



۹/۵

د افغانستان اسلامي جمهوریت
د بهرنیو چارو وزارت

Islamic Republic of Afghanistan
MINISTRY of FOREIGN AFFAIRS

جمهوری اسلامی افغانستان
وزارت امور خارجه

ریاست حقوق و معاهدات
Directorate General of Laws and Treaties

درجه اهمیت
مهم
محرم
عادی

شماره: ۶۰۱
تاریخ: 1399/4/18
موضوع: ارسال کاپی کنوانسیون سی ام آر
ضمایم: (21) ورق

✓ به وزارت محترم ترانسپورت،

قابل توجه ریاست قوانین و ارتباط خارجه،

عطف به نامه شماره 11 مورخ 1399/4/11 آن وزارت، در پیوست کاپی متن دری و انگلیسی کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده به شما ارسال است.

با احترام

رامین معنوی

رئیس حقوق و معاهدات

ملاحظه شد

۱۳۹۹ / ۴ / ۲۲

ریاست قوانین و ارتباط خارجه

اجراءات اصولی نماید

Tel: (+93 202 100 378) | Web: mfa.gov.af | Email: law@mfa.gov.af | Facebook: mfa.afghanistan | Twitter: @mfa_afghanistan

مدير روابط
مدير امور و سرپرست

۷۶
۱۳۹۹ / ۴ / ۲۲



کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده

CMR



مقدمه

طرف های متعاقد

باتوجه به تشخیص ضرورت یکسان نمودن شرایط حاکم بر قرارداد حمل بین المللی کالا از طریق جاده به خصوص از لحاظ اسنادی که در این نوع از حمل مورد استفاده قرار می گیرد و هم چنین باتوجه به مسئولیت حمل کننده، به شرح زیر موافقت می نمایند:

فصل اول

حوزه ی کاربرد

ماده ی ۱

۱- این کنوانسیون هر قراردادی را که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله ی نقلیه به منظور کسب اجرت بسته می شود و محل دریافت کالا و محل تعیین شده برای تحویل آن به موجب قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده، حداقل یکی از دو کشور، صرف نظر از محل اقامت و ملیت طرفین قرارداد، عضو کنوانسیون باشد، در بر میگیرد.

۲- از لحاظ این کنوانسیون وسایل نقلیه، یعنی وسایل نقلیه ی موتوری به طوری که در ماده ۴ کنوانسیون تردد جاده ای مورخ نوزدهم سپتامبر ۱۹۴۹ (۱۳۲۸/۶/۲۸) تعریف شده است.

۳- این کنوانسیون عملیات حملی را که به وسیله دولت ها، مؤسسات و سازمان های دولتی در حوزه ی کاربرد آن انجام می شود، نیز شامل می گردد.

۴- این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی شود:

الف- عملیات حملی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین المللی پستی انجام می شود.

ب- محمولات جنازه ای

ج- جابه جایی اثاثیه ی منزل

د- طرف های متعاقد توافق می کنند که هیچ یکی از مفاد این کنوانسیون را با توافقی های خاص بین دو یا چند طرف کنوانسیون تغییر ندهند؛ مگر این که کنوانسیون را در حمل و نقل های بین مرزی نافذ ندانسته و استفاده از راه بارنامه های حاکی از مالکیت کالا را در عملیات حملی که صرفاً به قلمرو کشور هایشان محدود می گردد، مجاز شمارند.

ماده ی ۲

۱- در صورتی که وسیله ی نقلیه ی حامل کالا در قسمتی از سفر از طرق دریا، راه آهن، آب راه های داخلی یا هوایی حمل گردد؛ به جز مواردی که مشمول ماده ی ۱۴ می شود- مشروط بر این که کالا از وسیله ی نقلیه تخلیه نشود- این کنوانسیون در هر حال بر تمامی عملیات حمل نافذ خواهد بود. به شرطی که ثابت شود، هرگونه تلف، خسارت و تأخیر در تحویل کالا که در خلال حمل کننده ی جاده ای نبوده؛ بلکه ناشی از حوادثی بوده که فقط می توانسته در اثنا و به دلیل حمل توسط سایر وسایط نقلیه ی مزبور رخ داده باشد. در این صورت مسئولیت حمل کننده براساس این کنوانسیون تعیین نمی گردد؛ بلکه به نحوی تعیین می شود که برای مسئولیت حمل کننده با سایر وسایط نقلیه ی مزبور در نظر گرفته می شود همانطوریکه بین فرستنده و حمل کننده با سایر وسایط نقلیه، قرارداد حمل جداگانه ای تحت شرایط قانونی ناظر بر حمل با آن وسایط منعقد شده باشد. با وجود این در صورت فقدان چنین شرایطی مسئولیت حمل کننده ی جاده ای براساس این کنوانسیون تعیین خواهد شد.

۲- در صورتی که حمل کننده جاده ای خود همان حمل کننده با سایر وسایل نقلیه باشد، مسئولیت مشارالیه مطابق با مقررات بند یک این ماده؛ با فرض بر این که حمل کننده جاده ای و حمل کننده با وسیله ی نقلیه ی دیگر از لحاظ سمت دو شخصیت جداگانه هستند، تعیین خواهد شد.

فصل دوم

اشخاصی که حمل کننده مسئولیت آن ها را برعهده دارد

ماده ی ۳

از لحاظ این کنوانسیون، حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان عملیات حمل از خدمات آن ها استفاده می کند، خواهد بود.

فصل سوم

انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده ی ۴

قرارداد حمل با تنظیم راه بارنامه تأیید می گردد. فقدان، بی نظمی یا گم شدن راه بارنامه لطمه ای به وجود با اعتبار قرارداد حمل - که مشمول مقررات این کنوانسیون باقی خواهد ماند- نمی زند.

ماده ی ۵

۱- راه بارنامه حمل در سه نسخه ی اصلی تنظیم شده، به امضای فرستنده کالا و حمل کننده می رسد. این امضاها ممکن است چاپ شده باشند یا با مهرهای فرستنده و حمل کننده جایگزین شوند؛ مشروط بر این که قوانین کشوری که راه بارنامه در آن تنظیم شده است، چنین

اجازه ای را بدهد. نسخه ی اول راه بارنامه به فرستنده تسلیم می گردد. نسخه ی دوم کالا را همراهی می کند و نسخه ی سوم توسط حمل کننده نگهداری می شود.

۲- وقتی که کالای مورد حمل قرار است در چند وسیله ی نقلیه بارگیری شود، به چند قسمت مجزا تقسیم شود یا از انواع مختلف باشد، فرستنده یا حمل کننده حق خواهند داشت برای هر وسیله ی نقلیه، هر نوع یا هر قسمت کالا راه بارنامه ی جداگانه ای مطالبه یا تنظیم نمایند.

ماده ی ۶

۱- راه بار نامه باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف- تاریخ و محل تنظیم راه بارنامه

ب- نام و نشانی فرستنده

ج- نام و نشانی حمل کننده

د- تاریخ و محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است.

ه- نام و نشانی گیرنده

و- شرح مصطلح ماهیت کالا، نوع بسته بندی؛ و در مورد کالای خطرناک شرحی که معمولاً معرف چنین کالایی است.

ز- تعداد بسته ها، علائم و شماره های مخصوص آنها.

ح- وزن ناخالص کالا یا مقدار آن، که به ترتیب دیگری بیان شده باشد.

