

КОНВЕНЦИЯ

о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)*

* Конвенция вступила в силу 19 апреля 1994 года. Россия не участвует.

См. также [Протокол от 5 июля 1978 года](#).

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,
СЧИТАЯ ЖЕЛАТЕЛЬНЫМ унифицировать условия договора
международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа,
СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Глава I Область применения

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору автомобильной перевозки пассажиров и - в соответствующих случаях - их багажа транспортными средствами, когда в договоре указано, что перевозка осуществляется по территории по крайней мере двух государств и что пункт отправления или пункт назначения, или тот и другой находятся на территории одного из Договаривающихся государств. Применение Конвенции не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон.

2. При применении настоящей Конвенции следует понимать:

а) под **перевозчиком**: любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика, но действуя в качестве ином, чем лицо, эксплуатирующее такси, или лицо, предоставляющее внаем транспортные средства с водителем, обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или несколько лиц и - в соответствующих случаях - их багаж, независимо оттого, само ли оно выполняет эту перевозку или нет;

б) под **пассажиром**: любое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;

с) под **транспортным средством**: любой автомобиль, служащий для выполнения договора перевозки при условии, что он предназначен для перевозки лиц, причем предполагается, что прицеп является частью транспортного средства.

3. Настоящая Конвенция применяется также в тех случаях, когда перевозчиком является государство или другой субъект публичного права.

4. Договаривающиеся государства обязуются не вносить каких-либо изменений в настоящую Конвенцию путем частных соглашений, заключаемых между двумя или несколькими Договаривающимися государствами, за исключением отмены ее применения к их пограничным перевозкам.

Статья 2

Если автомобильная перевозка прерывается и используется другой вид транспорта, настоящая Конвенция тем не менее применяется к тем частям перевозки, которые осуществляются автомобильным транспортом, даже если они не являются международными в соответствии со статьей 1, при условии, что они не являются вспомогательными по отношению к этому другому виду транспорта.

Статья 3

Если транспортное средство само перевозится на одном из участков пути иным видом транспорта, то настоящая Конвенция применяется в случае причинения вреда и нанесения убытков в результате происшествия, связанного с перевозкой в транспортном средстве и имевшего место либо во время нахождения пассажира в транспортном средстве, либо во время его посадки или высадки, либо в связи с нахождением багажа на транспортном средстве или с его погрузкой или выгрузкой.

Глава II Лица, за которых перевозчик несет ответственность

При применении настоящей Конвенции перевозчик отвечает в такой же мере, как за свои собственные действия или упущения, за действия и упущения своих агентов и любых других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора автомобильной перевозки, когда эти агенты или эти лица действуют в пределах своих обязанностей.

Глава III Транспортные документы

Раздел 1. Пассажиры

1. При перевозке пассажиров перевозчик должен выдать индивидуальный или коллективный билет. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

2. В билете должны быть указаны название и адрес перевозчика, а также содержаться указание о том, что договор подпадает под действие положений настоящей Конвенции даже при наличии каких-либо противоречащих этому оговорок.

3. Перевозчик несет ответственность за вред, который может быть причинен пассажиру в результате нарушения перевозчиком обязательств, возлагаемых на него в соответствии с настоящей статьей.

Статья 6

Билет, если не доказано обратное, служит доказательством содержащихся в нем указаний.

Статья 7

Если на билете не указано обратное, то его можно, когда он не является именным, передавать другому лицу до начала перевозки.

Раздел 2. Багаж

1. Перевозчик может выдавать багажную квитанцию, указывающую количество и характер багажа, который ему сдается; при наличии просьбы пассажира выдача этой багажной квитанции является обязательной. За выдачу багажной квитанции или за саму квитанцию не взимается никакого вознаграждения, кроме фискальных сборов, которыми она может облагаться.

2. В багажной квитанции, если она не совмещена с билетом, должны содержаться название и адрес перевозчика и указание о том, что договор подпадает под действие положений настоящей Конвенции даже при наличии каких-либо противоречащих этому оговорок.

3. Перевозчик несет ответственность за ущерб, который может быть причинен пассажиру в результате нарушения перевозчиком обязательств, возлагаемых на него в соответствии с настоящей статьей.

Статья 9

Багажная квитанция является подтверждением, если не доказано обратное, приведенных в ней указаний; при отсутствии в ней оговорок считается, что багаж сдан в хорошем состоянии.

