

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

27 MARS 1962.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention relative au Contrat de Transport international de Marchandises par Route (C. M. R.) et du Protocole de signature, conclus à Genève, le 19 mai 1956.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 19 mai 1956 a été signée à Genève une Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C. M. R.) par des représentants de l'Autriche, de la Belgique, de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, du Grand-Duché de Luxembourg, des Pays-Bas, de la Suède, de la Suisse et de la Yougoslavie. Le représentant de la Pologne a également signé l'accord mais sous réserve que le Gouvernement de la République Populaire de Pologne ne se considère pas lié par l'article 47 de la susdite Convention suivant lequel tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la Convention pourra être porté, à la requête d'une quelconque des parties contractantes intéressées, devant la Cour Internationale de Justice, pour être tranché.

Lors du Protocole de Signature, les parties contractantes :

— ont convenu que ladite Convention ne s'appliquera pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande;

— se sont engagées à négocier des conventions sur le contrat de démenagement et le contrat de transport combiné.

Le texte original de la Convention ainsi que du Protocole de signature a été déposé le 31 octobre 1956 auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

27 MAART 1962.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de Overeenkomst tot Internationaal Vervoer van Goederen over de Weg (C. M. R.) en van het Protocol van ondertekening, afgesloten op 19 mei 1956, te Geneve.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 19 mei 1956 werd te Genève een Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C. M. R.) ondertekend door vertegenwoordigers van Oostenrijk, België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Zweden, Zwitserland en Joegoslavië. De vertegenwoordiger van Polen heeft eveneens het Verdrag ondertekend, doch onder voorbehoud dat de Regering van de Poolse Republiek zich niet gebonden acht door artikel 47 van voormeld Verdrag luidens hetwelk ieder geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen betreffende de interpretatie of de toepassing van dit Verdrag op verzoek van één der betrokken Verdragsluitende Partijen ter beslechting kan worden voorgelegd aan het Internationaal Gerechtshof.

Bij de ondertekening van het Protocol hebben de Verdragsluitende Partijen :

— de overeenkomst aangegaan dat het vermelde Verdrag niet van toepassing zal zijn op het vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de Ierse Republiek;

— de verbintenis aangegaan te onderhandelen over verdragen nopens de overeenkomst tot verhuizing en de overeenkomst tot gecombineerd vervoer.

De oorspronkelijke tekst van het Verdrag en van het Protocol van ondertekening werd op 31 oktober 1956 bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties neergelegd.

CONSIDERATIONS GENERALES.

1. — Le développement du transport international de marchandises par route, depuis la dernière guerre, a fait ressortir le besoin d'unifier dans une certaine mesure le droit privé qui régit ce transport. A l'initiative de la Chambre Internationale de Commerce de l'Union Internationale pour le transport par route et de l'Institut International pour l'Unification du Droit privé, une commission d'experts a élaboré un avant-projet qui a été examiné ensuite par le Comité des Transports de la Commission Economique pour l'Europe.

La présente convention, qui a vu le jour sous les auspices de cette dernière Commission, tend donc à éliminer, sur un certain nombre de points, les différences existant entre les législations régissant le contrat de transport international de marchandises dans différents pays, et plus particulièrement en ce qui concerne les documents à utiliser et la responsabilité du transporteur.

C'est ainsi que, pour ce qui concerne la responsabilité la présente convention s'inspire des dispositions de l'accord signé le 25 octobre 1952, à Berne, pour régir le transport de marchandises par rail. Toutefois, pour plusieurs points et notamment quand le caractère propre du transport par route l'exige, ou lorsqu'une solution plus simple est possible, on s'est écarté des dispositions de l'accord précité du 25 octobre 1952.

A quelques exceptions près, tous les contrats de transport sont régis par la présente Convention pour autant que le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, soient situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Cette disposition est de nature à éviter, à l'avenir, toute discussion sur le point de savoir quel est le droit applicable à de tels transports.

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.

2. — Il n'a pas été prévu de modèle de contrat de transport. Cependant, l'article 4 prévoit que le contrat est constaté par une lettre de voiture. Mais le même article précise que 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 Convention.

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. 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 de colis, ainsi que leurs marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture (art. 9).

La Convention ne prévoit pas l'usage d'une lettre de voiture négociable et représentative de la marchandise. Comme dit ci-avant, les Parties contractantes peuvent autoriser pour les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi d'une telle lettre de voiture (art. 1-5). Selon toutes probabilités l'instauration d'une telle lettre de voiture n'est pas prochaine, les délégués de différents pays ayant exprimé, au cours des négociations qui ont précédé

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

1. — Ingevolge de ontwikkeling van het internationaal vervoer van goederen over de weg sedert de jongste oorlog, is het noodzakelijk gebleken een zekere eenheid te brengen in het privaatrecht waardoor dit vervoer geregeld is. Op initiatief van de Internationale Kamer van Koophandel, van de Internationale Unie voor het vervoer over de weg en van het Internationaal Instituut voor de Unificatie van het Privaatrecht heeft een commissie van deskundigen een voorontwerp opgemaakt dat vervolgens door het Vervoercomité van de Economische Commissie voor Europa onderzocht werd.

Dit Verdrag, dat onder de auspiciën van deze laatste Commissie tot stand kwam, strekt er dan ook toe, wat sommige punten betreft, de verschillen op te heffen die bestaan tussen de wetgevingen tot regeling van de overeenkomst inzake internationaal vervoer van goederen over de weg in verschillende landen, en meer bepaald wat de te gebruiken documenten en de aansprakelijkheid van de vervoerder betreft.

Aldus steunt dit Verdrag inzake aansprakelijkheid op de bepalingen van het op 25 oktober 1952 te Bern ondertekend akkoord tot regeling van het vervoer van goederen per spoor. Voor verschillende punten en inzonderheid wanneer de specifieke aard van het vervoer over de weg zulks vergt of wanneer een eenvoudiger oplossing voor de hand ligt, is van de bepalingen van voormeld akkoord van 25 oktober 1952 afgeweken.

Op enkele uitzonderingen na worden al de vervoerovereenkomsten door dit Verdrag beheerst voor zover de plaats van oplading van de goederen en de voor de aflevering vastgestelde plaats, zodat zij in de overeenkomst vermeld staan, gelegen zijn in twee verschillende landen waarvan er ten minste één een verdragsluitend land is. Dank zij die bepaling zal voortaan iedere betwisting om te weten welk recht op zulk vervoer van toepassing is, voorkomen worden.

De Verdragsluitende Partijen ontfeggen zich het recht door afzonderlijke akkoorden, tussen twee of meer onder hen gesloten, enigerlei wijzigingen aan dit Verdrag toe te brengen, behalve om hun grensverkeer aan de toepassing ervan te onttrekken of om voor het vervoer dat uitsluitend over hun grondgebied geschiedt, het gebruik van de vrachtbijf, die van de goederen doet blijken, toe te laten.

2. — Er werd geen model van vervoerovereenkomst vastgesteld. Artikel 4 bepaalt evenwel dat de overeenkomst door een vrachtbijf vastgesteld wordt. Doch hetzelfde artikel bepaalt dat het niet voorhanden zijn, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbijf invloed heeft noch op het bestaan noch op de waarde van de vervoerovereenkomst die steeds aan de bepalingen van het Verdrag onderworpen blijft.

De vrachtbijf geldt als bewijs zolang het tegendeel niet bewezen is van de voorwaarden der overeenkomst en van de ontvangst van de goederen door de vervoerder. Bij ontstentenis van een door de vervoerder op de vrachtbijf gemotiveerd voorbehoud, wordt vermoed dat de goederen en hun verpakking op het ogenblik van de inontvangstneming door de vervoerder in uiterlijk goede staat waren en dat het aantal colli alsmede hun merken en nummers strookten met de vermeldingen op de vrachtbijf (art. 9).

Het Verdrag handelt niet over het gebruik van een verhandelbare en op de goederen betrekking hebbende vrachtbijf. Zoals hiervoren gezegd, kunnen de Verdragsluitende Partijen voor vervoer dat uitsluitend over hun grondgebied geschiedt, het gebruik van dergelijke vrachtbijf toestaan (art. 1-5). Naar alle waarschijnlijkheid zal soortgelijke vrachtbijf niet in een nabije toekomst ingevoerd worden, daar de afgevaardigden van verschillende landen, in de

la présente Convention, l'opinion que l'introduction d'une telle lettre de voiture pour les transports routiers n'était pas indiquée pour le moment.

3. — En principe, 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 (art. 17-1). Cependant, l'article 17 prévoit aux paragraphes 2 et 4 que le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de ce dernier ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre à la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, etc. Il ne peut cependant exciper — pour se décharger de sa responsabilité — ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni des fautes de la personne dont il a loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

L'indemnité ainsi à charge du transporteur pour perte totale ou partielle de la marchandise est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge. Cette valeur 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, étant entendu qu'elle ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Par franc on entend un franc-or d'un poids 10/31 de gramme au titre de 0,900 (art. 23 - 3 et 5).

Le montant de 25 francs par kilogramme n'a pu être fixé qu'après de longues discussions. Plusieurs pays étaient d'avis que dans le domaine du transport routier il n'était pas indiqué de prévoir un montant aussi élevé, alors que d'autres pays estimaient qu'il n'y avait aucune raison plausible pour ne pas adopter le taux de 100 francs prévu pour le transport de marchandises par rail. En se basant sur la valeur moyenne des marchandises, transportées par route, un accord est finalement intervenu sur le taux de 25 francs.

En cas de retard dans la livraison des marchandises et pour autant que l'ayant droit puisse prouver qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité dont le montant ne peut dépasser le prix du transport (art. 23).