ط- هزینه های مربوط به حمل (کرایه ی حمل، هزینه های جانبی، حقوق گمرکی و سایر هزینه هایی که از زمان انعقاد قرارداد تا تاریخ تحویل کالا تعلق می گیرد).

ی- دستورات ضروری برای تشریفات گمرکی و سایر تشریفات.

ک- عبارتی سببی براین که حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون می باشد.

۲- در صورت اقتضا، راه بارنامه حاوی مشخصات زیر خواهد بود:

الف- عبارتی حاوی این نکته که انتقال کالا از یک وسیله ی نقلیه به وسیله ی نقلیه ی دیگر مجاز نمی باشد.

ب- هزینه هایی که فرستنده پرداخت آن را تعهد می کند.

ج- مبلغ هزینه هایی که «نقداً در مقابل تحویل» اخذ می شود.

د- اظهار ارزش کالا و مبلغی که بیان کننده ی نفع خاص در تحویل باشد.

ه- دستورات فرستنده به حمل کننده، در مورد بیمه ی کالا.

و- محدوده ی زمانی مورد توافق که طی آن حمل کالا باید به انجام برسد.

ز- صورتی از اسناد تسلیم شده به حمل کننده

۳- طرفین می توانند هر گونه مشخصات دیگری را که مفید می دانند، در راه بارنامه قید کنند.

ماده ی ۷

۱- فرستنده مسئول جبران تمام هزینه ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه ی صحیح نبودن یا کافی نبودن مشخصات مشروحه زیر، به حمل کننده وارد شود:

الف- مشخصات تصریح شده در ماده ی ۶ ذیل بند ۱ (ب)، (د)، (ه)، (و)، (ز)، (ح) و (ی)

ب- مشخصات مذکور در ماده ی ۶، بند ۲

ج- هر گونه مشخصات یا دستورات دیگری که فرستنده داده است تا بتوان اقدام به تنظیم راه بارنامه نمود یا مشخصات و دستورات مزبور را در راه بارنامه درج کرد.

۲- در صورتی که بنابه تقاضای فرستنده، حمل کننده مشخصات موضوع بند یک این ماده را در راه بارنامه درج کند، انجام این امر از جانب فرستنده تلقی خواهد شد؛ مگر آن که خلاف آن ثابت شود.

۳- در صورتی که راه بارنامه فاقد عبارت مذکور در ردیف (ک) بند ۱ ماده ی ۶ باشد، حمل کننده مسئول جبران تمام هزینه ها، تلف شدن و خسارت وارده، ناشی از قلم افتادگی عبارت مذکور، به شخصی خواهد بود که حق تعیین تکلیف کالا را دارد.

ماده ی ۸

۱- هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را بررسی کند:

الف- صحت مندرجات راه بارنامه، از لحاظ تعداد بسته ها، علائم و شماره های آن.

ب- وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن ها.

۲- در مواردی که حمل کننده هیچ نوع ابزار مناسبی برای بررسی صحت مندرجات مذکور در بند ۱ (الف) این ماده در اختیار ندارد، باید ملاحظات خرید را با دلایل مربوط در راه بارنامه قید کند. هم چنین حمل کننده باید عللی را که موجب قید ملاحظات مزبور در مورد وضع ظاهری کالا و بسته بندی آن ها شده است، مشخص کند. ملاحظات مذکور در راه بارنامه، التزامی برای فرستنده ایجاد نخواهد کرد؛ مگر این که مشارالیه صراحتاً در سند، حمل آن ها را پذیرفته باشد.

۳- فرستنده حق دارد از حمل کننده بخواهد وزن ناخالص کالا یا مقدار آن را- در صورتی که به ترتیب دیگری اظهار شده باشد- بررسی نماید. او هم چنین می تواند در خواست کند که محتویات بسته ها بررسی شود. حمل کننده محق است هزینه های این گونه بررسی را مطالبه کند.

نتیجه ی این بررسی ها باید در راه بارنامه درج گردد.

ماده ی ۹

۱- راه بارنامه دلیل انعقاد قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا توسط حمل کننده خواهد بود.

۲- در صورتی که راه بارنامه فاقد ملاحظات خاصی از طرف حمل کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته بندی آن در موقع تحویل، وضع خوبی داشته و تعداد بسته ها، علائم و شماره های آن با آن چه در راه بارنامه قید شده، مطابقت دارد؛ مگر آن که خلاف آن ثابت شود.

ماده ی ۱۰

فرستنده در قبال حمل کننده مسئول خسارات وارده به اشخاص، تجهیزات یا کالاهای دیگر یا هرگونه هزینه ناشی از نقص بسته بندی کالا می باشد؛ مگر این که این نقص در موقع تحویل کالا آشکار بوده یا برای حمل کننده شناخته شده باشد و نام برده در این خصوص هیچ گونه ملاحظاتی قید نکرده باشد.

ماده ی ۱۱

۱- برای تشریفات گمرکی و سایر تشریفات که باید قبل از تحویل کالا انجام پذیرد، فرستنده باید اسناد لازم را ضمیمه ی راه بارنامه کرده یا آن ها را در اختیار حمل کننده بگذارد. و تمامی اطلاعات مورد درخواست مشارالیه را برای وی فراهم آورد.

۲- حمل کننده وظیفه ندارد صحت یا کفایت این گونه اسناد و اطلاعات داده شده را جویا شود. فرستنده در قبال حمل کننده مسئول جبران هرگونه خسارت ناشی از فقدان، نقصان، یا بی نظمی این گونه اسناد و اطلاعات ارائه شده خواهد بود؛ مگر در مورد عمل خلاف یا غفلت حمل کننده.

۳- مسئولیت حمل کننده در قبال عواقب ناشی از فقدان یا استفاده نادرست از اسناد مذکور در راه بارنامه و اسناد ضمیمه ی آن یا اسنادی که به حمل کننده سپرده می شود، در حدود مسئولیت نماینده می باشد؛ مشروط بر این که غرامت قابل پرداخت توسط حمل کننده از غرامت قابل پرداخت در مورد تلف کالا تجاوز نماید.

ماده ی ۱۲

۱- فرستنده از حق تعیین تکلیف نسبت به کالا، به خصوص حق درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید در آن جا تحویل داده شود یا تحویل کالا به گیرنده ای غیر از گیرنده ی تعیین شده در راه بارنامه برخوردار است.

۲- این حق با تسلیم نسخه ی دوم راه بارنامه به گیرنده یا در هنگامی که گیرنده حق خود را طبق بند ۱، ماده ۱۳ اعمال می کند، از فرستنده سلب می شود و از آن هنگام به بعد حمل کننده باید از دستورات گیرنده تبعیت کند.

۳- در صورتی که فرستنده در راه بارنامه حق تعیین تکلیف نسبت به کالا را به گیرنده تفویض نموده باشد، گیرنده می تواند از تاریخ تنظیم راه بارنامه حق مزبور را اعمال نماید.

۴- چنانچه گیرنده با اعمال حق مزبور دستور تحویل کالا به دیگری را بدهد، شخص اخیر حق تعیین گیرندگان دیگر را نخواهد داشت.

۵- اعمال حق تعیین تکلیف، منوط به تحقق شرایط زیر است:

الف- فرستنده- یا در مورد بند ۲ این ماده، گیرنده ای که خواهان اعمال حق مزبور می باشد- نسخه ی اول راه بارنامه را- که در آن دستورات جدید به حمل کننده وارد شده است- ارائه نموده و تمام هزینه ها، ضرر و زیان و خساراتی را که مستلزم اجرای چنین دستوراتی بوده است، نسبت به حمل کننده جبران نماید.