Статья 10

1. Считается, что действующий добросовестно перевозчик произвел действительную выдачу багажа, если он выдал багаж предъявителю багажной квитанции.

2. Если квитанция не предъявляется, то перевозчик обязан выдать багаж, на который была выдана квитанция, только при условии, если претендующее лицо докажет на него свое право, если это доказательство представляется недостаточным, то перевозчик может потребовать внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года, считая со дня этого внесения.

3. Багаж, не востребованный по прибытии транспортного средства, независимо оттого, была ли выдана на него багажная квитанция или нет, сдается на хранение в соответствующее надежное место; перевозчик хранит его за счет пассажира; он может поручить хранение третьему лицу: хранитель багажа имеет право на справедливое вознаграждение. Хранение багажа регулируется, кроме того, законодательством, действующим в месте сдачи багажа на хранение.

Глава IV Ответственность перевозчика

Раздел 1. Вред, причиненный лицам

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира в результате происшествия, связанного с перевозкой и имевшего место либо во время нахождения пассажира в транспортном средстве или во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой багажа.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если причиной происшествия явились обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может ссылаться, чтобы сложить с себя ответственность, ни на физические или психические недостатки водителя, ни на повреждение или неисправность транспортного средства, ни на вину лица, у которого было нанято транспортное средство, или лиц, за которых оно, согласно статье 4, несло бы ответственность, если бы оно само являлось перевозчиком.

Статья 12

С учетом пункта 1 статьи 13 разбирающий дело суд в соответствии с национальным законодательством места расположения данного суда, включая нормы коллизионного права, определяет размер ущерба, подлежащего возмещению в связи со смертью, ранением или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, и какие лица имеют право на возмещение ущерба.

Статья 13

1. Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 250000 фр. на одного пострадавшего. Однако любое Договаривающееся государство может установить более высокий предел или не устанавливать никакого предела. Если главная контора перевозчика находится в таком государстве или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, законодательство которого предусматривает более высокий предел или не устанавливает никакого предела, для определения общей суммы применяется законодательство этого государства, за исключением норм, относящихся к коллизионному праву.

2. Сумма, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, не включает понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные издержки или другие расходы, уплата или возмещение которых могут быть возложены на перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.

3. Стороны договора перевозки могут договориться об установлении более высокого предела возмещения. Если не оговорено противное, то такая договоренность распространяется на всех лиц, имеющих право на возмещение.

4. Ограничения размера возмещения, предусмотренные в настоящей статье, применяются ко всем требованиям, связанным со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира. Если имеется несколько истцов и если общая сумма их требований превышает установленный максимум, то выплаты пропорционально сокращаются.

Раздел 2. Ущерб, причиненный багажу

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утерей багажа и с его повреждением.

За сданный перевозчику багаж последний отвечает с момента принятия его к перевозке до момента либо его доставки, либо сдачи на хранение, предусмотренной в пункте 3 статьи 10.

За любой другой багаж перевозчик отвечает в течение времени его нахождения в транспортном средстве, но в случае кражи или утери, не связанных с дорожно-транспортным происшествием, - только в том случае, если он был сдан под присмотр перевозчика. К этому другому багажу приравниваются личные вещи и предметы, которые пассажир имеет на себе или с собой.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском, вызванным тем, что багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества или предметы, или произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может ссылаться, чтобы сложить с себя ответственность, ни на физические или психические недостатки водителя, ни на повреждение или неисправность транспортного средства, ни на вину лица, у которого было нанято транспортное средство, или лиц, за которых оно, согласно статье 4, несло бы ответственность, если бы оно само являлось перевозчиком.

Статья 15

1. Багаж, не доставленный в течение четырнадцати дней со дня, когда пассажир потребовал его выдачи, считается утерянным.

2. Если багаж, считавшийся утерянным, найден в течение года со дня, когда пассажир потребовал его выдачи, перевозчик прилагает все разумные усилия для уведомления об этом пассажира. В течение тридцати дней со дня получения извещения пассажир может потребовать доставить багаж либо в пункт отправления, либо в предусмотренный для доставки пункт после возвращения в соответствующих случаях любого полученного возмещения за вред, связанный с утерей, но с сохранением всех возможных прав на возмещение за просрочку доставки.