Enfin, si l'article 28 de la Convention permet au transporteur, ainsi qu'aux personnes dont il répond aux termes de l'article 3, de se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues, que l'action dirigée contre eux soit de nature contractuelle ou extra-contractuelle, il n'en est pas de même selon l'article 29 lorsque le dommage provient de leur dol ou d'une faute qui leur est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

4. — L'intérêt de la présente convention réside dans le fait que dans plusieurs pays d'Europe le transport international de marchandises par route sera régi par des dispositions identiques. Le transporteur belge sera soumis aux mêmes règles de responsabilité que les transporteurs étran-

loop der besprekingen die aan dit Verdrag voorafgingen, de mening hebben te kennen gegeven dat het voorlopig niet aangewezen was dergelijke vrachtbrief voor het wegvervoer in te voeren.

3. — In principe is de vervoerder aansprakelijk voor het geheel of gedeeltelijk verlies of voor de beschadiging die zich voordoet tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en dat van de levering ervan alsmede voor vertraging in de aflevering (art. 17-1). Artikel 17 bepaalt echter in paragraaf 2 en 4 dat de vervoerder van die aansprakelijkheid ontheven is indien het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering is veroorzaakt door de schuld van de rechthebbende, door een opdracht van deze welke niet het gevolg is van schuld van de vervoerder, door een eigen gebrek van de goederen of door omstandigheden die de vervoerder niet heeft kunnen voorkomen en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen enz... Hij kan zich echter niet aan zijn aansprakelijkheid onttrekken door een beroep te doen op gebreken van het voertuig, waarvan hij zich bedient om het vervoer te verrichten of op fouten van de persoon van wie hij het voertuig heeft gehuurd of van diens ondergeschikten.

De schadevergoeding die aldus voor geheel of gedeeltelijk verlies van de goederen ten laste van de vervoerder gelegd wordt, wordt berekend naar de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van de inontvangstneming. Die waarde wordt vastgesteld volgens de beurskoers of bij gebreke daarvan, volgens de gangbare marktprijs of, bij gebreke van de een en de ander, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde soort en kwaliteit, met dien verstande echter dat zij niet meer kan bedragen dan 25 frank voor elk ontbrekende kilogram brutogewicht. Onder frank wordt verstaan de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram van een gehalte van 0,900 (art. 23 - 3 en 5).

Het bedrag van 25 frank per kg is slechts na breedvoerige besprekingen kunnen vastgesteld worden. Verschillende landen waren van mening dat het op het gebied van het wegvervoer niet aangewezen was zulk een hoog bedrag vast te stellen, waar andere landen oordeelden dat er geen enkele geldige reden bestond om niet het bedrag aan te nemen van 100 frank vastgesteld voor het spoorwegvervoer. Op grond van een gemiddelde waarde van de over de weg vervoerde goederen werd uiteindelijk een akkoord bereikt om het bedrag van 25 frank te weerhouden.

Ingeval van vertraging in de aflevering van de goederen en voor zover de rechthebbende kan bewijzen dat hierdoor schade is ontstaan, is de vervoerder ertoe gehouden voor deze schade een vergoeding te betalen die niet meer dan de vrachtprijs mag bedragen (art. 23).

Ten slotte, al kent artikel 28 van de Overeenkomst aan de vervoerder, alsmede aan de personen voor wie hij krachtens artikel 3 aansprakelijk is, het recht toe zich te beroepen op de bepalingen van het Verdrag, die de aansprakelijkheid van de vervoerder uitsluiten of de verschuldigde schadevergoedingen vaststellen of beperken, om het even of de tegen hen ingestelde vordering op de vervoerovereenkomst gegrond is of niet, is dit echter volgens artikel 29 niet het geval indien de schade te wijten is aan hun opzet of aan een hun toerekenbare fout die, volgens de wet van het gerecht, waarbij de vordering aanhangig is, met « opzet » gelijkgesteld wordt.

4. — De belangrijkheid van dit Verdrag ligt in het feit dat het internationaal vervoer van goederen over de weg in verschillende landen van Europa door identieke bepalingen zal geregeld worden. Voor de Belgische vervoerder zullen dezelfde aansprakelijkheidsregelen gelden als voor de

gers, et les dispositions de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport cesseront d'être applicables en la matière.

EXAMEN DES ARTICLES DE LA CONVENTION.

I. — Champ d'application.

Article premier.

Il résulte de cet article que le transport combiné — par exemple qui s'effectue par mer et par route — ne tombe pas sous les dispositions de la Convention. Par le Protocole de signature les États se sont engagés à négocier une Convention spéciale à ce sujet.

Art. 2.

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 Convention s'applique à l'ensemble du transport. Il en est de même si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, les deux fonctions étant considérées comme étant exercées par deux personnes différentes. 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 autre que par 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 pas pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier n'est pas déterminée 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 de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. En l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur routier est à déterminer par la présente Convention.

II. — Personnes dont répond le transporteur.

Art. 3.

Le transporteur répond de ses propres actes et omissions comme de ceux 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.

III. — Conclusion et exécution du contrat de transport.

Art. 4 et 5.

Prévoient une lettre de voiture, son mode d'établissement, le nombre d'exemplaires à en établir ainsi que la destina-

vreemde vervoerders, en de bepalingen van de wet van 25 augustus 1891 op de vervoerovereenkomst zullen ophouden ter zake toepasselijk zijn.

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN VAN HET VERDRAG.

I. — Toepassingsgebied.

Eerste artikel.

Uit dit artikel vloeit voort dat het gecombineerd vervoer — bij voorbeeld dat welk over zee en over de weg geschiedt — niet valt onder de toepassing van het Verdrag. Bij het Protocol van ondertekening hebben de Staten er zich toe verbonden over een bijzonder Verdrag ter zake te onderhandelen.

Art. 2.

Wanneer het voertuig waarin de goederen zich bevinden, over een gedeelte van het traject wordt vervoerd over zee, per spoor, over de binnenwateren of door de lucht, zonder dat de goederen — behoudens ter toepassing van de bepalingen van artikel 14 — uit dat voertuig worden uitgeladen, blijft dit Verdrag niettemin van toepassing op het gehele vervoer. Hetzelfde geldt wanneer de wegvervoerder tevens de niet-wegvervoerder is, daar de twee taken worden beschouwd door twee verschillende personen te zijn uitgevoerd. Voor zover evenwel wordt bewezen dat verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering van de goederen, ontstaan tijdens het vervoer op andere wijze dan over de weg, niet is veroorzaakt door een daad of nalatigheid van de wegvervoerder en voortvloeit uit een feit dat zich alleen heeft kunnen voordoen tijdens en ten gevolge van het vervoer anders dan over de weg, wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder niet bepaald door dit Verdrag maar op de wijze waarop de aansprakelijkheid van de niet-wegvervoerder zou zijn bepaald, zo een vervoerovereenkomst tussen de afzender en de niet-wegvervoerder tot vervoer van de goederen alleen zou zijn afgesloten overeenkomstig de wetbepalingen van dwingend recht betreffende het vervoer van goederen op die andere wijze. Bij ontstentenis van dergelijke bepalingen wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder echter bepaald door dit Verdrag.

II. — Personen voor wie de vervoerder aansprakelijk is.

Art. 3.

De vervoerder is, als ware het voor zijn eigen daden en nalatigheden, aansprakelijk voor de daden en nalatigheden van zijn ondergeschikten en van alle andere personen van wie hij zich voor de verrichting van het vervoer bedient, wanneer deze ondergeschikten of deze personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden.

III. — Sluiting en uitvoering van de vervoerovereenkomst.

Art. 4 en 5.

Schrijven het gebruik van een vrachtbrief voor en bepalen de wijze van opmaking ervan, het aantal aldus op te

tion de chaque exemplaire. 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 Convention.

Art. 6.

Stipule les indications que la lettre de voiture doit contenir.

Art. 7.

Détermine les responsabilités respectives dérivant de l'inexactitude ou de l'insuffisance des indications à porter à la lettre de voiture.

Art. 8 à 10.

Traient de la question de la preuve en matière d'exécution du contrat de transport (lettre de voiture, emballage et réception de la marchandise).

Art. 11.

Pour l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents et renseignements qu'il doit fournir, sauf en cas de faute du transporteur.

Le transporteur est responsable de la même façon que le 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 peut dépasser celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Art. 12 à 16.

Ces articles règlent d'une façon détaillée le droit de disposer de la marchandise, notamment d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un autre destinataire que celui dont le nom figure à la lettre de voiture. Ce droit n'appartient qu'à l'expéditeur et s'éteint par la remise de la deuxième lettre de voiture au destinataire ou par le fait que ce dernier fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1. A partir de ce moment le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

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

Le destinataire qui se prévaut de ses droits résultant de la Convention ou du contrat de transport est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture ou de fournir une caution à cet effet.

Pour les cas où 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, ou que le destinataire refuse la marchandise ou qu'une autre circonstance empêche la livraison de la marchandise, des mesures spéciales sont prévues.

maken exemplaren en de bestemming van ieder exemplaar. De afwezigheid, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief tast noch het bestaan, noch de geldigheid aan van de vervoerovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van het Verdrag.

Art. 6.

Bepaalt de aanduidingen die de vrachtbrief moet bevatten.

Art. 7.

Bepaalt de respectieve aansprakelijkheid voortvloeiend uit de onnauwkeurigheid of de onvolledigheid van de aanduidingen die op de vrachtbrief moeten voorkomen.

Art. 8 tot 10.

Handelen over de kwestie van het bewijs inzake uitvoering van de vervoerovereenkomst (vrachtbrief, staat, verificatie, verpakking en ontvangst van de goederen).

Art. 11.