ب- امکان اجرای چنین دستوراتی در زمان وصول آن ها به کسی که فرار است آن را اجرا کند، وجود داشته است. هم چنین به جریان عادی تعهد حمل کننده تعارضی نداشته یا لطمه ای به فرستندگان و گیرندگان سایر محمولات نزند.

ج- دستورات موجب تقسیم محموله نگردد.

۶- در صورتی که به دلیل مقررات بند ۵ (ب) این ماده، حمل کننده قادر به اجرای دستورات دریافتی نباشد، باید مراتب را فوراً به صادر کننده ی چنین دستوری اطلاع دهد.

۷- حمل کننده ای که دستورات صادر شده را تحت شرایط مقرر در این ماده اجرا نکند، یا آن ها را بدون دریافت نسخه ی اول راه بارنامه ای- که باید ارائه می شد- انجام دهد، در قبال شخصی که حق طرح ادعای ضرر و زیان یا خسارت ناشی از این عمل را دارد، مسئول خواهد بود.

ماده ی ۱۳

۱- پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده، گیرنده حق دارد، از حمل کننده بخواهد کالا و نسخه ی دم راه بارنامه را در قبال اخذ رسید به مشارالیه تحویل دهد. در صورتی که فقدان کالا احراز شود یا با انقضای مدت مقرر در ماده ی ۱۹ به مقصد نرسد، تحویل گیرنده حق دارد به نام خود حقوقی ناشی از قرارداد حمل را علیه حمل کننده استفاده نماید.

۲- تحویل گیرنده ای که از حقوق مقرر در بند ۱ این ماده برخوردار شده است، باید هزینه های مندرج در راه بارنامه را- که برعهده ی وی می باشد- پرداخت نماید؛ لکن در صورتی که اختلافی در این مورد پیش آید، حمل کننده مجبور نیست کالا را تحویل دهد؛ مگر این که تحویل گیرنده تضمین لازم را در اختیار وی قرار دهد.

ماده ی ۱۴

۱- در صورتی که قبل از ورود کالا به مقصد تعیین شده به هر علتی اجرای قرارداد مطابق با شرایط مقرر در راه بارنامه ممکن نباشد، حمل کننده باید از شخصی که طبق مقررات ماده ی ۱۲ حق تعیین تکلیف نسبت به کالا را دارد کسب تکلیف نماید.

۲- باوجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آن چه در راه بارنامه قید شده انجام گردد و حمل کننده نتوانسته باشد در فرصتی معقول از شخصی که طبق مقررات ماده ی ۱۲ واجد حق تعیین تکلیف کالا است کسب تکلیف کند، باید اقدامی را که به نظر وی منافع شخص مزبور را به بهترین وجه تامین می نماید، به عمل آورد.

ماده ی ۱۵

۱- در صورتی که پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده برای تحویل، اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا گردد، حمل کننده باید از فرستنده کسب تکلیف نماید. چنانچه گیرنده از گرفتن کالا امتناع ورزد، فرستنده بدون این که مجبور به ارائه ی نسخه ی اول راه بارنامه باشد، حق تعیین تکلیف کالا را خواهد داشت.

۲- حتی اگر گیرنده از پذیرفتن کالا امتناع کرده باشد، با وجود این می تواند تا زمانی که حمل کننده دستورات مغایری از فرستنده دریافت نموده است، تقاضای تحویل کالا را بنماید.

۳- هرگاه اوضاع و احوالی که مانع از تحویل کالا است بعد از صدور دستور گیرنده مبنی بر تحویل کالا به شخص دیگر، در مقام اعمال حقوق مقرر در بند ۳ ماده ی ۱۲ حادث شود، مفاد بندهای ۱ و ۲ این ماده با این فرض که گیرنده، فرستنده بوده و شخص دیگر گیرنده، مجری خواهد بود.

ماده ی ۱۶

۱- حمل کننده حق مطالبه ی هزینه هایی را که برای گرفتن دستورات و هم چنین هزینه هایی که برای اجرای چنین دستوراتی متحمل شده خواهد داشت؛ مگر این که این هزینه ها از عمل خلاف یا غفلت حمل کننده ناشی شده باشد.

۲- در موارد مذکور در بند ۱ ماده ی ۱۴ و ماده ی ۱۵ حمل کننده می تواند فوراً کالا را به حساب شخصی که حق تعیین تکلیف آن را دارد، تخلیه نماید و با این کار قرارداد حمل خاتمه یافته تلقی خواهد شد. پس از آن حمل کننده باید کالا را از طرف شخصی که نسبت به آن صاحب حق است، نگهداری کند. حمل کننده می تواند نگهداری کالا را به شخص سومی نیز واگذار نماید و در این صورت هیچ گونه مسئولیتی متوجه حمل کننده نخواهد بود؛ جز این که باید در انتخاب شخص سوم حتی المقدور دقت به عمل آورد. هزینه های متعلقه به موجب راه بارنامه و سایر هزینه ها در قبال تحویل کالا قابل وصول خواهد بود.

۳- در صورتی که کالا ضایع شدنی باشد، وضع کالا ایجاب نماید یا هزینه های انبار داری در مقایسه با قیمت آن نامتناسب باشد، حمل کننده میتواند بدون این که الزامی به انتظار دریافت دستور از صاحب حق تعیین تکلیف کالا داشته باشد، نسبت به فروش کالا اقدام نماید، علاوه بر موارد مذکور چنانچه حمل کننده پس از انقضا مدتی معقول، دستوری مخالف با آن چه باید انجام دهد از طرف شخص بر خوردار از حق تعیین تکلیف کالا دریافت نکند، می تواند کالا را به فروش برساند.

۴- چنانچه کالا به استناد این ماده فروخته شود، حاصل فروش پس از کسر هزینه های متعلقه به کالا در اختیار شخصی که حق تعیین تکلیف کالا را دارد، گذاشته خواهد شد. در صورتی که این هزینه ها مازاد بر حاصل فروش کالا باشد، حمل کننده مستحق دریافت ما به التفاوت خواهد بود.

۵- ترتیب فروش کالا در چنین مواردی براساس قانون یا عرف محلی که کالا در آن فرار دارد تعیین خواهد شد.

فصل چهارم

(مسئولیت حمل کننده)

ماده ۱۷

۱- حمل کننده مسئولیت هرگونه خسارات وارده به تمام یا قسمتی از کالا از زمان تحویل گرفتن تا تحویل دادن آن، و تاخیر در تحویل کالا را برعهده خواهد داشت.

۲- در صورتی که خسارات و تاخیر به سبب عمل خلاف، غفلت مدعی یا دستورات داده شده توسط مشارالیه، غیر از دستورانی که حمل کننده در انجام آن مرتکب عمل خلاف یا غفلت شده باشد، یا به علت عیب ذاتی کالا و اوضاع و احوالی غیر قابل اجتناب و پیاده هایی که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل کننده از مسئولیت میرا خواهد بود.

۳- وضعیت معیوب وسیله نقلیه ای که حمل کننده از آن برای حمل استفاده می کند، عمل خلاف، غفلت شخصی که حمل کننده وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و عمل خلاف، غفلت خدمه و غفلت نمایندگان شخص اخیر موجب برائت حمل کننده از مسئولیت نمی باشد.

