

KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)
I PROTOKÓŁ PODPISANIA,

sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

Przekład.

W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania zostały sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

Po zaznajomieniu się z powyższymi Konwencją i Protokółem Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne z zastrzeżeniem uczynionym przy podpisaniu Konwencji; oświadcza, że wymienione Konwencja i Protokół są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 27 kwietnia 1962 r.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa:
A. Zawadzki

Minister Spraw Zagranicznych:
w z. J. Winiewicz

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ETAT

DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

à tous ceux qui ces Présentes Lettres verront
fait savoir ce qui suit:

Une Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et un Protocole de signature ont été faits à Genève le 19 mai 1956.

Après avoir vu et examiné lesdits Convention et Protocole le Conseil d'Etat les a approuvés et approuve avec la réserve faite lors de la signature de la Convention susmentionnée; déclare que cette Convention et ce Protocole sont acceptés, ratifiés et confirmés et promet qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi les Présentes Lettres ont été délivrées, revêtues du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 27 avril 1962.

L. S.

Président du Conseil d'Etat:
A. Zawadzki

Ministre des Affaires Etrangères:
w z. J. Winiewicz

(Tekst powyższej Konwencji i Protokołu zamieszczone zostały w załączniku do niniejszego numeru).

Przekład.

KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)

Wstęp

Umawiające się Strony,

Uznając za pożyteczne uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika,

Zgodziły się na następujące postanowienia:

Rozdział I

ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

1. Niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

2. Dla celów stosowania niniejszej Konwencji określenie „pojazdy” oznacza samochody, pojazdy członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w artykule 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r.

3. Niniejszą Konwencję stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje.

4. Niniejszej Konwencji nie stosuje się:

- a) do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych;
- b) do przewozów zwłok;
- c) do przewozów rzeczy przesiedlenia.

5. Umawiające się Strony zgadzają się nie wprowadzać żadnej zmiany do niniejszej Konwencji w drodze specjalnych porozumień, zawartych między dwiema lub kilkoma spośród nich, z wyjątkiem porozumień zawartych w celu wyłączenia spod jej działania ich ruchu przygranicznego albo w celu uprawnienia do używania w przewozie, ograniczonym wyłącznie do ich terytoriów, listu przewozowego stanowiącego tytuł własności towaru.

Artykuł 2

1. Jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień artykułu 14, niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu. Jednak w miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie do-

stawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz że wynika ono z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez niniejszą Konwencję, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami prawa, dotyczącymi przewozu towarów innym rodzajem transportu niż drogowy. Jednak w braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie określona niniejszą Konwencją.

2. Jeżeli przewoźnik drogowy jest jednocześnie przewoźnikiem innym niż drogowy, jego odpowiedzialność określa również ust. 1, tak jakby jego funkcja przewoźnika drogowego i jego funkcja przewoźnika innego niż drogowy były wykonywane przez dwie różne osoby.

Rozdział II

OSOBY, ZA KTÓRE ODPOWIADA PRZEWOŹNIK

Artykuł 3

Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.

Rozdział III

ZAWARCIE I WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 4

Dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom niniejszej Konwencji.

Artykuł 5

1. List przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.

2. Jeżeli przeznaczony do przewozu towar ma być ładowany na różne pojazdy lub jeżeli chodzi o różne rodzaje towarów albo o oddzielne partie, nadawca lub przewoźnik ma prawo wymagać wystawienia tyłu listów przewozowych, ile pojazdów należy użyć lub ile jest rodzajów bądź partii towarów.