Tot naleving van de douane- en andere formaliteiten welke vóór de aflevering van de goederen moeten worden vervuld, is de afzender aansprakelijk jegens de vervoerder voor alle schade die kan voortvloeien uit de afwezigheid, onvolledigheid of onregelmatigheid van de bescheiden, en inlichtingen die hij moet verschaffen, behoudens in geval van schuld van de vervoerder.

De vervoerder is op dezelfde voet als de commissionnaire aansprakelijk voor de gevolgen van verlies of onjuist gebruik van de in de vrachtbrief vermelde of eraan toegevoegde bescheiden of die hem ter hand gesteld zijn. De door hem verschuldigde schadevergoeding mag evenwel die, verschuldigd in geval van verlies van de goederen, niet overschrijden.

Art. 12 tot 16.

Deze artikelen regelen in detail het recht om over de goederen te beschikken, inzonderheid om het vervoer ervan stop te zetten, de plaats bestemd voor de aflevering van de goederen te wijzigen of de goederen af te leveren aan een ander geadresseerde dan die van wie de naam in de vrachtbrief opgegeven is. Dit recht komt slechts aan de afzender toe en vervalt wanneer de tweede vrachtbrief aan de geadresseerde is overhandigd of wanneer deze gebruik maakt van het recht bedoeld in artikel 13, 1^{ste} lid. Van dat ogenblik af moet de vervoerder zich houden aan de opdrachten van de geadresseerde.

Het beschikkingsrecht komt evenwel reeds van het opmaken van de vrachtbrief af aan de geadresseerde toe, wanneer een vermelding in die zin door de afzender op de vrachtbrief is aangebracht.

De geadresseerde die gebruik maakt van zijn rechten, voortvloeiend uit het Verdrag of uit de vervoerovereenkomst, is ertoe gehouden de volgens de vrachtbrief verschuldigde bedragen te betalen of er een borg voor te bieden.

Wanneer de uitvoering van de overeenkomst onder de voorwaarden van de vrachtbrief onmogelijk is of wordt vooraleer de goederen op de voor de aflevering bestemde plaats aangekomen zijn of wanneer de geadresseerde de goederen weigert of wanneer een andere omstandigheid het afleveren van de goederen belet, zijn bijzondere maatregelen voorzien.

IV. — Responsabilité du transporteur.

Art. 17 à 22.

Ces articles prévoient dans quels cas le transporteur est responsable. L'article 19 précise quand il y a retard et l'article 20 détermine quand l'ayant droit peut considérer la marchandise comme perdue. Dans ce dernier cas l'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, se réserver le droit, dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité, d'exiger que la marchandise lui soit livrée contre restitution de l'indemnité reçue pour perte de la marchandise et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison.

Art. 23 à 27.

Ces articles déterminent, sauf ce qui est prévu à l'article 29 pour la faute lourde ou de dol, le montant de l'indemnité éventuellement due par le transporteur.

En cas de perte de la marchandise, trois règles sont à appliquer :

1° l'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de leur prise en charge par le transporteur;

2° l'indemnité ne dépasse pas le maximum de 25 francs or par kilogramme, à moins que l'expéditeur contre paiement d'un supplément de prix à convenir, ait déclaré dans la lettre de voiture une valeur excédant cette limite pour la marchandise à transporter;

3° en outre sont remboursés, le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

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, paragraphe 1, 2 et 4.

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.

Cependant l'expéditeur peut fixer dans la lettre de voiture, 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. Dans ce cas, il peut être réclamé indépendamment des indemnités dont question ci-avant, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Art. 28.

Sauf application de l'article 29, en cas de faute lourde ou de dol, le transporteur peut également se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues, lors d'une réclamation extra-contractuelle relative à un transport soumis à la présente Convention.

IV. — Aansprakelijkheid van de vervoerder.

Art. 17 tot 22.

Deze artikelen bepalen in welke gevallen de vervoerder aansprakelijk is. In artikel 19 wordt nader bepaald wanneer er vertraging is en in artikel 20 wordt bepaald wanneer de rechthebbende de goederen als verloren mag beschouwen. In dit laatste geval kan de rechthebbende bij ontvangst van de schadevergoeding voor de verloren goederen zich het recht voorbehouden, ingeval de goederen worden teruggevonden in de loop van het jaar volgend op de betaling van de schadevergoeding, om te eisen dat de goederen hem worden afgeleverd tegen teruggave van de voor het verlies van de goederen ontvangen schadevergoeding en met behoud van alle rechten op schadevergoeding voor vertraging bij de aflevering.

Art. 23 tot 27.

Deze artikelen bepalen, behalve wat vastgesteld is bij artikel 29, voor de grove schuld of het opzet, het bedrag van de eventueel door de vervoerder te betalen schadevergoeding.

Bij verlies van de goederen zijn er drie regels toe te passen :

1° De schadevergoeding wordt berekend naar de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van de inontvangstneming ervan door de vervoerder;

2° De schadevergoeding bedraagt niet meer dan 25 goudfrank per kilogram, tenzij de afzender tegen betaling van een overeengekomen toeslag in de vrachtbrief een waarde aangeeft die dit maximum voor de te vervoeren goederen overschrijdt.

3° Bovendien worden de vrachtprijs, de douanerechten en de andere met betrekking tot het vervoer van de goederen gemaakte kosten terugbetaald; verdere schadevergoeding niet verschuldigd.

In geval van beschadiging vergoedt de vervoerder het bedrag van de waardevermindering, berekend volgens de bij artikel 23, lid 1, 2 en 4 vastgestelde waarde van de goederen.

In geval van vertraging en indien de rechthebbende bewijst dat daardoor schade is ontstaan, is de vervoerder ertoe gehouden voor deze schade een vergoeding te betalen die niet meer kan bedragen dan de vrachtprijs.

De afzender kan evenwel tegen betaling van een overeengekomen toeslag in de vrachtbrief het bedrag vermelden van een bijzondere rente bij de aflevering voor het geval van verlies of beschadiging en voor dat van overschrijding van de bedongen termijn. In dat geval kan, buiten de schadevergoedingen waarvan sprake hierboven, en tot ten hoogste het bedrag van de aangegeven rente, een schadevergoeding worden gevorderd gelijk aan de bijkomende schade, waarvan het bewijs geleverd werd.

Art. 28.

Behoudens toepassing van artikel 29, in geval van grove schuld of opzet, kan de vervoerder zich eveneens beroepen op de bepalingen van het Verdrag, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of de verschuldigde schadevergoedingen vaststellen of beperken bij een niet op de vervoerovereenkomst gegronde vordering betreffende een aan dit Verdrag onderworpen vervoer.

Il en est de même des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3.

V. — Réclamations et Actions.

Art. 30 à 33.

Le destinataire ayant pris livraison de la marchandise est présumé jusqu'à preuve contraire avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture, à moins qu'il n'en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur, ou adressé des réserves au transporteur, soit immédiatement s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, soit dans un délai de sept jours s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire du 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.

Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que pour autant qu'une réserve ait été adressée par écrit dans un délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

Les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, ne peuvent être soumis à d'autres juridictions que celles prévues à l'article 31 de la Convention. Lorsque dans un tel litige une action est en instance devant une juridiction compétente, 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.

Dès qu'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, dès accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Toutefois, ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

Le 4^{me} paragraphe de l'article 31 prévoit cependant que les dispositions du 3^{me} paragraphe du même article 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.

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

L'article 32 traite de la prescription des actions, ainsi que de sa suspension ou de son interruption. Quant à l'article 33, il prévoit que 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 les dispositions de la présente Convention.

Hetzelfde geldt voor personen voor wie de vervoerder ingevolge artikel 3 aansprakelijk is.

V. — Vorderingen in en buiten rechte.

Art. 30 tot 33.

De geadresseerde die de goederen in ontvangst heeft genomen wordt behoudens tegenbewijs geacht de goederen te hebben ontvangen in de staat als omschreven in de vrachtbrief, tenzij hij de staat ervan ten overstaan van de vervoerder heeft vastgesteld of enig voorbehoud ter kennis van de vervoerder heeft gebracht, hetzij onmiddellijk indien het zichtbare verliezen of beschadigingen betreft, hetzij binnen een termijn van zeven dagen indien het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft.

Wanneer de staat van de goederen door de geadresseerde ten overstaan van de vervoerder is vastgesteld, is geen tegenbewijs tegen het resultaat van deze vaststelling toegelaten, tenzij het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft en de geadresseerde enig schriftelijk voorbehoud ter kennis van de vervoerder heeft gebracht binnen zeven dagen.

Bij vertraging in de aflevering is schadevergoeding alleen verschuldigd indien binnen een termijn van 21 dagen nadat de goederen ter beschikking van de geadresseerde zijn gesteld, een schriftelijk voorbehoud ter kennis van de vervoerder is gebracht.

De rechtsgedingen, waartoe het aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, kunnen vóór geen andere dan de bij artikel 31 van het Verdrag voorziene rechtscolleges gebracht worden. Wanneer in zulk een rechtsgeding een vordering aanhangig is voor een bevoegd rechtscollege of wanneer in zulk een geding door zo een college een uitspraak is gedaan, kan geen nieuwe vordering omtrent hetzelfde onderwerp tussen dezelfde partijen worden ingesteld, tenzij de uitspraak van het College, waarvoor de eerste vordering aanhangig is gemaakt, niet vatbaar is voor tenuitvoerlegging in het land waarin de nieuwe vordering wordt ingesteld.

Zodra een uitspraak, gedaan door een rechtscollege van een bij het Verdrag partij zijnde land, in dat land uitvoerbaar is geworden, wordt zij eveneens uitvoerbaar in elk ander bij het Verdrag partij zijnde land, zodra de aldaar ter zake voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten kunnen evenwel geen hernieuwde behandeling van de zaak meebrengen.