Статья 16

1. Когда согласно положениям настоящей Конвенции возмещение ущерба за полную или частичную утерю багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, то может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба, но эта сумма не может превышать 500 франков на единицу багажа и 2000 франков на пассажира. Кроме того, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба за полную или частичную утерю или повреждение личных вещей и предметов, которые пассажир имеет на себе или с собой, но эта сумма не может превышать 1000 франков на пассажира.

2. Суммы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, не включают понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные издержки или другие расходы, уплата или возмещение которых могут быть возложены на перевозчика, а также проценты, исчисленные в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.

3. Стороны договора перевозки могут договориться об установлении более высоких пределов.

Раздел 3. Общие положения

1. Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности, вытекающей из настоящей Конвенции, в той мере, в какой ущерб возник по вине пассажира или в результате такого его поведения, которое не соответствует нормальному поведению пассажира.

2. Если перевозчик несет ответственность за ущерб, но причинению этого ущерба способствовало своими действиями или своими упущениями третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб, имея, однако, возможность предъявить иск к этому третьему лицу.

3. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него в силу настоящей Конвенции, если ущерб причинен ядерным инцидентом и если в силу действующих в Договаривающемся государстве специальных предписаний, регламентирующих ответственность в области ядерной энергии, ответственность за этот ущерб возлагается на оператора ядерной установки или на другое заменяющее его лицо.

1. Во всех случаях, регламентируемых настоящей Конвенцией, любой иск в отношении ответственности, независимо от его оснований и причины, может быть возбужден против перевозчика или лиц, за действия которых он отвечает в соответствии со статьей 4, только в условиях и пределах, предусмотренных в этой Конвенции.

2. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие полностью или частично его ответственность или ограничивающие подлежащее уплате возмещение, если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности, вменяемой в вину перевозчику или лицам, за действия которых он отвечает согласно статье 4. То же самое относится к Лицу, за действия которого перевозчик отвечает в соответствии со статьей 4, если возникает вопрос об ответственности этого лица и если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности этого лица.

3. С оговоркой о применении предыдущего пункта общий размер возмещения, причитающегося с перевозчика и лиц, за действия которых перевозчик отвечает в соответствии со статьей 4, не может превышать сумм, предусмотренных в предыдущих разделах настоящей главы.

Статья 19

Под упомянутым в настоящей Конвенции франком имеется в виду золотой франк весом 10/31 грамма пробы 0,900.

Глава V Претензии и иски

1. Получение багажа пассажиром без претензии с его стороны предполагает, что не доказано обратное, что багаж был получен полностью и в хорошем состоянии. Претензия должна заявляться перевозчику либо устно, либо в письменном виде в течение семи последовательных дней с момента фактического принятия багажа заявителем.

Что касается багажа, не сданного перевозчику, указанный выше срок исчисляется с момента обнаружения утери или повреждения и самое позднее с момента прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира.

2. Пассажир освобождается от обязанностей, возлагаемых на него в силу пункта 1 настоящей статьи, если утеря или состояние багажа были установлены в присутствии сторон.

Статья 21

1. По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, подпадающих под действие настоящей Конвенции, истец может по своему выбору обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции государств, назначенных сторонами с общего согласия, к судам страны, на территории которой находится:

а) главная контора ответчика, его обычное местожительство или контора, при посредстве которой был заключен договор перевозки, или

б) место, где был причинен ущерб, или

с) место отправления или назначения,
и может обратиться лишь к этим судам.

2. Когда при возникновении какого-либо спора, к которому применяется пункт 1 настоящей статьи, дело находится в производстве в суде, компетентном в силу этого пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, в котором был возбужден первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому-либо спору, к которому применяется пункт 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одного из Договаривающихся государств, компетентным в силу этого пункта, подлежит исполнению в этом государстве, это решение становится также подлежащим исполнению в каждом из других Договаривающихся государств по выполнению предписанных для этого формальностей в этом государстве. Пересмотр существа дела не производится.

4. Положения предыдущего пункта относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к заочным решениям и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его искового требования.

5. Суд не вправе требовать от граждан государств, участвующих в Конвенции, местожительство или контора которых находится в одном из этих государств, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, подпадающих под действие настоящей Конвенции.

1. Право на предъявление иска в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим ущербом физическому или психическому здоровью пассажира погашается по истечении трех лет.

Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало или должно было узнать об этом. Однако срок давности не может превышать пяти лет, считая со дня дорожно-транспортного происшествия.