۴- به تبع بندهای ۲ الی ۵ ماده ۱۸ هرگاه تلف یا خسارت از مخاطرات ذاتی خاص، که با یک یا چند مورد از حالات زیر ملازمه دارد ناشی شود، حمل کننده از مسئولیت میرا خواهد بود:

الف- استفاده از وسایل نقلیه ی روباز بدون پوشش در صورتی که استفاده از چنین وسایلی صراحتاً مورد توافق قرار گرفته باشد و نیز در راه بارنامه قید شده باشد.

ب- عدم بسته بندی، بسته بندی ناقص کالاهایی که در صورت نداشتن بسته بندی یا به علت بسته بندی نامناسب، بنا به طبیعتی که دارند مستعد تلف یا خسارات هستند.

ج- تخیله، بارگیری و بارچینی یا تخیله کالا به وسیله ی فرستنده، گیرنده یا اشخاصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده باشند.

د- طبیعت بعضی از کالاها، که به واسطه ی شکنندگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکیدگی، نشئی، ضایعات عادی، آفت یا بیدزدگی تمام یا قسمتی از کالا را در معرض تلف یا خسارت قرار دهند.

د- عدم کثابت، ناقص بودن علائم و شماره های روی بسته ها

و- حمل حیوانات زنده

۶- در مواردی که طبق مقررات این ماده، حمل کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب تلف، خسارت یا تأخیر مسئول نباشد، مشارالیه فقط در حدتی مسئول است که عوامل موجب مسئولیت وی طبق این ماده در تلف، خسارت یا تاخیر موثر بوده است.

ماده ی ۱۸

۱- مسئولیت اثبات این که تلف، خسارت یا تاخیر در نتیجه ی یکی از عوامل مندرج در بند ۲ ماده ی ۱۷ حادث شده، برعهده ی حمل کننده خواهد بود.

۲- وقتی حمل کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال حاکم بر مورد، تلف یا خسارت به علت یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند ۴ ماده ی ۱۷ رخ داده است، فرض بر صحت آن علت گذارده می شود. با وجود این مدعی حق خواهد داشت ثابت کند که در واقع تلف یا خسارت کلاً یا جزئاً متناسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.

۳- این فرض در صورتی که کسر غیر عادی رخ داده باشد یا در صورت فقدان هر بسته تحت شرایط بیان شده در بند ۴ الف ماده ی ۱۷ شمول نخواهد داشت.

۴- در صورتی که حمل کالا در وسایل نقلیه ی مخصوص که برای حفاظت کالا از اثرات گرما، سرما، تغییرات دما یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد، حمل کننده نمی تواند از مزایای مقرر در بند ۴ ماده ی ۱۷ استفاده نماید؛ مگر این که ثابت کند که تحت شرایط حاکم بر مورد تمام اقداماتی را که به عهده ی او بوده است از لحاظ انتخاب، نگهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی معمول داشته و تمامی دستورات خاص را که به او ابلاغ شده، انجام داده است.

۵- حمل کننده نمی تواند از مزایای مقرر در بند ۴ ماده ی ۱۷ برخوردار شود؛ مگر این که ثابت کند با توجه به شرایط حاکم تمام اقداماتی را که متعارفاً برعهده ی او بوده، انجام داده و تمامی دستورات خاص ابلاغ شده را به موقع اجرا گذاشته است.

ماده ی ۱۹

تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که کالا در مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی مورد توافق قرار نگرفته باشد، در مدت زمانی که به طور معمول با توجه به شرایط حاکم بر مورد، برای تحویل کالا منظور می شود، تحویل نگردد؛ به خصوص در مورد خرید، بار، با توجه به زمان مورد نیاز برای تکمیل ظرفیت در شرایط عادی، از مدت معقولی که برای حمل کننده ی ساعتی در نظر گرفته میشود، تجاوز نماید.

ماده ی ۲۰

۱- عدم تحویل کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مدت توافق شده، یا در صورتی که مهلتی مورد توافق قرار نگرفته باشد ۶۰ روز پس از تحویل کالا به حمل کننده، دلیل قطعی بر مفقود شدن کالا است، و شخصی که حق اقامه ی دعوی دارد می تواند پس از آن چنین کالایی را مفقود شده تلقی نماید.

۲- شخصی که حق اقامه ی دعوی دارد با دریافت گرامت کالای مفقود شده می تواند کتباً درخواست نماید. چنان چه کالا ظرف یک سال از تاریخ دریافت گرامت پیدا شود، موضوع را فوراً به او اطلاع دهند. وصول چنین تقاضایی از شخص مزبور باید کتباً تأیید شود.

۳- شخصی که از حق مزبور برخوردار است، تا ۳۰ روز پس از دریافت چنین اطلاعیه ای می تواند درخواست کند که کالا در مقابل پرداخت هزینه های مقرر در راه بارنامه و استرداد گرامت پس از کسر هزینه های متعلقه، به او تحویل داده شود. این امر لطمه ای به حقوق شخص مذکور برای مطالبه ی خسارت تاخیر در تحویل موضوع ماده ی ۲۳ و مفاد مشمول ماده ی ۲۶ وارد نخواهد کرد.

۴- در صورتی که درخواست موضوع بند ۲ به عمل نیاید، یا ظرف ۳۰ روز مذکور در بند ۳ هیچ دستوری داده نشود، یا این که کالا نابیش از یک سال از تاریخ پرداخت غرامت پیدانشود، حمل کننده حق خواهد داشت طبق قوانین محلی که کالا در آن جا قرار دارد، عمل نماید.

ماده ۲۱

چنانچه کالا بدون وصول وجوهی که باید طبق شرایط قرارداد حمل، توسط حمل کننده نقداً در مقابل تحویل، دریافت گردد و به گیرنده تحویل داده شود، حمل کننده در مقابل فرستنده نسبت به جبران خسارت به مقداری که از وجوه مزبور تجاوز نکند، مسئول خواهد بود؛ بی آن که نطمه ای به حق حمل کننده مبنی بر اقامه ی دعوی علیه گیرنده وارد نماید.

ماده ۲۲

۱- هنگامی که فرستنده کالایی با ماهیت خطرناک را به حمل کننده تحویل می دهد، باید حمل کننده را دقیقاً از نوع خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد. چنانچه این اطلاعات در راه بارنامه ذکر نشده باشد، اثبات این امر به انحاء دیگر، دایر بر این که حمل کننده از ماهیت دقیق خطر کالای مزبور اطلاع داشته است، به عهده ی فرستنده یا گیرنده خواهد بود.

۲- چنانچه حمل کننده از ماهیت خطرناک کالای موضوع شرایط مقرر در بند ۱ این ماده آگاه نشده باشد، می تواند در هر زمان و در هر مکانی کالای مزبور را تخلیه کرده، از بین برده یا خنثی نماید، بدون این که غرامتی از این بابت بردارد. علاوه براین فرستنده کالا مسئول جبران تمام هزینه ها، ضرر و زیان یا خساراتی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود.

ماده ۲۳

۱- هنگامی که تحت مقررات این کنوانسیون، حمل کننده مسئول جبران خسارت وارده به تمام یا قسمتی از کالا می گردد، غرامت مزبور بر اساس ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل محاسبه خواهد شد.

۲- ارزش کالا براساس قیمت بورس کالا، با اگر چنین قیمتی وجود نداشته باشد، براساس قیمت روز بازار و در صورتی که قیمت بورس و قیمت روز بازار وجود نداشته باشد، با در نظر گرفتن ارزش معمول کالایی از همان نوع و کیفیت تعیین خواهد شد.