Artykuł 6

1. List przewozowy powinien zawierać następujące dane:
 - a) miejsce i datę jego wystawienia;
 - b) nazwisko (nazwę) i adres nadawcy;
 - c) nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika;
 - d) miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania;
 - e) nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy;
 - f) powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie;
 - g) ilość sztuk, ich cechy i numery;
 - h) wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru;
 - i) koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy);
 - j) instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych;
 - k) oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji.
2. W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać poza tym następujące dane:
 - a) zakaz przeładunku;
 - b) koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie;
 - c) kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru;
 - d) zadeklarowaną wartość towaru i sumę przedstawiającą interes specjalny w jego dostawie;
 - e) instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki;
 - f) umówiony termin, w jakim ma być wykonany przewóz;
 - g) wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi.
3. Strony mogą wносить do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

Artykuł 7

1. Nadawca odpowiada za wszelkie koszty i szkody, jakie mógłby ponieść przewoźnik na skutek nieścisłości lub niedostateczności:
 - a) danych wymienionych w artykule 6, ustęp 1, b), d), e), f), g), h) i j);
 - b) danych wymienionych w artykule 6, ustęp 2;
 - c) wszelkich innych danych lub instrukcji, wydanych przez niego w celu wystawienia listu przewozowego lub w celu wniesienia ich do niego.
2. Jeżeli na życzenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje się w braku dowodu przeciwnego, że działał on na rachunek nadawcy.
3. Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, przewidzianego w artykule 6, ust. 1, k), przewoźnik odpowiada za wszelkie koszty i szkody, które mógłby ponieść z powodu tego zaniedbania osoba mająca prawo do towaru.

Artykuł 8

1. Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić:
 - a) dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów;
 - b) widoczny stan towaru i jego opakowania.
2. Jeżeli przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych przewidzianych w ustępie 1 a) niniejszego artykułu, wpisuje do listu przewozowego zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

3. Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki. Przewoźnik może domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.

Artykuł 9

1. W braku przeciwnego dowodu list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika.
2. W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widocznie w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym.

Artykuł 10

Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za szkody wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty, których przyczyną byłoby wadliwe opakowanie towaru, chyba że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wniósł zastrzeżeń w tym przedmiocie.

Artykuł 11

1. W celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji.
2. Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.
3. Przewoźnik odpowiada jak komisant za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi; jednakże odszkodowanie, które go obciąża, nie może przewyższyć odszkodowania, jakie należałoby się w razie zaginięcia towaru.

Artykuł 12

1. Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też

wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.

2. To prawo wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub kiedy ten ostatni skorzystał z prawa przewidzianego w artykule 13, ustęp 1; od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zleceń odbiorcy.

3. Prawo do rozporządzania towarem należy jednak do odbiorcy już od chwili wystawienia listu przewozowego, jeśli nadawca uczynił o tym wzmiankę w liście przewozowym.

4. Jeżeli odbiorca, wykonując swoje prawo do rozporządzania, zarządzi wydanie przesyłki innej osobie, ta ostatnia nie może wyznaczyć innych odbiorców.

5. Wykonanie prawa rozporządzenia towarem podlega następującym warunkom:

- a) nadawca albo w przypadku przewidzianym w ustępie 3 niniejszego artykułu odbiorca, który chce wykonać to prawo, powinien przedstawić pierwszy egzemplarz listu przewozowego, do którego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi, oraz wynagrodzić przewoźnikowi wszelkie koszty i szkody, jakie pociąga za sobą wykonanie tych instrukcji;
- b) wykonanie tego prawa powinno być możliwe w chwili, kiedy instrukcje dotrą do osoby, która powinna je wykonać, i nie powinno przeszkadzać normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa przewoźnika ani przynosić szkody nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek;
- c) instrukcje nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

6. Jeżeli wskutek postanowień ustępu 5 b) niniejszego artykułu przewoźnik nie może wykonać otrzymanych instrukcji, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym osobę, od której instrukcje te pochodzą.

7. Przewoźnik, który nie wykona instrukcji wydanych w warunkach przewidzianych w niniejszym artykule lub który zastosuje się do takich instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za powstałą stąd szkodę.

Artykuł 13

1. Po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.

2. Odbiorca, który korzysta z praw, jakie mu przysługują w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, obowiązany jest zapłacić kwotę należności wynikającą z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia.

Artykuł 14

1. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z artykułem 12.

2. Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych

w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.

Artykuł 15

1. Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

2. Odbiorca, nawet jeżeli uprzednio odmówił przyjęcia towaru, może zawsze domagać się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy.