Het 4^{de} lid van artikel 31 stelt evenwel vast dat de bepalingen van het zelfde artikel van toepassing zijn noch op uitspraken die slechts bij voorraad uitvoerbaar zijn, noch op veroordelingen tot vergoeding van schade en interest, welke boven de kosten zijn uitgesproken tegen een eiser wegens de gehele of gedeeltelijke afwijzing van zijn vordering.

Van onderdanen van de bij het Verdrag partij zijnde landen, die hun woonplaats of een bedrijf hebben in een van deze landen, kan geen borgsom voor de betaling van de proceskosten worden gevorderd in rechtsgedingen, waartoe aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft.

Artikel 32 handelt over de verjaring, alsmede over de schorsing of de onderbreking van de vorderingen. Artikel 33 stelt daarentegen vast dat de vervoerovereenkomst een bepaling kan bevatten inzake het toekennen van bevoegdheid aan een scheidsgerecht, mits deze bepaling inhoudt dat het scheidsgerecht de beschikkingen van dit Verdrag zal toepassen.

VI. — Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs.

Art. 34 à 40.

Il est précisé que dans le cas d'un transport régi par un contrat unique mais exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité totale de l'exécution de tout le transport. Cependant l'action 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, étant entendu que l'action peut être dirigée à la fois contre plus d'un de ces transporteurs.

Les articles 37 et 38 donnent le droit au transporteur qui a payé une indemnité en vertu de la Convention, d'exercer un recours contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de Transport; ils fixent des règles pour la détermination de la part à payer par chacun d'eux.

Cependant l'article 40 prévoit que les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38 de la Convention.

VII. — Nullité des stipulations contraires à la Convention.

Sous réserve des dérogations prévues à l'article 40 de la Convention, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la Convention, étant entendu que la nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. 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.

VIII. — Dispositions finales.

Art. 42 à 51.

Ce chapitre contient les articles protocolaires d'usage.

L'article 47 prévoit que 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 négociations 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. Cependant, l'article 48 prévoit que chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de cette Convention. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

Toute Partie Contractante ayant formulé une telle réserve pourra à tout moment la lever par une simple noti-

VI. — Bepalingen nopens vervoer verricht door opeenvolgende vervoerders.

Art. 34 tot 40.

Er wordt bepaald dat bij een vervoer dat onderworpen is aan één enkele overeenkomst doch door opeenvolgende wegvervoerders verricht wordt, ieder van hen volledig aansprakelijk is voor het verrichten van al het vervoer. De vordering voor verlies, beschadiging of vertraging kan evenwel slechts gericht worden tegen de eerste vervoerder, de laatste vervoerder, of de vervoerder die het deel van het vervoer verrichtte, gedurende hetwelk het feit, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan met dien verstande dat de vordering tegelijkertijd tegen meer dan één van deze vervoerders kan worden ingesteld.

De artikelen 37 en 38 verlenen aan de vervoerder die een schadevergoeding betaald heeft uit hoofde van dit Verdrag, het recht verhaal tegen de vervoerders die aan de uitvoering van de vervoervereenkomst hebben deelgenomen; zij bepalen regels tot vaststelling van het door elk van hen te betalen aandeel.

Artikel 40 bepaalt evenwel dat de vervoerders onderling een van de artikelen 37 en 38 van het Verdrag afwijkende regeling kunnen bedingen.

VII. — Nietigheid van bedingen in strijd met het Verdrag.

Behoudens de bij artikel 40 van het Verdrag bepaalde afwijkingen is nietig, ieder beding dat rechtstreeks of onrechtstreeks afwijkt van de bepalingen van het Verdrag met dien verstande dat de nietigheid van dergelijke bedingen geen nietigheid van de overige bepalingen van de overeenkomst tot gevolg heeft. In het bijzonder is nietig ieder beding, waardoor de vervoerder zich de rechten uit de verzekering der goederen laat overdragen of ieder ander beding van dergelijke strekking evenals ieder beding dat de bewijslast verplaatst.

VIII. — Slotbepalingen.

Art. 42 tot 51.

Dit hoofdstuk omvat de gebruikelijke protocolaire artikelen.

Artikel 47 bepaalt dat ieder geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen betreffende de uitleg of de toepassing van dit Verdrag, dat de Partijen niet door middel van onderhandelingen of door andere middelen hebben kunnen regelen, op verzoek van één der betrokken Verdragsluitende Partijen ter beslissing kan worden voorgelegd aan het Internationaal Gerechtshof. Artikel 48 bepaalt evenwel dat iedere Verdragsluitende Partij op het ogenblik dat zij het Verdrag ondertekent of bekrachtigt of ertoe toetreedt, kan verklaren dat zij zich niet door artikel 47 van dit Verdrag gebonden acht. De andere Verdragsluitende Partijen zijn niet door artikel 47 gebonden tegenover een Verdragsluitende Partij, die zulk een voorbehoud heeft gemaakt.

Iedere Verdragsluitende Partij die zulk een voorbehoud heeft gemaakt, kan dit te allen tijde intrekken door een

fication à adresser au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*Pour le Vice-Premier Ministre et Ministre
des Affaires Etrangères, absent,
Le Ministre, Adjoint aux Affaires Etrangères.*

tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gericht eenvoudige kennisgeving.

*Voor de Vice-Eerste Minister en Minister
van Buitenlandse Zaken, afwezig.
De Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken.*

H. FAYAT.

*Le Ministre du Commerce extérieur
et de l'Assistance technique,*

*De Minister van Buitenlandse Handel
en Technische Bijstand,*

M. BRASSEUR.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 31 janvier 1962, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.) et du protocole de signature, conclus à Genève, le 19 mai 1956 », a donné le 12 février 1962 l'avis suivant :

Le projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat a pour objet de procurer l'assentiment des Chambres à une convention relative au contrat de transport international de marchandises par route. Cette convention a pour but de parer aux inconvénients qui résultent des divergences des législations nationales sur la matière. Elle constitue donc une convention de droit international privé qui tend à régler des conflits de lois. Contrairement à d'autres instruments qui se bornent à fixer quelles lois nationales seront applicables dans tels cas déterminés, contrairement aussi aux conventions qui règlent de pareils conflits par la voie de « lois uniformes », la présente convention n'impose pas aux Etats contractants de modifier leur législation propre, mais elle établit des règles qui se superposent aux lois internes lorsqu'à l'occasion d'un contrat de transport de marchandises par route intervient un élément international qui intéresse deux ou plusieurs Etats contractants ou leurs ressortissants.

Par sa nature même, pareille convention doit être considérée comme « self executing » et ne nécessite donc aucune adaptation de la législation interne des Etats membres.

Il est, d'autre part, évident que cette convention, qui est de nature à lier individuellement des Belges et qui a pour conséquence de suspendre l'application intégrale de la loi belge lorsque leurs champs d'application respectifs coïncident et que leurs teneurs diffèrent, doit recevoir l'assentiment des Chambres pour avoir effet en Belgique.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,
L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat,
P. De Visscher et J. Roland, assesseurs de la section de législation,
C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Suetens.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

*Le Greffier,
(s.) C. ROUSSEAU.*

*Le Président,
(s.) J. SUETENS.*

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 31^e januari 1962 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C.M.R.) en van het protocol van ondertekening, afgesloten op 19 mei 1956, te Genève », heeft de 12^e februari 1962 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp waarover het advies van de Raad van State wordt gevraagd, beoogt de instemming van de Kamers met een verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg te verkrijgen. Doel van dit verdrag is het ondervangen van de bezwaren die het gevolg zijn van de onderlinge verschillen tussen de desbetreffende landswetten. Het gaat hier dus om een verdrag van internationaal privaatrecht tot regeling van wetconflicten. Anders dan in oorkonden die zich ertoe beperken te zeggen welke landswetten in een bepaald geval toepassing vinden, anders ook dan in verdragen die zodanige conflicten bij wege van « eenvormige wetten » regelen, worden de verdragsluitende Staten hier niet verplicht hun eigen wetgeving te wijzigen, maar worden regelen gesteld die boven de interne wetten gaan ingeval, naar aanleiding van een overeenkomst tot vervoer van goederen over de weg, een internationaal gegeven aan de orde komt dat twee of meer verdragsluitende Staten of hun onderdanen aangaat.

Een zodanig verdrag moet uit de aard der zaak als « self executing » worden beschouwd, zodat het geen aanpassing van de interne wetgeving in de Lid-Staten noodzakelijk maakt.

Aangezien dit verdrag Belgen individueel kan binden en de integrale toepassing van de Belgische wet schorst wanneer beide wetgevingen dezelfde werkingsfeer maar een andere inhoud hebben, is vanzelfsprekend de instemming van de Kamers vereist, wil het in België uitwerking kunnen krijgen.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter,
L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State,
P. De Visscher en J. Roland, bijzitters van de afdeling wetgeving,
C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

*De Griffier,
(get.) C. ROUSSEAU.*

*De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.*

PROJET DE LOI**BAUDOUIN,**

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de l'Assistance technique et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre du Commerce extérieur et de l'Assistance technique et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C. M. R.) et le protocole de signature, conclus à Genève, le 19 mai 1956, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 mars 1962.

WETSONTWERP**BOUDEWIJN,**

Koning der Belgen,

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en Technische Bijstand en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Technische Bijstand en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C. M. R.) en het protocol van ondertekening, afgesloten op 19 mei 1956, te Genève, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 21 maart 1962.

BAUDOUIN.**PAR LE ROI :**

*Pour le Vice-Premier Ministre et Ministre
des Affaires étrangères, absent,
Le Ministre, Adjoint aux Affaires étrangères,*

VAN KONINGSWEGE :

*Voor de Vice-Eerste Minister en Minister
van Buitenlandse Zaken, afwezig,
De Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken,*

H. FAYAT.

*Le Ministre du Commerce extérieur
et de l'Assistance technique,*

*De Minister van Buitenlandse Handel
en Technische Bijstand,*

M. BRASSEUR.*Le Ministre des Communications,**De Minister van Verkeerswezen,***A. BERTRAND.**

CONVENTION

relative au Contrat de Transport International
de Marchandises par Route (C. M. R.).