۳- در هر صورت، غرامت نباید از ۲۵ فرانک برای هر کیلو گرم وزن ناخالص کالای کسری تجاوز نماید. منظور از «فرانک» فرانک طلا به وزن ۱۰/۳۱ گرم با درجه ی خلوص ۹۰۰ در هزار می باشد.

۴- علاوه بر این در صورتی که خسارت کلی باشد، مخارج حمل، حقوق گمرکی و سایر هزینه هایی که بابت حمل کالا به وجود آمده باید تماماً و چنانچه جزئی باشد، باید نسبت به همان قسمت مسترد گردد؛ اما بیش از این خسارتی قابل پرداخت نخواهد بود.

۵- در مورد تاخیر، در صورتی که مدعی ثابت نماید که خساراتی را که بیشتر از هزینه ی حمل نباشد، جبران نماید.

۶- در مواردی که ارزش کالا یا نفع خاص در تحریل طبق مواد ۲۴ و ۲۶ اظهار شده باشد، ممکن است خسارات بیشتری مطالبه گردد.

ماده ی ۲۴

فرستنده می تواند در مقابل پرداخت هزینه ی اضافی مورد توافق، در راه بارنامه ارزشی بیش از میزان مقرر در بند ۳ ماده ی ۲۳ برای کالا اظهار نماید. در این صورت مبلغ اظهار شده جانشین میزان مقرر خواهد شد.

ماده ی ۲۵

- ۱- در صورت ورود خسارت به کالا، حمل کننده مسئول جبران تقلیل مبلغی است که در ارزش کالا به وجود آمده است. تقلیل مزبور بر اساس ارزش کالا به وجود آمده است. تقلیل مزبور بر اساس ارزش کالا طبق بندهای ۱ و ۲ و ۴ ماده ی ۲۳ محاسبه خواهد شد.
- ۲- در هر صورت غرامت قابل مطالبه از مقادیر زیر تجاوز نخواهد کرد:
الف- در صورتی که تمام محموله خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد تلفات کلی کالا باشد، قابل پرداخت است.
ب- چنانچه قسمتی از محموله خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد تلف قسمتی از کالا باشد، قابل پرداخت است.

ماده ی ۲۶

- ۱- فرستنده می تواند در مقابل پرداخت هزینه های اضافی مورد توافق، مبلغ نفع خاص در تحویل، بابت تلف، خسارت یا تجاوز از مهلت توافق شده را تعیین و مبلغ مزبور را در راه بارنامه درج نماید.
- ۲- صرف نظر از غرامت مقرر در مواد ۲۲، ۲۴ و ۲۵ در صورتی که نفع خاصی در تحویل اظهار شده باشد، در ازاء ضرر و زیان یا خسارت اضافی اثبات شده، مسکن است غرامتی تا حد کل مبلغ نفع اظهار شده، مطالبه گردد.

ماده ی ۲۷

- ۱- مدعی حق مطالبه ی جریمه ی دیر کرد نسبت به غرامت قابل پرداخت را خواهد داشت. چنین جریمه ای به میزان سالیانه ۵٪ از تاریخ مطالبه ی کتبی از حمل کننده یا در صورتی که چنین مطالبه ای صورت نگرفته باشد، از تاریخ اقامه ی دعوی تعلق خواهد گرفت.
- ۲- وقتی سبانی که محاسبه ی غرامت بر اساس آن انجام می گیرد، به پول رایج کشوری که در آن ادعای غرامت می شود اظهار نگردیده باشد، تبدیل بر اساس نرخ روز ارز در محل پرداخت غرامت به عمل خواهد آمد.

ماده ی ۲۸

- ۱- در مواردی که طبق قوانین مورد عمل، تلف، خسارت یا تاخیر ناشی از حمل، طبق مقررات این کنوانسیون موجب ادعایی اضافه بر قرارداد گردد، حمل کننده می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت او بوده یا میزان غرامت متعلقه را تعیین یا محدود می کند، استفاده نماید.
- ۲- در مواردی که ادعایی اضافه بر قرارداد در قبال تلف، خسارت یا تاخیر متوجه یکی از اشخاصی گردد، که بر اساس شرایط ماده ی ۳ تحت مسئولیت حمل کننده کار می کنند، چنین شخصی نیز می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت حمل کننده بوده یا میزان غرامت متعلقه را تعیین یا محدود می کند، استفاده نماید.

ماده ی ۲۹

- ۱- چنانچه خسارت وارده به کالا در نتیجه ی تخلف عمدی حمل کننده بوده و با فصولی که طبق قانون دادگاه با دیوانی که عهده دار رسیدگی به دعوی است در حکم تخلف عمدی تلقی شود، حمل کننده حق برخورداری از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع، محدود یا بار اثبات را از گردن او ساقط می کند، نخواهد داشت.
- ۲- مقررات بند فوق، در صورتی که تخلف عمدی با تصور توسط نمایندگان یا خدمه یا سایر اشخاصی که حمل کننده از خدمت آن ها در عملیات حمل استفاده می کند رخ داده باشد، مادام که نمایندگان، خدمه یا اشخاص مذکور در حیطه ی وظیفه ی شغلی خود عمل کرده باشند، نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این نمایندگان، خدمه یا اشخاص مذکور در چنین موردی حق نخواهد داشت نسبت به مسئولیت شخصی خود، از مقررات بند ۱ استفاده نمایند.

فصل پنجم

دعاوی و اقدامات قانونی

ماده ی ۳۰

- ۱- در صورتی که گیرنده، کالا را بدون بررسی درست و به موقع وضعیت آن، به حضور حمل کننده تحویل بگیرد، یا بدون اخطار ملاحظات خود، جاری اشاره ی کلی به تلف یا خسارت کالا، در مورد تلف یا خسارت آشکار در همان زمان تحویل و در مورد تلف و خسارت پنهان، ظرف ۷ روز پس از تحویل، به استثنای یکشنبه ها و تعطیلات رسمی، به حمل کننده، تحویل بگیرد، چنین تحویل گرفتنی دلیل قابل قبولی است دایر بر دریافت کالا مطابق با وضعیتی که در راه بارنامه قید شده است. در مورد تلف یا خسارت پنهان، این ملاحظات باید کتبی باشد.
- ۲- چنانچه وضعیت کالا توسط گیرنده و حمل کننده درست و به موقع بررسی شده باشد، مندرک مغایر با نتیجه ی چنین بررسی فنی و فنی پذیرفتنی خواهد بود که تلف یا خسارت پنهان بوده و گیرنده اخطار کتبی مقتضی را ظرف ۷ روز پس از تاریخ بررسی، به استثنای یکشنبه ها (جمعه ها) و تعطیلات رسمی، برای حمل کننده ارسال کرده باشد.
- ۳- هیچ گونه غرامتی بابت تاخیر در تحویل، قابل پرداخت نخواهد بود؛ مگر این که اخطار کتبی ظرف ۲۱ روز پس از تاریخی که کالا در اختیار گیرنده قرار گرفته؛ برای حمل کننده ارسال شده باشد.
- ۴- در احتساب مهلت های مقرر در این ماده، حسب مورد، روز تحویل یا روز بررسی یا روزی که کالا در اختیار گیرنده قرار می گیرد، در محاسبه منظور نخواهد شد.
- ۵- حمل کننده و گیرنده کلیه ی تسهیلات معقول برای بررسی و بازرسی های لازم را در اختیار یکدیگر قرار خواهند داد.