3. Jeżeli przeszkoda w wydaniu towaru powstanie po tym, jak odbiorca, działając zgodnie z prawem, które mu przysługuje na mocy artykułu 12, ustęp 3, dał polecenie wydania towaru innej osobie, to stosując postanowienia powyższych ustępów 1 i 2, odbiorca wstępuje w miejsce nadawcy, a ta inna osoba w miejsce odbiorcy.

Artykuł 16

1. Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.

2. W przypadkach przewidzianych w artykule 14, ustęp 1 i w artykule 15 przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej; po tym wyładowaniu przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. Może on jednak powierzyć towar osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Towar zostaje obciążony należnościami, wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami.

3. Przewoźnik może przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. W innych przypadkach może on również przystąpić do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w słusznym terminie od osoby uprawnionej przeciwnych instrukcji, których wykonanie mogłoby być słuszenie wymagane.

4. Jeżeli towar został sprzedany w zastosowaniu niniejszego artykułu, kwota uzyskana ze sprzedaży powinna być postawiona do dyspozycji osoby uprawnionej, po potrąceniu kosztów ciężących na towarze. Jeżeli koszty te są wyższe od kwoty uzyskanej ze sprzedaży, przewoźnik ma prawo do różnicy.

5. Sposób postępowania w przypadku sprzedaży określony jest przepisami prawa lub zwyczajami obowiązującymi w miejscu, gdzie towar się znajduje.

Rozdział IV

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

Artykuł 17

1. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

3. Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

4. Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

- a) użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f) przewóz żywych zwierząt.

5. Jeżeli na mocy niniejszego artykułu przewoźnik nie odpowiada za niektóre czynniki, które spowodowały szkodę, jego odpowiedzialność jest zaangażowana tylko w tym zakresie, w jakim czynniki, za które ponosi on odpowiedzialność na mocy niniejszego artykułu, przyczyniły się do powstania szkody.

Artykuł 18

1. Dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17, ustęp 2, ciąży na przewoźniku.

2. Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.

3. Powyższe domniemanie nie ma zastosowania w przypadku przewidzianym w artykule 17, ust. 4, (a), w razie nadmiernego ubytku lub w razie zaginięcia sztuki.

4. Jeżeli przewóz wykonywany jest przy pomocy pojazdu, urządzonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwo artykułu 17, ustęp 4, (d) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

5. Przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwo artykułu 17, ustęp 4, (f) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

Artykuł 19

Opóźnienie terminu dostawy ma miejsce wówczas, kiedy towar nie został dostarczony w umówionym terminie lub, o ile nie umówiono terminu, jeżeli faktyczny czas trwania przewozu, uwzględniając okoliczności, a zwłaszcza przy przesyłkach drobnych czas niezbędny dla skompletowania pełnego ładunku w normalnych warunkach przekracza czas, jaki słusznie można przyznać starannym przewoźnikom.

Artykuł 20

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.

2. Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłacie odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. Należy potwierdzić jej to żądanie na piśmie.

3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar został jej wydany za zapłatą należności wynikających z listu przewozowego i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, po ewentualnym potrąceniu kosztów, które byłyby objęte tym odszkodowaniem i z zastrzeżeniem wszelkich praw do odszkodowania za opóźnienie dostawy, przewidzianego w artykule 23 i ewentualnie w artykule 26.

4. Jeżeli nie wysunięto żądania, przewidzianego w ustępie 2, lub nie udzielono żadnych instrukcji w przewidzianym w ustępie 3 terminie trzydziestu dni albo jeżeli towar został odnaleziony później niż w rok po wypłaceniu odszkodowania, przewoźnik rozporządza nim stosownie do przepisów obowiązujących w miejscu, gdzie znajduje się towar.

Artykuł 21

Jeżeli towar został wydany odbiorcy bez pobrania zaliczenia, które przewoźnik powinien był pobrać w myśl postanowień umowy przewozu, przewoźnik obowiązany jest wypłacić nadawcy odszkodowanie do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.