PREAMBULE.

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 rentrent 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 :

- a) Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;
- b) Aux transports funéraires;
- c) 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.

VERDRAG

betreffende de Overeenkomst tot Internationaal
Vervoer van Goederen over de Weg (C. M. R.).

(Vertaling.)

PREAMBULE.

De Verdragsluitende Partijen,

Erkend hebbende het nut om de voorwaarden van de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, in het bijzonder voor wat betreft de voor dit vervoer te gebruiken documenten en de aansprakelijkheid van de vervoerder, op eenvormige wijze te regelen,

Zijn overeenkomstig als volgt :

HOOFDSTUK I.

Toepasselijkheid.

Artikel 1.

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan tenminste één een bij het Verdrag partij zijnd land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen.

2. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder « voertuigen » verstaan: de motorijtuigen, gelede voertuigen, aanhangswagens en opleggers, zoals deze zijn omschreven in artikel 4 van het Verdrag nopens het wegverkeer van 19 september 1949.

3. Dit Verdrag is eveneens van toepassing, indien het vervoer, dat binnen zijn werkingssfeer valt, wordt bewerkstelligd door Staten of door Regeringsinstellingen of -organisaties.

4. Dit Verdrag is niet van toepassing :

- a) Op vervoer, bewerkstelligd overeenkomstig internationale post-overeenkomsten;
- b) Op vervoer van lijken;
- c) Op verhuizingen.

5. De Verdragsluitende Partijen komen overeen, dat dit Verdrag niet door bijzondere overeenkomsten, gesloten tussen twee of meer van haar, zal worden gewijzigd, tenzij om aan de werking daarvan haar grensverkeer te onttrekken of om voor vervoer, dat uitsluitend over haar grondgebied plaats heeft, het gebruik van een de goederen vertegenwoordigende vrachtbrief toe te staan.

Artikel 2.

1. Wanneer het voertuig, waarin de goederen zich bevinden, over een gedeelte van het traject wordt vervoerd over zee, per spoor, over de binnenwateren of door de lucht, zonder dat de goederen — behoudens ter toepassing van de bepalingen van artikel 14 — uit dat voertuig worden uitgeladen, blijft dit Verdrag niettemin van toepassing op het gehele vervoer. Voorzover evenwel wordt bewezen dat verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering van de goederen, ontstaan tijdens het vervoer op andere wijze dan over de weg, niet is veroorzaakt door een daad of nalatigheid van de wegvervoerder en voortspuit uit een feit, dat zich alleen heeft kunnen voordoen tijdens en tengevolge van het vervoer anders dan over de weg, wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder niet bepaald door dit Verdrag, maar op de wijze waarop de aansprakelijkheid van de niet-wegvervoerder zou zijn bepaald, zo een vervoerovereenkomst tussen de afzender en de niet-wegvervoerder tot vervoer van de goederen alleen zou zijn afgesloten overeenkomstig de wettelijke bepalingen van dwingend recht betreffende het vervoer van goederen op die andere wijze. Bij gebreke van dergelijke bepalingen wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder echter bepaald door dit Verdrag.

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;

2. Indien de wegvervoerder zelf het gedeelte van het vervoer dat niet over de weg plaats vindt bewerkstelligt, wordt zijn aansprakelijkheid eveneens bepaald volgens het eerste lid, als werden zijn hoedanigheden van wegvervoerder en niet-wegvervoerder uitgeoefend door twee verschillende personen.

HOOFDSTUK II.

Personen voor wie de vervoerder aansprakelijk is.

Artikel 3.

Voor de toepassing van dit Verdrag is de vervoerder, als ware het voor zijn eigen daden en nalatigheden, aansprakelijk voor de daden en nalatigheden van zijn ondergeschikten en van alle andere personen, van wie hij zich voor de bewerkstelling van het vervoer bedient, wanneer deze ondergeschikten of deze personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden.

HOOFDSTUK III.

Sluiting en uitvoering van de vervoerovereenkomst.

Artikel 4.

De vervoerovereenkomst wordt vastgesteld in een vrachtbrief. De afwezigheid, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief tast noch het bestaan noch de geldigheid aan van de vervoerovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 5.

1. De vrachtbrief wordt opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren, ondertekend door de afzender en de vervoerder. Deze ondertekening kan worden gedrukt of vervangen door de stempels van de afzender en de vervoerder, indien de wetgeving van het land, waar de vrachtbrief wordt opgemaakt, zulks toelaat. Het eerste exemplaar wordt overhandigd aan de afzender, het tweede begeleidt de goederen en het derde wordt door de vervoerder behouden.

2. Wanneer de te vervoeren goederen moeten worden geladen in verschillende voertuigen of wanneer het verschillende soorten goederen of afzonderlijke partijen betreft, heeft de afzender of de vervoerder het recht om te eisen, dat er evenzoveel vrachtbrieven worden opgemaakt als er voertuigen moeten worden gebruikt of als er soorten of partijen goederen zijn.

Artikel 6.

1. De vrachtbrief moet de volgende aanduidingen bevatten :

- a) De plaats en de datum van het opmaken daarvan;
- b) De naam en het adres van de afzender;
- c) De naam en het adres van de vervoerder;
- d) De plaats en de datum van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering der goederen;
- e) De naam en het adres van de geadresseerde;
- f) De gebruikelijke aanduiding van de aard der goederen en de wijze van verpakking en, voor gevaarlijke goederen, hun algemeen erkende benaming;
- g) Het aantal colli, hun bijzondere merken en hun nummers;
- h) Het bruto-gewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen;
- i) De op het vervoer betrekking hebbende kosten (vrachtprijs, bijkomende kosten, douane-rechten en andere vanaf de sluiting van de overeenkomst tot aan de aflevering opkomende kosten);
- j) De voor het vervullen van douane- en andere formaliteiten nodige instructies;
- k) De aanduiding, dat het vervoer, ongeacht enig tegenstrijdig beding, is onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag.

2. Als het geval zich voordoet, moet de vrachtbrief nog de volgende aanduidingen bevatten :

- a) Het verbod van overlading;
- b) De kosten, welke de afzender voor zijn rekening neemt;
- c) Het bedrag van het bij de aflevering van de goederen te innen remboursement;
- d) De gedeclareerde waarde der goederen en het bedrag van het bijzonder belang bij de aflevering;

- 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.

- e) De instructies van de afzender aan de vervoerder voor wat betreft de verzekering der goederen;
- f) De overeengekomen termijn, binnen welke het vervoer moet zijn volbracht;
- g) De lijst van bescheiden, welke aan de vervoerder zijn overhandigd.

3. De partijen kunnen in de vrachtbrief ieder andere aanduiding, welke zij nuttig achten, opnemen.

Artikel 7.

1. De afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schaden, welke door de vervoerder worden geleden tengevolge van de onnauwkeurigheid of de onvolledigheid :

- a) van de aanduidingen, aangegeven in artikel 6, eerste lid onder b), d), e), f), g), h) en j);
- b) van de aanduidingen, aangegeven in artikel 6, tweede lid;
- c) van alle andere aanduidingen of instructies, welke hij verstrekt voor het opmaken van de vrachtbrief of om daarin te worden opgenomen.

2. Indien de vervoerder op verzoek van de afzender de vermeldingen, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, in de vrachtbrief opneemt, wordt hij behoudens tegenbewijs geacht voor rekening van de afzender te handelen.

3. Indien de vrachtbrief niet de vermelding, bedoeld in artikel 6, eerste lid onder k), bevat, is de vervoerder aansprakelijk voor alle kosten en schaden, welke de rechthebbende op de goederen door deze nalatigheid lijdt.

Artikel 8.

1. Bij de inontvangstneming der goederen is de vervoerder gehouden te onderzoeken :

- a) De juistheid van de vermeldingen in de vrachtbrief met betrekking tot het aantal colli en hun merken en nummers;
- b) De uiterlijke staat van de goederen en hun verpakking.

2. Indien de vervoerder geen redelijke middelen ter beschikking staan om de juistheid van de vermeldingen, bedoeld in het eerste lid onder a) van dit artikel, te onderzoeken, tekent hij in de vrachtbrief met redenen omkleed aan, welke voorbehouden hij maakt. Eveneens geeft hij de redenen aan voor alle voorbehouden, welke hij maakt ten aanzien van de uiterlijke staat van de goederen en van hun verpakking. Deze voorbehouden verbinden de afzender niet, indien zij niet uitdrukkelijk in de vrachtbrief door hem zijn aanvaard.

3. De afzender heeft het recht te eisen, dat de vervoerder het bruto-gewicht of de op andere wijze uitgedrukte hoeveelheid der goederen onderzoekt. Hij kan tevens een onderzoek van de inhoud der colli eisen. De vervoerder kan de kosten van het onderzoek in rekening brengen. Het resultaat van de onderzoeken wordt in de vrachtbrief neergelegd.

Artikel 9.

1. De vrachtbrief levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van de voorwaarden der overeenkomst en van ontvangst van de goederen door de vervoerder.

2. Bij gebreke van vermelding in de vrachtbrief van gemotiveerde voorbehouden van de vervoerder wordt vermoed, dat de goederen en hun verpakking in uiterlijk goede staat waren op het ogenblik van de inontvangstneming door de vervoerder en dat het aantal colli en hun merken en nummers in overeenstemming waren met de opgaven in de vrachtbrief.

Artikel 10.