ماده ی ۳۱

- ۱- در اقدامات قانونی ناشی از حمل کالا تحت شمول مقررات این کنوانسیون، خواهان می تواند در هر دادگاه یا محکمه یکی از کشور های طرف کنوانسیون که با توافق طرفین تعیین شده باشد، داد خواهی کند. علاوه بر آن خواهان می تواند به دادگاه یا محکمه کشوری مراجعه نماید، که:

الف- محل اقامت عادی یا مرکز اصلی کار خوانده در آن کشور واقع شده، یا شعبه یا نمایندگی خوانده که قرارداد حمل توسط وی منعقد شده است در آن کشور باشد.

ب- محلی که حمل کننده، کالا را تحویل گرفته یا محلی که برای تحویل کالای تعیین شده در آن کشور باشد. غیر از کشور های مذکور، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان دیگری نمی تواند اقامه ی دعوی نماید.

۲- در جایی که نسبت به ادعایی که در بند ۱ این ماده به آن اشاره شده است، دعوایی در دادگاه یا دیوان ذیصلاحی تحت مقررات بند مذکور در جریان باشد، یا در جایی که نسبت به چنین دعوایی حکمی از طرف دادگاه یا دیوان موصوف صادر شده باشد، طرفین همان دعوی نمی توانند دعوی جدیدی بر همان مبنا در کشور دیگری اقامه نمایند، مگر این که حکم دادگاه یا دیوان کشوری که اقدام اولیه در آنجا انجام پذیرفته، از قابلیت اجرا برخوردار نباشد.

۳- در صورتی که نسبت به دعوایی که در بند ۱ این ماده به آن اشاره شده حکمی از یکی از دادگاهها یا دیوان کشورهای طرف کنوانسیون صادر و در آن کشور قابل اجرا گردد، این حکم در هر کشور دیگر طرف کنوانسیون نیز بلافاصله پس از انجام تشریفات مقرر کشور مزبور لازم الاجرا خواهد بود. تشریفات مزبور نباید طرح مجدد دعوی در ماهیت امر را مجاز بشمارد.

۴- مقررات بند ۳ این ماده شامل آرا صادره پس از محاکمه، آراغیایی و سازش های مورد تأیید دادگاه بوده اما آرا موقت یا احکام اعاده ی خسارت و هم چنین هزینه هایی که در صورت رد تمام یا قسمتی از ادعای خواهان بر وی تحمیل می گردد را در بر نمی گیرد.

۵- بابت هزینه ی داد رسی مترتب بر اقدامات قانونی ناشی از حمل کالای مشمول مقررات این کنوانسیون از اتباع کشورهای متعاقد که محل اقامت یا محل کار آن ها در یکی از کشورهای مزبور باشد تضمینی اخذ نخواهد شد.

ماده ی ۳۲

۱- مرور زمان اقامه ی دعاوی ناشی از حمل کالای مشمول مقررات این کنوانسیون یک سال است. باوجود این در مورد تخلف یا قصوری که از نظر دادگاه یا دیوان رسیدگی کننده در حکم عمد تلقی شود، این مدت سه سال خواهد بود. مرور زمان از تاریخ های زیر آغاز می شود:

الف- در مورد تلف قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر در تحویل، از تاریخ تحویل کالا.

ب- در مورد تلف تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتیمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده.

ج- در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ تنظیم قرارداد حمل.

روز شروع مرور زمان جز مدت مرور زمان محسوب نخواهد شد.

۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ ابلاغ کتبی حمل کننده مبنی بر رد ادعا و اعاده ی اسناد منضم به آن به حال تعلیق در آید. چنان چه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت طرح ادعا فقط نسبت به آن قسمت از ادعا ی اسناد: به عهده ی طرفی خواهد بود که به مراتب مذکور اسناد می کند. جریان مدت مرور زمان با طرح ادعاهای دیگر با منشا واحد به حال تعلیق در نخواهد آمد.

۳- به تبع مقررات موضوع بند ۲ فوق. تمدید مدت مرور زمان تابع قانون دادگاه یا دیوانی است که به دعوی رسیدگی می کند. قانون مزبور هم چنین برحق اقامه ی دعوی تقابل جدید، نیز حاکم خواهد بود.

۴- حق اقامه ی دعوایی را که مشمول مرور زمان شده است، نمی توان از طریق طرح دعوی تقابل یا نهاتر اعمال نمود.

ماده ی ۳۳

قرارداد حمل مسکن است در بردارنده ی شرط اعطای صلاحیت رسیدگی به بک نهاد داوری باشد. در این صورت شرط داوری مزبور باید متضمن رعایت مقررات این کنوانسیون توسط نهاد داوری باشد.

فصل ششم

(مقررات مربوط به حمل کالا به وسیله حمل کنندگان متوالی)

ماده ۳۴

هرگاه حمل کالایی که موضوع قرارداد واحدی است، به وسیله ای حمل کنندگان جاده ای متوالی انجام شود، هر یک از حمل کنندگان مزبور مسئول اجرا کل عملیات حمل خواهد بود، زیرا با پذیرش راه بارنامه و کالا، حمل کننده ی دوم و هر یک از حمل کنندگان بعدی تحت شرایط راه بارنامه ی مذکور طرف قرارداد حمل محسوب می شوند.

ماده ۳۵

۱- حمل کننده ای کالا را از حمل کننده ی قبلی می پذیرد باید رسیدی امضا شده و مورخ به حمل کننده ی قبلی بدهد. شخص اخیر باید نام و نشانی خود را در نسخه ی دوم راه بارنامه درج کند. در صورت لزوم مشارالیه باید در نسخه ی دوم راه بارنامه یا در رسید مذکور ملاحظات مقرر در بند ۲ ماده ی ۸ را درج کند.

۲- مفاد ماده ی ۹ بر روابط بین حمل کنندگان متوالی حاکم خواهد بود.

ماده ۳۶

به جز در مورد دعوی تقابل یا نهاتر ناشی از دعوی که از قرارداد حمل واحدی ناشی شده باشد، اقدامات قانونی نسبت به تلف، خسارت یا تاخیر می تواند فقط علیه حمل کننده ای اول، حمل کننده ی نهائی یا حمل کننده ی به عمل آید که واقعه ی تلف، خسارت یا تاخیر در حین فستی از عملیات حمل که توسط مشارالیه انجام شده، رخ داده است. هم زمان نیز می توان علیه چند نفر از حمل کنندگان مذکور اقامه ی دعوی کرد

ماده ۳۷

حمل کننده ای که بر اساس مقررات این کنوانسیون غرامتی پرداخت کرده است، می تواند غرامت مزبور و جریمه ی دیر کرد و تمام مخارج و هزینه های ناشی از دعوی را از حمل کنندگان دیگر که در عمل حمل دخیل بوده اند مطابق مقررات زیر وصول نماید:

الف- حمل کننده ای که مسئول تلف یا خسارت است، به تنهایی عهده دار پرداخت غرامت خواهد بود، اعم از این که غرامت توسط او یا حمل کننده ی دیگری پرداخت شده باشد.

ب- در صورتی که تلف یا خسارت در نتیجه ی عمل دو حمل کننده یا بیشتر حادث شده باشد، هر یک از اشخاص مزبور باید مبلغی به نسبت سهمی که در مسئولیت داشته اند، پرداخت نماید. چنانچه تقسیم مسئولیت ممکن نباشد، هر یک از حمل کنندگان به نسبت سهمی که از هزینه ی حمل می برد، در پرداخت غرامت سهم خواهد بود.