Artykuł 22

1. Jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne, powinien mu dokładnie opisać, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają, i wskazać mu w razie potrzeby, jakie środki ostrożności należy podjąć. W przypadku gdy informacja ta nie została zamieszczona w liście przewozowym, do nadawcy lub do odbiorcy należy przeprowadzenie wszelkimi innymi sposobami dowodu, że przewoźnik wiedział, jakie niebezpieczeństwo przedstawiał przewóz wymienionych towarów.

2. Towary niebezpieczne, które nie byłyby przewoźnikowi znane jako takie, w warunkach przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu, mogą być w każdej chwili i w każdym miejscu wyładowane, zniszczone lub unieszkodliwione przez przewoźnika bez żadnego odszkodowania; nadawca

jest oprócz tego odpowiedzialny za wszystkie koszty i szkody wynikające z ich powierzenia do przewozu lub z ich przewozu.

Artykuł 23

1. Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu.

2. Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej — według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.

3. Odszkodowanie nie może jednak przekraczać 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto. Za frank uważa się złoty frank wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900.

4. Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.

5. W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyc kwoty przewoźnego.

6. Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26.

Artykuł 24

Nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w ustępie 3 artykułu 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę.

Artykuł 25

1. W razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4.

2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 26

1. Nadawca może ustalić wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy.

2. Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w artykułach 23, 24 i 25 odszkodowania równego dodatkowej szkodzi, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.

Artykuł 27

1. Osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania. Odsetki te, w wysokości 5% rocznie, liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

2. Jeżeli dane służące za podstawę do obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie państwa, gdzie żąda się zapłaty, przeliczenia dokonuje się według kursu dnia i miejsca wypłaty odszkodowania.

Artykuł 28

1. Jeżeli według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy, powstałe w trakcie przewozu podlegającego niniejszej Konwencji, uprawnia do wystąpienia z reklamacją pozaumowną, przewoźnik może skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają jego odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.

2. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność pozaumowną jednej z osób, za które odpowiada przewoźnik w myśl artykułu 3, z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia, osoba ta może również skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.

Artykuł 29

1. Przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.

2. To samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiegokolwiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1.

Rozdział V

REKLAMACJE I ROSZCZENIA

Artykuł 30

1. Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdzwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeśli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne — domniemywa się, jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia przewidziane wyżej powinny być dokonane na piśmie, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.

2. Jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni

od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych.

3. Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

4. Dnia dostawy lub — zależnie od przypadku — dnia sprawdzenia towaru albo dnia jego postawienia do dyspozycji nie wlicza się do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.

5. Przewoźnik i odbiorca powinni udzielać sobie wzajemnie wszelkich możliwych ułatwień przy dokonywaniu potrzebnych sprawdzeń i ustaleń.

Artykuł 31

1. We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:

- a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo
- b) znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy,

i nie może wnosić sprawy do innych sądów.

2. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, sprawa toczy się przed sądem właściwym według tego ustępu albo kiedy w takim sporze został ogłoszony wyrok przez taki sąd, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę.

3. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, wyrok wydany przez sąd jednego umawiającego się kraju stał się prawomocny w tym kraju, staje się on również prawomocny w każdym z innych umawiających się krajów natychmiast po dopełnieniu formalności wymaganych w zainteresowanym kraju. Formalności te nie mogą obejmować rewizji sprawy.

4. Postanowienia ustępu 3 niniejszego artykułu stosuje się do wyroków wydanych w obecności stron, do wyroków zaocznych i do ugód sądowych, lecz nie stosuje się ich ani do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, ani do wyroków, które oprócz kosztów procesu zasądzają od powoda odszkodowanie wskutek całkowitego lub częściowego oddalenia jego powództwa.

5. Nie można żądać od obywateli umawiających się krajów, którzy posiadają miejsce zamieszkania lub przedsiębiorstwo w jednym z tych krajów, zabezpieczenia kosztów przewodu sądowego, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji.

Artykuł 32

1. Roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie:

- a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy — począwszy od dnia wydania;
- b) w przypadkach całkowitego zaginięcia — począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego termi-

nu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony — począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;

c) we wszystkich innych przypadkach — począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.

Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

2. Reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.

3. Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia.

4. Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu.