De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor de schade aan personen, materiaal of aan andere goederen en de kosten, welke voortvloeien uit de gebrekkige verpakking van de goederen tenzij de gebrekkigheid zichtbaar of aan de vervoerder bekend was op het ogenblik van de inontvangstneming, en de vervoerder te dien aanzien geen voorbehouden heeft gemaakt.

Artikel 11.

1. Ter voldoening aan douane en andere formaliteiten, welke vóór de aflevering van de goederen moeten worden vervuld, moet de afzender de nodige bescheiden bij de vrachtbrief voegen of ter beschikking van de vervoerder stellen en hem alle gewenste inlichtingen verschaffen.

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 contestation 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

2. De vervoerder is niet gehouden de nauwkeurigheid en de volledigheid van deze bescheiden en inlichtingen te onderzoeken. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade, die kunnen voortspruiten uit de afwezigheid, onvolledigheid of onregelmatigheid van deze bescheiden en inlichtingen, behoudens in geval van schuld van de vervoerder.

3. De vervoerder is op dezelfde voet als een commissaris aansprakelijk voor de gevolgen van verlies of onjuiste behandeling van de bescheiden, die in de vrachtbrief zijn vermeld en deze begeleiden of in zijn handen zijn gesteld. De door hem verschuldigde schadevergoeding mag evenwel die, verschuldigd in geval van verlies van de goederen, niet overschrijden.

Artikel 12.

1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken, in het bijzonder door van de vervoerder te vorderen dat hij het vervoer ophoudt, de plaats bestemd voor de aflevering der goederen wijzigt of de goederen aflevert aan een andere geadresseerde dan in de vrachtbrief is aangegeven.

2. Dit recht vervalt, wanneer het tweede exemplaar van de vrachtbrief aan de geadresseerde is overhandigd of wanneer deze gebruik maakt van het recht bedoeld in artikel 13, eerste lid; vanaf dat ogenblik moet de vervoerder zich houden aan de opdrachten van de geadresseerde.

3. Het beschikkingsrecht komt evenwel reeds vanaf het opmaken van de vrachtbrief aan de geadresseerde toe, wanneer een vermelding in die zin door de afzender op de vrachtbrief is gesteld.

4. Indien de geadresseerde bij de uitoefening van zijn beschikkingsrecht bepaalt, dat de goederen aan een andere persoon moeten worden afgeleverd, kan deze persoon geen andere geadresseerde aanwijzen.

5. De uitoefening van het beschikkingsrecht is onderworpen aan de volgende voorwaarden :

a) De afzender of, in het geval bedoeld in het derde lid van dit artikel, de geadresseerde, die dit recht wenst uit te oefenen, moet het eerste exemplaar van de vrachtbrief, waarop de aan de vervoerder gegeven nieuwe instructies moeten zijn aangetekend, overleggen en de vervoerder schadeloos stellen voor kosten en schade die de uitvoering van deze instructies meebrengt;

b) De uitvoering van deze instructies moet mogelijk zijn op het ogenblik, dat de instructies de persoon, die deze moet uitvoeren, bereiken, en zij mag noch de normale bedrijfsvoering van de vervoerder beletten noch schade toebrengen aan afzenders of geadresseerden van andere zendingen;

c) De instructies mogen nimmer het verleden van de zending tot gevolg hebben.

6. Wanneer de vervoerder tengevolge van de bepalingen van het vijfde lid onder b) van dit artikel de instructies, die hij ontvangt, niet kan uitvoeren, moet hij onmiddellijk de persoon, van wie deze instructies afkomstig zijn, daarvan in kennis stellen.

7. De vervoerder, die de volgens de voorwaarden van dit artikel gegeven instructies niet heeft uitgevoerd of die dergelijke instructies heeft opgevolgd zonder overlegging van het eerste exemplaar van de vrachtbrief te hebben geëist, is tegenover de rechthebbende aansprakelijk voor de hierdoor veroorzaakte schade.

Artikel 13.

1. Na aankomst van de goederen op de plaats bestemd voor de aflevering, heeft de geadresseerde het recht van de vervoerder te vorderen dat het tweede exemplaar van de vrachtbrief aan hem wordt overhandigd en de goederen aan hem worden afgeleverd, een en ander tegen ontvangstbewijs. Wanneer verlies van de goederen is vastgesteld of de goederen aan het einde van de termijn, bedoeld in artikel 19, naar zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd om op eigen naam tegenover de vervoerder gebruik te maken van de rechten, die uit de vervoerovereenkomst voortspruiten.

2. De geadresseerde, die gebruik maakt van de rechten, die hem ingevolge het eerste lid van dit artikel zijn toegekend, is gehouden de volgens de vrachtbrief verschuldigde bedragen te betalen. In geval van geschil terzake is de vervoerder niet verplicht om de goederen af te leveren dan tegen zekerheidstelling door de geadresseerde.

Artikel 14.

1. Indien, om welke reden ook, de uitvoering van de overeenkomst op de voorwaarden van de vrachtbrief onmogelijk is of wordt

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 judiciaire 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

voordat de goederen op de plaats bestemd voor de aflevering, zijn aangekomen, is de vervoerder gehouden instructies te vragen aan de persoon, die het recht heeft overeenkomstig artikel 12 over de goederen te beschikken.

2. Indien evenwel de omstandigheden de uitvoering van het vervoer toelaten op andere voorwaarden dan die van de vrachtbrief en indien de vervoerder niet tijdig instructies heeft kunnen verkrijgen van de persoon, die het recht heeft overeenkomstig artikel 12 over de goederen te beschikken, neemt hij de maatregelen, welke hem het beste voorkomen in het belang van de persoon, die het recht heeft over de goederen te beschikken.

Artikel 15.

1. Wanneer na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming zich omstandigheden voordoen die de aflevering beletten, vraagt de vervoerder instructies aan de afzender. Indien de geadresseerde de goederen weigert, heeft de afzender het recht om daarover te beschikken zonder verplicht te zijn het eerste exemplaar van de vrachtbrief te tonen.

2. De geadresseerde kan, zelfs indien hij de goederen heeft geweigerd, te allen tijde de aflevering daarvan vragen, zolang de vervoerder geen andersluidende instructies van de afzender heeft ontvangen.

3. Indien een omstandigheid, die de aflevering belet, zich voordoet, nadat de geadresseerde overeenkomstig zijn recht ingevolge artikel 12, derde lid, opdracht heeft gegeven om de goederen aan een andere persoon af te leveren, treedt voor de toepassing van het eerste en tweede lid van dit artikel de geadresseerde in de plaats van de afzender en die andere persoon in de plaats van de geadresseerde.

Article 16.

1. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de kosten, welke zijn verzoek om instructies of de uitvoering van ontvangen instructies voor hem meebrengt, mits deze kosten niet door zijn schuld zijn ontstaan.

2. In de gevallen, bedoeld in artikel 14, eerste lid, en in artikel 15, kan de vervoerder de goederen onmiddellijk voor rekening van de rechthebbende lossen; na deze lossing wordt het vervoer geacht te zijn geëindigd. De vervoerder neemt dan de bewaring van de goederen op zich. Hij kan de goederen evenwel aan een derde toevertrouwen en is dan slechts aansprakelijk voor een oordeelkundige keuze van deze derde. De goederen blijven belast met volgens de vrachtbrief verschuldigde bedragen en alle andere kosten.

3. De vervoerder kan zonder instructies van de rechthebbende af te wachten tot verkoop van de goederen overgaan, wanneer de wederzijdse aard of de staat van de goederen dit rechtvaardigt of wanneer de kosten van bewaring onevenredig hoog zijn in verhouding tot de waarde van de goederen. In andere gevallen kan hij eveneens tot verkoop overgaan, wanneer hij niet binnen een redelijke termijn van de rechthebbende andersluidende instructies heeft ontvangen, waarvan de uitvoering redelijkerwijze kan worden gevorderd.

4. Indien de goederen ingevolge dit artikel zijn verkocht, moet de opbrengst van de verkoop ter beschikking van de rechthebbende worden gesteld onder aftrek van de kosten, die op de goederen drukken. Indien deze kosten de opbrengst van de verkoop te boven gaan, heeft de vervoerder recht op het verschil.

5. De verkoop geschiedt op de wijze bepaald door de wet of de gebruiken van de plaats, waar de goederen zich bevinden.

HOOFDSTUK IV.

Aansprakelijkheid van de vervoerder.

Artikel 17.

1. De vervoerder is aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering, alsmede voor de vertraging in de aflevering.

2. De vervoerder is ontheven van deze aansprakelijkheid, indien het verlies, de beschadiging of de vertraging is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende, door een opdracht van deze, welke niet het gevolg is van schuld van de vervoerder, door een eigen gebrek

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

van de goederen of door omstandigheden, die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

3. De vervoerder kan zich niet aan zijn aansprakelijkheid onttrekken door een beroep te doen op gebreken van het voertuig, waarvan hij zich bedient om het vervoer te bewerkstelligen, of op fouten van de persoon, van wie het voertuig heeft gehuurd of van diens ondergeschikten.

4. Met inachtneming van artikel 18, tweede tot vijfde lid, is de vervoerder ontheven aan zijn aansprakelijkheid, wanneer het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere gevaren, eigen aan één of meer van de volgende omstandigheden :

- a) Gebruik van open en niet met een dekzeil afgedekte voertuigen, wanneer dit gebruik uitdrukkelijk is overeengekomen en in de vrachtbrief is vermeld;
- b) Ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn;
- c) Behandeling, lading, stuwning of lossing van de goederen door de afzender, de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen;
- d) De aard van bepaalde goederen, die door met deze aard zelf samenhangende oorzaken zijn blootgesteld hetzij aan geheel of gedeeltelijk verlies hetzij aan beschadiging, in het bijzonder door breuk, roest, bederf, uitdroging, lekkage, normaal kwaliteitsverlies, of optreden van ongedierte en knaagdieren.
- e) Onvolledigheid of gebrekkigheid van de merken of nummers de colli;
- f) Vervoer van levende dieren.