ج- چنان چه تعیین حمل کننده مسئول تلف یا ورود خسارت میسر نباشد، مبلغ غرامت بین تمام حمل کنندگان به ترتیب مقرر در بند ب فوق، تقسیم خواهد شد.

ماده ۳۸

در صورتی که یکی از حمل کنندگان قادر به پرداخت نباشد مقدار غرامتی که به عهده ی او بوده و پرداخت نشده است به نسبت سهمی که از کرایه ی حمل به حمل کنندگان دیگر تعلق می گیرد، بین آنان تقسیم خواهد شد.

ماده ی ۳۹

- ۱- حمل کننده ای که براساس مفاد مواد ۳۷ و ۳۸ دعوایی علیه او اقامه شد هاست، حق ندارد منکر اعتبار پرداخت غرامتی بنمود که توسط حمل کننده مدعی پرداخت شده است؛ مشروط بر این که مبلغ غرامت توسط مقام قضایی، پس از ابلاغ مقتضی مراتب طرح دعوی بیه حمل کننده ای اولیه مذکور و نیز اعطای فرصت حضور به مشارالیه در جلسه ی رسیدگی، تعیین شد باشد.
- ۲- حمل کننده ای که درصدد استیفای حق خود برای بازیافت خسارت است، می تواند نزد دادگاه یا دیوان صالح کشوری که یکی از حمل کنندگان مربوط به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار، شعبه یا نمایندگی آن باشد که قرارداد حمل در آن جا منعقد شده است، اقامه ی دعوی کند. تمام حمل کنندگان ذریطه ممکن است خوانده ی همین دعوی قرار گیرند.
- ۳- مقررات بندهای ۳ و ۴ ماده ی ۳۱ شامل احکامی خواهد بود که نسبت به دعاوی موضوع مواد ۳۷ و ۳۸ صادر می شود.
- ۴- مفاد ماده ی ۳۲ بر دعاوی بین حمل کنندگان حاکم خواهد بود. با وجود این ابتدای مدت مرور زمان از تاریخ اتخاذ تصمیم قضایی نهایی که مقدار غرامت قابل پرداخت را طبق مقررات این کنوانسیون تعیین می کند یا در صورتی که چنین تصمیم قضایی وجود نداشته باشد از تاریخ واقعی پرداخت غرامت، جاری خواهد شد.

ماده ی ۴۰

حمل کننده گان می توانند بین خود شروطی غیر از آن چه در مواد ۳۷ و ۳۸ مقرر شده است، لحاظ نمایند.

فصل هفتم

(بطلان شروط متغیر با کنوانسیون)

ماده ی ۴۱

- ۱- با رعایت مفاد ماده ی ۴۰، هر گونه شرطی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون گردد، باطل است. بطلان چنین شرطی موجب بطلان سایر شروط قرار داد نخواهد شد.
- ۲- به خصوص شرط نفع بیسه ای به سود حمل کننده، هر شرط مشابه دیگر با هر شرطی که بار اثبات ادعا را به دیگری منتقل کند، باطل خواهد بود.

فصل هشتم

(مقررات نهایی)

ماده ی ۴۲

- ۱- این کنوانسیون برای امضا یا الحاق کشورهای عضو کمیسیون اقتصادی اروپا و کشورهای که طبق بند ۸ قرارنامه ی کمیسیون با سمت مشاور به کمیسیون پذیرفته شده اند، باز خواهد بود.
- ۲- کشورهای که طبق بند ۱۱ قرار نامه کمیسیون در بعض از فعالیت های کمیسیون اقتصادی اروپا شرکت داشته باشند، می توانند پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون با الحاق به آن به عضویت کنوانسیون در آیند.

۳- کنوانسیون لغایت ۳۱ اوت ۱۹۵۶ (۱۳۳۵/۶/۹) برای امضا باز می باشد. پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد بود.

۴- این کنوانسیون باید به تصویب برسد.

۵- تصویب یا الحاق با تودیع یک سند نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تنفیذ خواهد شد.

ماده ی ۴۳

- ۱- این کنوانسیون از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور موضوع بند ۱ ماده ی ۴۲ لازم الاجرا خواهد بود.
- ۲- این کنوانسیون پس از تودیع اسناد تصویب یا الحاق توسط پنج کشور مزبور برای هر کشور دیگری که آن را به تصویب رسانده یا به آن ملحق می شود، از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق کشور مزبور. نسبت به آن کشور لازم الاجرا خواهد بود.

ماده ی ۴۴

- ۱- هر کشور طرف کنوانسیون می تواند با ارسال اطلاعیه ای خطاب به دبیر کل سازمان ملل از کنوانسیون خارج شود.
- ۲- خروج از کنوانسیون، ۱۲ ماه پس از دریافت اطلاعیه ی خروج توسط دبیر کل سازمان ملل نافذ خواهد شد.

ماده ی ۴۵

چنانچه پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون در اثر خروج از آن تعداد از کشور های طرف کنوانسیون از پنج کشور کمتر شود، از زمان تحقق آخرین خروج، کنوانسیون خاتمه پیدا می کند.

ماده ی ۴۶

- ۱- در هنگام تودیع سند تصویب یا الحاق، یا در هر زمانی پس از آن هر کشوری می تواند با ارسال اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل اعلام نماید که دامنه ی شمول این کنوانسیون به تمام یا قسمتی از مناطق قلمرو کشور مزبور که مسئولیت روابط بین المللی آن عهده دار است، بسط داده شود. این کنوانسیون در منطبقه یا مناطق قلمرو مندرج در اعلامیه ی مزبور از نودمین روز پس از دریافت آن توسط دبیر کل و چنانچه در روز مذکور کنوانسیون هنوز لازم الاجرا نشده باشد، از روزی که کنوانسیون قابلیت اجرایی پیدا کند لازم الاجرا خواهد بود.
- ۲- هر کشوری که طبق مقررات بند پیشین، اعلامیه ی تسری شمول کنوانسیون را نسبت به یکی از مناطق قلمرو خود، که مسئولیت روابط بین المللی آن را عهده دارد، صادر کرده باشد، می تواند مطابق ماده ی ۴۴ منطقه ی مذکور را جداگانه از حوزه ی شمول کنوانسیون خارج سازد.

ماده ی ۴۷

هرگونه اختلافی که بین دو یا چند عضو کنوانسیون راجع به تفسیر یا اجرای آن بروز نماید و طرف های مربوط توفیقی در حل و فصل آن از طریق مذاکره یا طرق دیگر حاصل نکنند، می تواند به موجب تقاضای هر یک از اعضای متعاقد مربوط به منظور حل و فصل آن به دیوان دادگستری بین المللی ارجاع داده شود.

ماده ی ۴۸

- ۱- هر عضو کنوانسیون می تواند در موقع امضا یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را ملزم به رعایت ماه ی ۴۷ کنوانسیون نمی داند. در این صورت سایر اعضا کنوانسیون نسبت به عضو ی که چنین تحفظی را اختیار کرده است، الزامی به رعایت ماده ۴۷ نخواهند داشت.
- ۲- هر عضو کنوانسیون که تحفظ موضوع بند ۱ را اختیار کرده باشد هر زمان می تواند به موجب اعلامیه ای خطاب به دبیر کل سازمان ملل، از تحفظ خود نسبت به ماده ی ۴۷ انصراف حاصل کند.
- ۳- اختیار هیچ تحفظ دیگری نسبت به مقررات این کنوانسیون مجاز نخواهد بود.