Artykuł 33

Umowa przewozu może zawierać klauzulę przyznającą właściwość trybunałowi arbitrażowemu pod warunkiem, aby klauzula ta przewidywała, że trybunał arbitrażowy stosować będzie niniejszą Konwencję.

Rozdział VI

POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU WYKONYWANEGO PRZEZ KOLEJNYCH PRZEWOŹNIKÓW

Artykuł 34

Jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następujących przewoźników staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

Artykuł 35

1. Przewoźnik, który przyjmuje towar od poprzedniego przewoźnika, wręcza mu datowane i podpisane przez siebie potwierdzenie odbioru. Powinien on napisać swoje nazwisko i adres na drugim egzemplarzu listu przewozowego. W razie potrzeby umieszcza on na tym egzemplarzu, jak również na potwierdzeniu odbioru zastrzeżenia podobne do tych, które są przewidziane w artykule 8 ustęp 2.

2. Postanowienia artykułu 9 mają zastosowanie do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 36

O ile nie chodzi o powództwo wzajemne lub o zarzut podniesiony przy rozpatrywaniu powództwa opartego na tej samej umowie przewozu, powództwo z tytułu odpowiedzialności za zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy może być skierowane jedynie przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy; powództwo może być skierowane jednocześnie przeciwko kilku z tych przewoźników.

Artykuł 37

Przewoźnikowi, który na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozu, zgodnie z następującymi postanowieniami:

- a) przewoźnik, który spowodował szkodę, powinien sam ponosić ciężar odszkodowania, które wypłacił sam lub które wypłacił inny przewoźnik;
- b) jeżeli szkodę spowodowało dwóch lub więcej przewoźników, każdy z nich powinien zapłacić kwotę proporcjonalną do swej części odpowiedzialności; jeżeli podział odpowiedzialności jest niemożliwy, każdy z nich odpowiada proporcjonalnie do należnej mu części wynagrodzenia za przewóz;
- c) jeżeli nie można ustalić, których z przewoźników należy uznać za odpowiedzialnych, ciężar należnego odszkodowania dzieli się między wszystkich przewoźników w stosunku ustalonym pod lit. b).

Artykuł 38

Jeżeli jeden z przewoźników jest niewypłacalny, część odszkodowania przypadająca na niego, a nie zapłaconą, dzieli się między innych przewoźników proporcjonalnie do ich wynagrodzenia.

Artykuł 39

1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38, nie może kwestionować podstawy płatności dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko był on należycie powiadomiony o procesie i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta.

2. Przewoźnik, który chce wystąpić z roszczeniem zwrotnym, może wszcząć sprawę przed właściwym sądem kraju, w którym jeden z zainteresowanych przewoźników ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której zawarto umowę przewozu. Roszczenie zwrotne może być skierowane w jednej i tej samej sprawie przeciwko wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.

3. Postanowienia artykułu 31, ustępy 3 i 4, stosuje się do wyroków w sprawie roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38.

4. Postanowienia artykułu 32 stosuje się do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami. Przedawnienie biegnie jednak bądź od dnia orzeczenia sądowego, ustalającego ostatecznie wysokość należnego odszkodowania na mocy postanowień niniejszej Konwencji, bądź od dnia faktycznej zapłaty w razie braku takiego orzeczenia.

Artykuł 40

Przewoźnicy mogą swobodnie uzgadniać między sobą postanowienia odbiegające od postanowień artykułów 37 i 38.

Rozdział VII

NIEWAŻNOŚĆ KLAUZUL SPRZECZNYCH Z KONWENCJĄ

Artykuł 41

1. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Kon-

wencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy.

2. W szczególności byłaby nieważna każda klauzula ustępująca na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpieczenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

Rozdział VIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 42

1. Niniejsza Konwencja pozostaje otwarta do podpisu lub przystąpienia dla krajów będących członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz dla krajów przyjętych do Komisji w charakterze doradczych, zgodnie z punktem 8 regulaminu tej Komisji.

2. Kraje, które mogą uczestniczyć w pewnych pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej stosownie do punktu 11 regulaminu tej Komisji, mogą się stać Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji przez przystąpienie do niej po jej wejściu w życie.