5. Indien ingevolge dit artikel de vervoerder niet aansprakelijk is voor sommige der factoren, die de schade hebben veroorzaakt, is hij slechts aansprakelijk in evenredigheid tot de mate waarin de factoren waarvoor hij ingevolge dit artikel aansprakelijk is, tot de schade hebben bijgedragen.

Artikel 18.

1. Het bewijs, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging door één der in artikel 17, tweede lid, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de vervoerder.

2. Wanneer de vervoerder aantoont, dat gelet, op de omstandigheden van het geval, het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van een of meer van de in artikel 17, vierde lid, genoemde bijzondere gevaren, wordt vermoed dat deze daarvan de oorzaak zijn. De rechthebbende kan evenwel bewijzen, dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door een van deze gevaren veroorzaakt is.

3. Het hierboven genoemde vermoeden bestaat niet in het in artikel 17, vierde lid, onder a), genoemde geval, indien zich een ongewoon groot tekort of een verlies van colli voordoet.

4. Indien het vervoer wordt bewerkstelligd door middel van een voertuig, ingericht om de goederen te onttrekken aan de invloed van hitte, koude, temperatuurverschillen of vochtigheid van de lucht, kan de vervoerder geen beroep doen op het voorrecht van artikel 17, vierde lid, onder d), tenzij hij bewijst, dat alle maatregelen, waartoe hij, rekening houdende met de omstandigheden, verplicht was, zijn genomen met betrekking tot de keuze, het onderhoud en het gebruik van deze inrichtingen en dat hij zich heeft gericht naar de bijzondere instructies, die hem mochten zijn gegeven.

5. De vervoerder kan geen beroep doen op het voorrecht van artikel 17, vierde lid, onder f), tenzij hij bewijst, dat alle maatregelen, waartoe hij normaliter, rekening houdende met de omstandigheden, verplicht was, zijn genomen en dat hij zich heeft gericht naar de bijzondere instructies, die hem mochten zijn gegeven.

Artikel 19.

Er is vertraging in de aflevering, wanneer de goederen niet zijn afgeleverd binnen de bedongen termijn of, bij gebreke van zulk een termijn wanneer de werkelijke duur van het vervoer, zo men rekening houdt met de omstandigheden en met name, bij gedeeltelijke lading, met de tijd benodigd voor het verkrijgen van een volledige lading op de gebruikelijke voorwaarden, meer tijd vergt dan een goed vervoerder redelijkerwijze behoort te worden toegestaan.

Artikel 20.

1. De rechthebbende kan, zonder enig nader bewijs, de goederen als verloren beschouwen, wanneer zij niet zijn afgeleverd binnen der-

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.

tig dagen na afloop van de bedongen termijn, of, bij gebreke van zulk een termijn, binnen zestig dagen na de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.

2. De rechthebbende kan bij ontvangst van de schadevergoeding voor de verloren goederen schriftelijk verzoeken hem onmiddellijk te berichten ingeval de goederen worden teruggevonden in de loop van het jaar, volgende op de betaling der schadevergoeding. Dit verzoek wordt hem schriftelijk bevestigd.

3. Binnen dertig dagen na ontvangst van dit bericht kan de rechthebbende vorderen, dat de goederen aan hem worden afgeleverd tegen betaling van de volgens de vrachtbijlage verschuldigde bedragen en tegen teruggave van de schadevergoeding, die hij heeft ontvangen, onder aftrek van de kosten, welke in deze schadevergoeding mochten zijn begrepen, en met behoud van alle rechten op schadevergoeding voor vertraging in de aflevering ingevolge artikel 23 en, indien toepasselijk, ingevolge artikel 26.

4. Bij gebreke hetzij van het verzoek, bedoeld in het tweede lid, hetzij van instructies gegeven binnen de termijn van dertig dagen, bedoeld in het derde lid, of ook, indien de goederen eerst meer dan een jaar na betaling over de goederen beschikken overeenkomstig de wet van de plaats, waar deze zich bevinden.

Artikel 21.

Indien de goederen aan de geadresseerde zijn afgeleverd zonder inning van het remboursement, dat door de vervoerder volgens de bepalingen van de vervoerovereenkomst zou moeten zijn ontvangen, is de vervoerder gehouden de afzender schadeloos te stellen tot ten hoogste het bedrag van het remboursement, onverminderd zijn verhaal op de geadresseerde.

Artikel 22.

1. Indien de afzender aan de vervoerder gevaarlijke goederen aanbiedt, licht hij hem in over de juiste aard van het gevaar, dat zij opleveren, en geeft hij, zo nodig, de te nemen voorzorgmaatregelen aan. Indien deze inlichting niet in de vrachtbijlage is vermeld, staat het aan de afzender of de geadresseerde met enig ander middel te bewijzen, dat de vervoerder kennis heeft gedragen van de juiste aard van het gevaar, dat het vervoer van de voornoemde goederen opleverde.

2. De gevaarlijke goederen, die niet, gegeven het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, als zodanig aan de vervoerder bekend waren, kunnen op ieder ogenblik en op iedere plaats door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt en wel zonder enige schadevergoeding; de afzender is bovendien aansprakelijk voor alle kosten en schade, voortvloeiende uit de aanbieding ten vervoer of uit het vervoer zelf.

Artikel 23.

1. Wanneer ingevolge de bepalingen van dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van de goederen ten laste van de vervoerder wordt gebracht, wordt deze schadevergoeding berekend naar de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van de inontvangstneming.

2. De waarde van de goederen wordt vastgesteld volgens de beurskoers of, bij gebreke daarvan, volgens de gangbare marktprijs of, bij gebreke van een en ander, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit.

3. De schadevergoeding kan evenwel niet meer bedragen dan 25 frank voor elk ontbrekend kilogram bruto-gewicht. Onder frank wordt verstaan de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram van een gehalte van 0,900.

4. Bovendien worden de vrachtprijs, de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer der goederen gemaakte kosten, in geval van geheel verlies volledig en in geval van gedeeltelijk verlies naar verhouding terugbetaald; verdere schadevergoeding is niet verschuldigd.

5. In geval van vertraging is, indien de rechthebbende bewijst, dat daardoor schade is ontstaan, de vervoerder gehouden voor deze schade een vergoeding te betalen, die niet meer kan bedragen dan de vrachtprijs.

6. Hogere vergoedingen kunnen slechts worden gevorderd in geval van aangifte van de waarde der goederen of van een bijzonder belang bij de aflevering, overeenkomstig de artikelen 24 en 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.

Artikel 24.

De afzender kan tegen betaling van een overeengekomen toeslag en de vrachtbrief een waarde van de goederen aangeven, die het maximum vermeld in het derde lid van artikel 23, overschrijdt. In dat geval treedt het aangegeven bedrag in de plaats van dit maximum.

Artikel 25.

1. In geval van beschadiging vergoedt de vervoerder het bedrag van de waardevermindering, berekend naar de volgens artikel 23, eerste tweede en vierde lid vastgestelde waarde der goederen.

2. De schadevergoeding belooft evenwel niet meer dan de volgende bedragen :

a) Indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd het bedrag, dat zij zou hebben belopen in geval van geheel verlies.

b) Indien slechts een gedeelte van de zending door de beschadigingen waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderd gedeelte.

Artikel 26.

1. De afzender kan tegen betaling van een overeengekomen toeslag het bedrag van een bijzonder belang bij de aflevering voor het geval van verlies of beschadiging en voor dat van overschrijding van de overeengekomen termijn, vaststellen door vermelding van dit bedrag in de vrachtbrief.

2. Indien een bijzonder belang bij de aflevering is aangegeven, kan, onafhankelijk van de schadevergoedingen, bedoeld in de artikelen 23, 24 en 25, en tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang, een schadevergoeding worden gevorderd gelijk aan de bewezen bijkomende schade.

Artikel 27.

1. De rechthebbende kan over het bedrag der schadevergoeding rente vorderen. Deze rente, ten bedrage van vijf procent per jaar, loopt vanaf de dag waarop de vordering schriftelijk bij de vervoerder is ingediend of, indien dit niet is geschied, vanaf de dag waarop zij in rechte aanhangig is gemaakt.

2. Wanneer de bedragen, die tot grondslag voor de berekening der schadevergoeding dienen, niet zijn uitgedrukt in de munt van het land, waar de betaling wordt gevorderd, geschiedt de omrekening volgens de koers van de dag en de plaats van betaling der schadevergoeding.

Artikel 28.

1. Wanneer het verlies, de beschadiging of de vertraging, ontstaat in de loop van een aan dit Verdrag onderworpen vervoer, volgens de toepasselijke wet kan leiden tot een vordering, die niet op de vervoerovereenkomst is gegrond, kan de vervoerder zich beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of de verschuldigde schadevergoedingen vaststellen of beperken.

2. Wanneer de niet op de vervoerovereenkomst berustende aansprakelijkheid voor verlies, beschadiging of vertraging, van één der personen voor wie de vervoerder ingevolge artikel 3 aansprakelijk is, in het geding is, kan deze persoon zich eveneens beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, die de aansprakelijkheid van de vervoerder uitsluiten of de verschuldigde schadevergoedingen vaststellen of beperken.

Artikel 29.

1. De vervoerder heeft niet het recht om zich te beroepen op de bepalingen van dit hoofdstuk, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken of die de bewijslast omkeren, indien de schade voortvloeit uit zijn opzet of uit schuld zijnerzijds, welke volgens de wet van het gerecht, waar de vordering aanhangig is, met opzet gelijkgesteld wordt.