2. Право на предъявление иска в отношении перевозки, подпадающей под действие настоящей Конвенции, кроме исков, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, погашается во всех случаях по истечении одного года.

Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда.

3. Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение давности до того дня, когда перевозчик в письменном виде отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов, которые были вручены ему в ее обоснование. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Бремя доказывания факта получения претензии или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не прерывает течения давности, если перевозчик не соглашается их рассматривать.

4. С учетом соблюдения положений предыдущего пункта условия приостановления течения срока давности определяются законом суда, в котором вчинен иск, за исключением норм, относящихся к коллизионному праву. Этим же законом определяются условия перерыва давности.

Глава VI Недействительность условий договора, противоречащих настоящей Конвенции

1. Признается неимеющим силы любое условие договора, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора.

2. В частности, недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику уступаются права, вытекающие из какого-либо договора страхования, заключенного в пользу пассажира, или любое другое аналогичное условие, а также любое положение, перекладывающее бремя доказывания.

3. Недействительным является также любое условие, наделяющее компетенцией арбитражный суд, оговоренное до события, явившегося причиной возникновения ущерба.

Глава VII Заключительные положения

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней для государств - членов Европейской Экономической Комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для подписания до 1 марта 1974 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.

5. Документы о ратификации или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 25

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как пять из числа указанных в пункте 1 статьи 24 государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после того, как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после дня сдачи этим государством документа о ратификации или присоединении.

Статья 26

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

Статья 27

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся сторон окажется, вследствие денонсаций, менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительной последняя из этих денонсаций.

Статья 28

1. Каждое государство может при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящая Конвенция будет применяться ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, на девяностый день после получения Генеральным Секретарем упомянутой нотификации или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, со дня вступления ее в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление о применении настоящей Конвенции на территории, за внешние сношения которой оно является ответственным, может в соответствии со статьей 26 денонсировать Конвенцию в отношении упомянутой территории.

Статья 29

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан для разрешения Международному Суду.

Статья 30

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что она не считает себя связанной статьей 29 Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 29 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. Заявление, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, может быть взято обратно в любое время путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 31

1. Каждая Договаривающаяся сторона [Соглашения об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами](#), подписанного в Берлине 5 декабря 1970 года, может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или присоединении к ней или в любой момент впоследствии заявить путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что в случае расхождения между настоящей Конвенцией и указанным Соглашением она будет применять положения последнего при перевозке, в отношении которой договор перевозки предусматривает:

а) что пункт отправления и пункт назначения находятся на территории государства, сделавшего заявление, или

б) что она совершается по территории по крайней мере одного государства, сделавшего это заявление, и не будет выполняться на территории ни одной из Договаривающихся сторон, участвующих в настоящей Конвенции, которая не сделает такого заявления.

2. Заявление, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, может быть взято обратно в любое время путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 32

1. Каждая Договаривающаяся сторона может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или присоединении к ней или в любой момент впоследствии заявить путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что она оставляет за собой право применять вместо статей 11 и 14 настоящей Конвенции соответствующие положения любой международной конвенции, стороной которой она является или может стать, касающиеся гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, и которые были бы более благоприятны для пассажиров.

2. Оговорка, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, может быть снята в любое время путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 33

Никакие иные оговорки или заявления, кроме предусмотренных в статьях 30, 31 и 32 настоящей Конвенции, не допускаются.

Статья 34

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью внесения поправок в настоящую Конвенцию или ее пересмотра. Генеральный Секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает с этой целью конференцию, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По крайней мере за три месяца до открытия конференции Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 24, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 24.

Статья 35

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 34, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 24, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 24:

- а) о ратификации и присоединениях к Конвенции согласно статье 24;
- б) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 25;
- с) о денонсациях в силу статьи 26;
- д) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 27;
- е) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 28;
- ф) о нотификациях, полученных в соответствии со статьями 30, 31 и 32.

Статья 36

После 1 марта 1974 года подлинник настоящей Конвенции будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 24.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве в одном экземпляре первого марта тысяча девятьсот семьдесят третьего года на английском, русском и французских языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Текст документа сверен по:

"Сборник материалов по осуществлению контроля на территории и в пунктах пропуска на Государственной границе Российской Федерации автотранспортных средств российских и иностранных перевозчиков, осуществляющих международные перевозки"

(предназначен для инспекторов автогрузового контроля

Российской транспортной инспекции),

III, Тула, 1998 год