3. Konwencja pozostanie otwarta do podpisania do dnia 31 sierpnia 1956 roku włącznie. Po tej dacie pozostanie ona otwarta do przystąpienia.

4. Niniejsza Konwencja będzie ratyfikowana.

5. Ratyfikowanie lub przystąpienie będzie dokonane przez złożenie dokumentu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 43

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu przez pięć krajów, wspomnianych w ustępie 1 artykułu 42, dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

2. Dla każdego kraju, który Konwencję ratyfikuje lub do niej przystąpi po złożeniu dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia przez pięć krajów, niniejsza Konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia przez wymieniony kraj.

Artykuł 44

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą Konwencję przez notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabierze mocy w dwanaście miesięcy po dacie otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 45

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Konwencji ilość Umawiających się Stron stanie się skutkiem wypowiedzeń mniejsza od pięciu, niniejsza Konwencja przestanie obowiązywać od daty, w której ostatnie z tych wypowiedzeń zaczęło skutkować.

Artykuł 46

1. Każdy kraj będzie mógł w chwili składania dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdej chwili później oświadczyć drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Konwencja będzie miała zastosowanie do wszystkich

lub części terytoriów, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych. Konwencja będzie miała zastosowanie do terytorium lub do terytoriów wymienionych w notyfikacji, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po otrzymaniu tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego, albo jeżeli Konwencja nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie.

2. Każdy kraj, który złoży zgodnie z poprzednim ustępem oświadczenie, mające na celu spowodowanie zastosowania niniejszej Konwencji do terytorium, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych, będzie mógł zgodnie z artykułem 44 wypowiedzieć Konwencję w odniesieniu do tego terytorium.

Artykuł 47

Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji, którego Strony nie mogłyby uregulować w drodze rokowań lub w inny sposób, może być wniesiony na żądanie którejkolwiek z zainteresowanych Umawiających się Stron do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w celu rozstrzygnięcia.

Artykuł 48

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła w chwili podpisywania lub ratyfikowania niniejszej Konwencji albo przystępowania do niej oświadczyć, że nie uważa się za związaną artykułem 47 Konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 47 wobec Umawiającej się Strony, która sformułuje takie zastrzeżenie.

2. Każda Umawiająca się Strona, która sformułuje takie zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1, będzie mogła w każdej chwili cofnąć to zastrzeżenie drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Żadne inne zastrzeżenie do niniejszej Konwencji nie będzie dopuszczone.

Artykuł 49

1. Po upływie trzyletniego okresu obowiązywania niniejszej Konwencji, każda Umawiająca się Strona będzie mogła drogą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych zażądać zwołania konferencji, mającej na celu dokonanie rewizji niniejszej Konwencji. Sekretarz Generalny powiadomi o tym żądaniu wszystkie Umawiające się Strony i zwoła dla tej rewizji konferencję, jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty noty-

fikacji skierowanej przez niego co najmniej jedna czwarta Umawiających się Stron powiadomi go o swej zgodzie na to żądanie.

2. Jeżeli konferencja zwoływana jest zgodnie z poprzednim ustępem, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia w terminie trzech miesięcy propozycji, których rozpatrzenia przez konferencję życzyłyby sobie. Sekretarz Generalny zakomunikuje wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji, jak również tekst tych propozycji, co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji.

3. Sekretarz Generalny zaprosi na każdą konferencję, zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem, wszystkie kraje wskazane w ustępie 1 artykułu 42, jak również kraje, które stały się Umawiającymi się Stronami na podstawie ustępu 2 artykułu 42.

Artykuł 50

Oprócz notyfikacji przewidzianych w artykule 49, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych będzie notyfikował krajom wskazanym w ustępie 1 artykułu 42, jak również krajom, które stały się Umawiającymi się Stronami, stosownie do ustępu 2 artykułu 42, o:

- a) ratyfikacjach i przystąpieniach na mocy artykułu 42;
- b) datach, w których niniejsza Konwencja wejdzie w życie zgodnie z artykułem 43;
- c) wypowiedzeniach na mocy artykułu 44;
- d) wygaśnięciu niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 45;
- e) notyfikacjach otrzymanych zgodnie z artykułem 46;
- f) oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych zgodnie z ustępami 1 i 2 artykułu 48.