ماده ی ۴۹

- ۱- سه سال پس از به اجرا در آمدن این کنوانسیون هر یک از اعضای آن می تواند با ارسال اعلامیه ای خطاب به دبیر کل سازمان ملل متحد از وی تقاضا نماید که کنفرانسی به منظور تجدید نظر در مقررات کنوانسیون تشکیل گردد. دبیر کل مراتب تقاضا را به تمام اعضا کنوانسیون خواهد رسانید. در صورتی که ظرف چهار ماه از تاریخ اطلاع رسانی دبیر کل، تعداد کشور های عضو کنوانسیون که موافقت خود را با تقاضای مزبور اعلام کرده اند، از یک چهارم تعداد کل اعضا کمتر نباشد، دبیر کل اقدام به برگزاری اجلاس تجدید نظر خواهد کرد.
- ۲- چنانچه با تقاضای برگزاری اجلاس موضوع بند قبل موافقت شود، دبیر کل مراتب را به اطلاع کلیه ی اعضا کنوانسیون رسانیده و از آن ها دعوت خواهد کرد که ظرف سه ماه هر نوع پیشنهادی که برای طرح در کنفرانس دارند، ارائه نمایند. دبیر کل طی بخش نامه (باداشت) ای دستور کار وقت اجلاس را به همراه متن پیشنهاد های دریافتی حد اقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری کنفرانس به اطلاع تمام اعضای کنوانسیون خواهد رسانید.
- ۳- دبیر کل تمام کشور های موضوع بند ۱ ماده ی ۴۲ و کشور های را که طبق بند ۲ ماده ی ۴۲ به عضویت کنوانسیون در آمده اند، به تمام جلسات که مطابق این ماده برگزار می شود، دعوت خواهد کرد.

ماده ی ۵۰

علاوه بر اعلامیه های مذکور در ماده ی ۴۹ دبیر کل سازمان ملل به کشور های یاد شده در بند ۱ ماده ی ۴۲ و کشور هایی که طبق مقررات بند ۲ ماده ی ۴۲ به عضویت کنوانسیون در آمده اند، موارد زیر را اطلاع خواهد داد:

- ا. تصویب ها و الحاق های تازه، موضوع مقررات ماده ی ۴۲.
- ب. تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون طبق ماده ی ۴۲.
- ج. خروج از کنوانسیون مطابق با ماده ی ۴۴.
- د. اختتام کنوانسیون بر اساس ماده ی ۴۵.
- ه. اعلامیه های دریافت شده مطابق با ماده ی ۴۶.
- و. اعلامیه ها و اعلامیه های دریافت شده طبق بندهای ۱ و ۲ ماده ی ۴۸.

ماده ی ۵۱

پس از ۳۱ آگست ۱۹۵۶ (۱۳۳۵/۶/۹) نسخه ی اصلی این کنوانسیون نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد و مشارالیه رونوشت های مصدق آن را برای یکایک کشورهای موضوع بندهای ۱ و ۲ ماده ی ۴۲ ارسال خواهد کرد.

به منظور گواهی مراتب فوق این جانب امضا کننده ی زیر، با بر خورداری از اختیارات لازم این کنوانسیون را امضا نموده ام. این کنوانسیون در تاریخ نوزدهم ماه مه ۱۹۵۶ برابر ۱۳۳۵/۲/۲۹ در ژنو در یک نسخه به زبان های انگلیسی و فرانسه که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند، انجام پذیرفت.

پروتکل امضا

با اقدام به امضا کنوانسیون در خصوص قرار داد حمل و ترانزیت بین المللی کالا از طریق جاده، این جانب که دارای اختیارات لازم

می باشم نسبت به مراتب و توضیحات زیر موافقت نموده ام:

۱- این کنوانسیون شامل جریان حمل بین کشور پادشاهی بریتانیایی کبیر و ایرلند شمالی و جمهوری ایرلند نخواهد بود.

۲- همچنین بند ۴ ماده ی ۱

این جانب امضا کننده ی زیر تعهد می کنم، که در مذاکرات مربوط به کنوانسیون های حاکم بر قرار دادهای جابه جایی اثاثیه ی منزل و حمل ترکیبی، شرکت کنم.

به منظور گواهی مراتب فوق، این جانب امضا کننده ی زیر، با بر خورداری از اختیارات لازم، این پروتکل را امضا نموده ام.

این پروتکل در تاریخ نوزدهم مه یکهزار و نهصد و پنجاه و شش (برابر بیست و نهم اردیبهشت یک هزار بار و سیصد و پنج)، در ژنو، در یک نسخه به زبان های انگلیسی و فرانسه که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشد، انجام پذیرفت.

R: E/ECE/253-
" " /TRANS/1089
No. 5742

**AUSTRIA, BELGIUM, FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY, FRANCE, LUXEMBOURG, etc.**

**Convention on the Contract for the International Carriage
of Goods by Road (CMR) (with Protocol of Signature).
Done at Geneva on 19 May 1956**

Official texts: English and French.

Registered ex officio on 2 July 1961.

**AUTRICHE, BELGIQUE, RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE, FRANCE, LUXEMBOURG, etc.**

**Convention relative au contrat de transport international de
marchandises par route (CMR) [avec Protocole de
signature]. Faite à Genève, le 19 mai 1956**

Textes officiels anglais et français.

Enregistrée d'office le 2 juillet 1961.

No. 5742. CONVENTION¹ ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR). DONE AT GENEVA ON 19 MAY 1956

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 1949.²

¹ In accordance with article 43, the Convention came into force on 2 July 1961, after the following five countries had deposited their instruments of ratification or accession (a) on the dates indicated :

Austria	18 July	1960
France	20 May	1959
Italy	3 April	1961 (a)
Netherlands (for the Realm in Europe)	27 September	1960
Yugoslavia	22 October	1958

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 125, p. 3; Vol. 133, p. 367; Vol. 134, p. 389; Vol. 137, p. 394; Vol. 139, p. 464; Vol. 141, p. 399; Vol. 147, p. 395; Vol. 150, p. 395; Vol. 151, p. 386; Vol. 157, p. 387; Vol. 173, p. 407; Vol. 179, p. 220; Vol. 182, p. 228; Vol. 189, p. 364; Vol. 198, p. 399; Vol. 202, p. 336; Vol. 220, p. 383; Vol. 225, p. 266; Vol. 227, p. 324; Vol. 230, p. 436; Vol. 251, p. 376; Vol. 253, p. 353; Vol. 260, p. 449; Vol. 265, p. 330; Vol. 266, p. 411; Vol. 268, p. 359; Vol. 271, p. 390; Vol. 273, p. 249; Vol. 274, p. 345; Vol. 280, p. 354; Vol. 286, p. 343; Vol. 302, p. 360; Vol. 312, p. 414; Vol. 314, p. 340; Vol. 317, p. 326; Vol. 325, p. 342; Vol. 327, p. 359; Vol. 328, p. 318; Vol. 337, p. 407; Vol. 345, p. 357; Vol. 348, p. 348; Vol. 349, p. 324; Vol. 354, p. 396; Vol. 356, p. 356; Vol. 360, p. 388; Vol. 372, p. 356; Vol. 376, p. 415; Vol. 381, p. 402; Vol. 384, p. 360; Vol. 387, p. 346; Vol. 390, p. 358; Vol. 392, Vol. 394, p. 268, and Vol. 395.

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 paragraph 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 extra-contractual 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 re-opened.

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 consultative 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 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.

