم الناقل، رهنا بأحكام هذه الاتفاقية ووفقا لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٢

مدة مسؤولية الناقل

- ١ - تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع.
- ٢ - (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- ٣ - لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على:
- (أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛ أو
- (ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٩

إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول

١ - يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛

(ب) وتأكد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛

(د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) '٢' و (ج) من المادة ٤٧.

٢ - يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورا.

المادة ١٠

إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد؛

(ب) ويصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلا للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول؛

(ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢ - إذا أصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذاك بمستند نقل قابل للتداول:

٢ - تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٦

استثناءات خاصة

١ - لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحى المنتظم:

(أ) مشارطات الاستئجار؛

(ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.

٢ - لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم إلا عندما:

(أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛

(ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

المادة ٧

الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

الفصل ٣

سجلات النقل الإلكترونية

المادة ٨

استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

رهنًا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

(أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن؛

المادة ٤

انطباق الدفوع وحدود المسؤولية

١ - يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحدد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو

(ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

٢ - يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلائهما أو مستخدميهم.

الفصل ٢

نطاق الانطباق

المادة ٥

نطاق الانطباق العام

١ - رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

(أ) مكان التسليم؛ أو

(ب) ميناء التحميل؛ أو

(ج) مكان التسليم؛ أو

(د) ميناء التفريغ.

٢٧ - "العربة" تعني عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.

٢٨ - "أجرة النقل" تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.

٢٩ - "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقا، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

٣٠ - "المحكمة المختصة" تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

المادة ٢

تفسير هذه الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣

مقتضيات الشكل

توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و (ج) و (د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩، والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٠. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

١٨ - "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

١٩ - "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛

(ب) وفي استخدام بمقتضىات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠ - "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

٢١ - "إصدار" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢ - "إحالة" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣ - "تفاصيل العقد" تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام و ترميزات وتوقيعات وتظهرات).

٢٤ - "البضائع" تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥ - "السفينة" تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحراً.

٢٦ - "الحاوية" تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

٩ - "الشاحن المستندي" يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠ - "الحائز" يعني:

(أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١ - "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢ - "حق السيطرة" على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل ١٠.

١٣ - "الطرف المسيطر" يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤ - "مستند النقل" يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

١٥ - "مستند النقل القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلا للتداول".

١٦ - "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلا للتداول.

١٧ - "الخطاب الإلكتروني" يعني المعلومات المعدة أو المرسل أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة النال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقا.

الفصل ١ أحكام عامة

المادة ١ التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

١ - "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

٢ - "العقد الكمي" يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا.

٣ - "النقل الملاحى المنتظم" يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.

٤ - "النقل الملاحى غير المنتظم" يعني أي نقل لا يمثل نقلا ملاحيا منتظما.

٥ - "الناقل" يعني الشخص الذي يرم عقد النقل مع الشاحن.

٦ - (أ) "الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

(ب) ولا يشمل "الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

٧ - "الطرف المنفذ البحري" يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٨ - "الشاحن" يعني الشخص الذي يرم عقد النقل مع الناقل.

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكد من جديد اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة
عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقترعا منها بأن التنسيق والتوحيد التدريجين للقانون التجاري الدولي، بتقليل أو إزالة
العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، يساهمان إسهاما كبيرا في قيام تعاون اقتصادي
عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع
الشعوب،

وإذ تسلم بما قدمته الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات
الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم
المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة
جليلة في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحرا،

وإذ تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين،
وضرورة تعزيزهما وتحديثهما،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل
البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر
كليا أو جزئيا سيعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي وبيسر فرصا جديدة
للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دورا جوهريا في تعزيز
التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،

قد اتفقت على ما يلي:

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي
لل بضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً



الأمم المتحدة

٢٠٠٨

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, adopted by the General Assembly of the United Nations on 11 December 2008, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008, dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

For the Secretary-General,
The Legal Counsel
(Under-Secretary-General
for Legal Affairs)

Pour le Secrétaire général,
Le Conseiller juridique
(Secrétaire général adjoint
aux affaires juridiques)



Patricia O'Brien

United Nations
New York, 6 March 2009

Organisation des Nations Unies
New York, le 6 mars 2009