Artykuł 51

Po dniu 31 sierpnia 1956 roku oryginał niniejszej Konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle jej należyte uwierzytelnione odpisy każdemu z krajów wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 42.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Genewie dnia dziewiętnastego maja tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne.

Za Austrię:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

Za Belgię:

LEROY

Za Niemiecką Republikę Federalną:

ARTHUR PUKALL
RUDOLF STEG

Za Francję:

DE CURTON

Za Luksemburg:

R. LOGELIN

Za Holandję:

H. SCHEFFER
Za Królestwo w Europie

Za Polskę:

Z zastrzeżeniem, że Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nie uważa się związanym artykułem 47 Konwencji

JERZY KOSZYK

Za Szwajcarię:

TAPERNOUX

Za Szwecję:

G. DE SYDOW

Za Jugosławię:

LJUBISA VESELINOVIC

PROTOKÓŁ PODPISANIA

Przystępując do podpisania Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, niżej podpisani, należycie upoważnieni, zgodzili się na następujące oświadczenia i wyjaśnienia:

1. Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozów między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii a Republiką Irlandzką.

2. Do artykułu 1 ustęp 4

Niżej podpisani zobowiązują się do znegocjowania Kon-

wencji w sprawie umowy o przeprowadzkę i umowy o przewóz kombinowany.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Genewie dnia dziewiętnastego maja tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne.

Za Austrię:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

Za Holandię:

H. SCHEFFER

Za Królestwo w Europie

Za Belgię:

LEROY

Za Polskę:

JERZY KOSZYK

Za Niemiecką Republikę Federalną:

ARTHUR PUKALL

RUDOLF STEG

Za Szwecję:

G. DE SYDOW

Za Francję:

DE CURTON

Za Szwajcarię:

TAPERNOUX

Za Luksemburg:

R. LOGELIN

Za Jugosławię:

LJUBISA VESELINOVIC

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR)

Preamble

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

Have agreed as follows:

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

Chapter II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Chapter III

CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;
- (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
- (e) The name and address of the consignee;
- (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
- (g) The number of packages and their special marks and numbers;

(h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;

(i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);

(j) The requisite instructions for Customs and other formalities;

(k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

(a) A statement that trans-shipment is not allowed;

(b) The charges which the sender undertakes to pay;

(c) The amount of "cash on delivery" charges;

(d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;

(e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;

(f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;

(g) A list of the documents handed to the carrier.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

(a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);

(b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;

(c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) The apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of

the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) That the sender or, in the case referred to in para-

graph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

(b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises

from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;

(d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or,

if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold

franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

(a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss:

(b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extracontractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which

exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

Chapter V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be prima facie evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any

court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated, and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;

(b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

Chapter VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

(b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Chapter VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

Chapter VIII

FINAL PROVISIONS

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consulta-

tive capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or

other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for

For Austria:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

For Belgium:

LEROY

For the Federal Republic of Germany:

ARTHUR PUKALL
RUDOLF STEG

For France:

DE CURTON

For Luxembourg:

R. LOGELIN

For the Netherlands:

H. SCHEFFER
For the Realm in Europe

the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratifications and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;
- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

For Poland:

Subject to the reservation that the Government of the People's Republic of Poland does not consider itself as bound by article 47 of the Convention.

JERZY KOSZYK

For Sweden:

G. DE SYDOW

For Switzerland:

TAPERNOUX

For Yugoslavia:

LJUBISA VESELINOVIC

PROTOCOL OF SIGNATURE

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. *Ad article 1, paragraph 4*

The undersigned undertake to negotiate conventions go-

verning contracts for furniture removals and combined transport.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

For Austria:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

For Belgium:

LEROY

For the Federal Republic of Germany:

ARTHUR PUKALL
RUDOLF STEG

For France:

DE CURTON

For Luxembourg:

R. LOGELIN

For the Netherlands:

H. SCHEFFER
For the Realm in Europe

For Poland:

JERZY KOSZYK

For Sweden:

G. DE SYDOW

For Switzerland:

TAPERNOUX

For Yugoslavia:

LJUBISA VESELINOVIC

CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)

Préambule

Les parties contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit:

Chapitre premier

CHAMP D'APPLICATION

Article premier

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en

est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par "véhicules" les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

4. La présente Convention ne s'applique pas:

- Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;
- Aux transports funéraires;
- Aux transports de déménagement.

5. Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Article 2

1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

Chapitre II

PERSONNES DONT RÉPOND LE TRANSPORTEUR

Article 3

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Chapitre III

CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 4

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 5

1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

Article 6

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

- a) Le lieu et la date de son établissement;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) Le nom et l'adresse du transporteur;
- d) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;
- e) Le nom et l'adresse du destinataire;
- f) La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue;
- g) Le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- h) Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise;
- i) Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison);
- j) Les instructions requises pour les formalités de douane et autres;
- k) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

- a) L'interdiction de transbordement;
- b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) La valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise;
- f) Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- g) La liste des documents remis au transporteur.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 7

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance:

- a) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1, b, d, e, f, g, h et j;
- b) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2;
- c) De toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.

2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1, k, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

Article 8

1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier:

a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros;

b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1, a, du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9.

1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 10

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 11

1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de

voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes:

a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;

b) Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois;

c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5, b, du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

Article 13

1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestations à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

Article 14

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

Article 15

1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Article 16

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

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

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

Chapitre IV

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux:

a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

b) Absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;

e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;

f) Transport d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

Article 18

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4, a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence

de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Article 20

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la

lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

Article 23

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 25

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour 100 l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

Article 28

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Article 29

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

Chapitre V

RÉCLAMATIONS ET ACTIONS

Article 30

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

Article 31

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel:

a) Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

Article 32

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court:

a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

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

Article 33

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

Chapitre VI

DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT EFFECTUÉ PAR TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

Article 34

Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Article 35

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Article 36

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative

à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

Article 37

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

c) Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b, entre tous les transporteurs.

Article 38

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

Article 39

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

Article 40

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

Chapitre VII

NULLITÉ DES STIPULATIONS CONTRAIRES À LA CONVENTION

Article 41

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

Chapitre VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 42

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette commission peuvent devenir parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 44

1. Chaque partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 45

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 46

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.

Article 47

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 48

1. Chaque partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 49

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi que les pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42.

Article 50

Outre les notifications prévues à l'article 49, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42:

a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42;

b) Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;

c) Les dénonciations en vertu de l'article 44;

d) L'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45;

e) Les notifications reçues conformément à l'article 46;

f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.

Article 51

Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 42.

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

Fait à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Autriche:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

Pour les Pays-Bas:

H. SCHEFFER
Pour le Royaume en Europe

Pour la Belgique:

LEROY

Pour la Pologne:

Sous réserve que le Gouvernement de la République Populaire de Pologne ne se considère pas lié par l'Article 47 de la Convention.

JERZY KOSZYK

Pour la République Fédérale d'Allemagne:

ARTHUR PUKALL
RUDOLF STEG

Pour la Suède:

G. DE SYDOW

Pour la France:

DE CURTON

Pour la Suisse:

TAPERNOUX

Pour le Luxembourg:

R. LOGELIN

Pour la Yougoslavie:

LJUBISA VESELINOVIC

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus des déclarations et précisions suivantes:

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

2. *Ad article premier, paragraphe 4*

Les soussignés s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Autriche:

ALBERT BUZZI-QUATTRINI

Pour la Belgique:

LEROY

Pour la République Fédérale d'Allemagne:

ARTHUR PUKALL
RUDOLF STEG

Pour la France:

DE CURTON

Pour le Luxembourg:

R. LOGELIN

Pour les Pays-Bas:

H. SCHEFFER
Pour le Royaume en Europe

Pour la Pologne:

JERZY KOSZYK

Pour la Suède:

G. DE SYDOW

Pour la Suisse:

TAPERNOUX

Pour la Yougoslavie:

LJUBISA VESELINOVIC

