

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

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

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

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

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

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1
Определения

В настоящей Конвенции:

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

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

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

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

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

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

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

Статья 2

Сфера применения

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

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

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

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

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

Статья 3

Период ответственности

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

Статья 4

Выдача документа

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

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

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

Статья 5

Основания ответственности

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

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

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

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

Статья 6

Пределы ответственности

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

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

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

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

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

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

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

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

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

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

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

Статья 9

Специальные правила об опасном грузе

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

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

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

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

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

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

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

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

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

Статья 12

Исковая давность

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

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

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

Статья 13

Договорные условия

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

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

Статья 14

Толкование Конвенции

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

Статья 15

Международные транспортные конвенции

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

Статья 16

Расчетная единица

1) Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

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

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

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

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

Статья 20

Вступление заявления в силу

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

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

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

- 1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
- 2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.
- 3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

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

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

Статья 24

Пересмотр сумм ограничения

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

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

Статья 25

Денонсация

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

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

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

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