2. Hetzelfde geldt bij opzet of schuld van de ondergeschikten van de vervoerder of van alle andere personen, van wier diensten hij voor de bewerkstelling van het vervoer gebruik maakt, wanneer deze ondergeschikten of deze andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. In dat geval hebben deze ondergeschikten of andere personen eveneens niet het recht om zich, voor wat hun persoonlijke aansprakelijkheid betreft, te beroepen op de bepalingen van dit hoofdstuk, als omschreven in het eerste lid.

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 contractant 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.

HOOFDSTUK V.

Vorderingen in en buiten rechte.

Artikel 30.

1. Indien de geadresseerde de goederen in ontvangst heeft genomen zonder dat hij ten overstaan van de vervoerder de staat daarvan heeft vastgesteld of zonder dat hij, indien het zichtbare verliezen of beschadigingen betreft, uiterlijk op het ogenblik van de aflevering, of, indien het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft, binnen zeven dagen na de aflevering, zon- en feestdagen niet inbegrepen, voorbehouden ter kennis van de vervoerder heeft gebracht, waarin de algemene aard van het verlies of de beschadiging, is aangegeven, wordt hij behoudens tegenbewijs geacht de goederen te hebben ontvangen in de staat als omschreven in de vrachtbrief. De bovenbedoelde voorbehouden moeten, indien het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft, schriftelijk worden gemaakt.

2. Wanneer de staat van de goederen door de geadresseerde ten overstaan van de vervoerder is vastgesteld, is geen tegenbewijs tegen het resultaat van deze vaststelling toegelaten, tenzij het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft en de geadresseerde schriftelijke voorbehouden ter kennis van de vervoerder heeft gebracht binnen zeven dagen, zon- en feestdagen niet inbegrepen, na deze vaststelling.

3. Bij vertraging in de aflevering is schadevergoeding alleen verschuldigd, indien binnen een termijn van 21 dagen nadat de goederen ter beschikking van de geadresseerde zijn gesteld, een schriftelijk voorbehoud ter kennis van de vervoerder is gebracht.

4. Bij het bepalen van de termijnen ingevolge dit artikel wordt de datum van aflevering of, al naar het geval, de datum van vaststelling of die van terbeschikkingstelling niet meegerekend.

5. De vervoerder en de geadresseerde verlenen elkaar alle redelijke faciliteiten voor de nodige vaststellingen en onderzoekingen.

Artikel 31.

1. Alle rechtsgedingen, waartoe het aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, kunnen door de eiser behalve voor de gerechten van de bij dit Verdrag partij zijnde landen, bij beding tussen partijen aangewezen, worden gebracht voor de gerechten van het land op het grondgebied waarvan :

a) De gedaagde zijn gewone verblijfplaats, zijn hoofdzetel of het filiaal of agentschap heeft, door bemiddeling waarvan de vervoer-overeenkomst is gesloten, of

b) De plaats van inontvangstneming der goederen of de plaats bestemd voor de aflevering der goederen, is gelegen; zij kunnen voor geen andere gerechten worden gebracht.

2. Wanneer in een rechtsgeding, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, een vordering aanhangig is voor een volgens dat lid bevoegd gerecht, of wanneer in een zodanig geding door een zodanig gerecht een uitspraak is gedaan, kan geen nieuwe vordering omtrent hetzelfde onderwerp tussen dezelfde partijen worden ingesteld, tenzij de uitspraak van het gerecht, waarvoor de eerste vordering aanhangig is gemaakt, niet vatbaar is voor tenuitvoerlegging in het land, waarin de nieuwe vordering wordt ingesteld.

3. Wanneer in een rechtsgeding, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, een uitspraak, gedaan door een gerecht van een bij het Verdrag partij zijnd land, in dat land uitvoerbaar is geworden, wordt zij eveneens uitvoerbaar in elk ander bij het Verdrag partij zijnd land, zodra de aldaar terzake voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten kunnen geen hernieuwde behandeling van de zaak meebrengen.

4. De bepalingen van het derde lid van dit artikel zijn van toepassing op uitspraken op tegenspraak gewezen, op uitspraken bij verstek en op schikkingen, aangegaan ten overstaan van de rechter, maar zij zijn niet van toepassing op uitspraken die slechts bij voorraad uitvoerbaar zijn, noch op veroordelingen tot vergoeding van schaden en interessen, welke boven de kosten zijn uitgesproken tegen een eiser wegens de gehele of gedeeltelijke afwijzing van zijn vordering.

5. Van onderdanen van bij het Verdrag partij zijnde landen, die hun woonplaats of een bedrijf hebben in een van deze landen, kan geen zekerheidstelling voor de betaling der proceskosten worden gevorderd in rechtsgedingen, waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft.

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,

Artikel 32.

1. De rechtsvorderingen, waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, verjaren door verloop van een jaar. In geval van opzet of van schuld, welke volgens de wet van het gerecht, waarvoor de vordering aanhangig is, met opzet gelijkgesteld wordt, is de verjaringstermijn drie jaar. De verjaring loopt :

- a) In geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging, vanaf de dag, waarop de goederen zijn afgeleverd;
- b) In geval van volledig verlies, vanaf de dertigste dag na afloop van de bedongen termijn of, bij gebreke van zulk een termijn, vanaf de zestigste dag na de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder;
- c) In alle andere gevallen, na afloop van een termijn van drie maanden na de sluiting der vervoerovereenkomst.

De hierboven als begin van de verjaring aangegeven dag wordt niet begrepen in de verjaringstermijn.

2. Een schriftelijke vordering schorst de verjaring tot aan de dag, waarop de vervoerder de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. In geval van gedeeltelijke aanvaarding van de vordering hervat de verjaring haar loop alleen voor het deel van de vordering, dat betwist blijft. Het bewijs van ontvangst van de vordering of van het antwoord en van het terugzenden der stukken rust op de partij, die dit felt inroepen. Verder, op hetzelfde onderwerp betrekking hebbende vorderingen schorsen de verjaring niet.

3. Met inachtneming van de bepalingen van het tweede lid, wordt de schorsing van de verjaring beheerst door de wet van het gerecht waarvoor de zaak aanhangig is. Hetzelfde geldt voor de stuiting van de verjaring.

4. Een verjaarde vordering kan ook niet meer in de vorm van een vordering in reconventie of van een exceptie worden geldend gemaakt.

Artikel 33.

De vervoerovereenkomst kan een bepaling bevatten inzake het toekennen van bevoegdheid aan een scheidsgerecht, mits deze bepaling inhoudt, dat het scheidsgerecht dit Verdrag zal toepassen.

HOOFDSTUK VI.

Bepalingen nopens vervoer verricht door opvolgende vervoerders.

Artikel 34.

Indien een vervoer, onderworpen aan één enkele overeenkomst, wordt bewerkstelligd door opvolgende wegvervoerders, worden de tweede en ieder van de volgende vervoerders door inontvangstneming van de goederen en van de vrachtbrief partij bij de overeenkomst op de voorwaarden van de vrachtbrief en wordt ieder van hen aansprakelijk voor de bewerkstelling van het gehele vervoer.

Artikel 35.

1. De vervoerder, die de goederen van de voorafgaande vervoerder in ontvangst neemt, overhandigt hem een gedateerd en ondertekend ontvangstbewijs. Hij moet zijn naam en adres op het tweede exemplaar van de vrachtbrief vermelden. Indien daartoe aanleiding is, tekent hij op dat exemplaar alsmede op het ontvangstbewijs soortgelijke voorbehouden aan als die, bedoeld in artikel 8, tweede lid.

2. De bepalingen van artikel 9 zijn op de betrekkingen tussen opvolgende vervoerders van toepassing.

Artikel 36.

Behoudens in het geval van een eis in reconventie of van een exceptie, opgeworpen in een rechtsgeding inzake een eis, welke is gebaseerd op dezelfde vervoerovereenkomst, kan de vordering tot aansprakelijkheid voor verlies, beschadiging of vertraging slechts worden gericht tegen de eerste vervoerder, de laatste vervoerder of de vervoerder, die het deel van het vervoer bewerkstelligde, gedurende hetwelk het feit, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan; de vordering kan tegelijkertijd tegen verschillende van deze vervoerders worden ingesteld.

Artikel 37.

De vervoerder, die een schadevergoeding heeft betaald uit hoofde van de bepalingen van dit Verdrag, heeft recht van verhaal voor de

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.

hoofdsom, rente en kosten tegen de vervoerders, die aan de uitvoering van de vervoerovereenkomst hebben deelgenomen, overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) De vervoerder, door wiens toedoen de schade is veroorzaakt, draagt de schadevergoeding alleen, onverschillig of deze door hemzelf of door een andere vervoerder is betaald;

b) Wanneer de schade is veroorzaakt door toedoen van twee of meer vervoerders, moet ieder van hen een bedrag betalen in verhouding tot zijn deel van de aansprakelijkheid; indien begroting van de delen der aansprakelijkheid niet mogelijk is, is ieder van hen aansprakelijk in verhouding tot het hem toekomende deel van de beloning voor het vervoer;

c) Indien niet kan worden vastgesteld, aan wie van de vervoerders de aansprakelijkheid moet worden toegerekend, wordt het bedrag van de schadevergoeding verdeeld tussen alle vervoerders, in de verhouding bepaald onder b).

Artikel 38.

Indien een van de vervoerders insolvent is, wordt het door hem verschuldigde deel, dat hij niet heeft betaald, tussen alle andere vervoerders verdeeld in verhouding tot hun beloning.

Artikel 39.

1. De vervoerder, op wie verhaal wordt uitgeoefend ingevolge de artikelen 37 en 38, is niet gerechtigd de gegrondheid van de betaling door de vervoerder, die het verhaal uitoefent, te betwisten, wanneer de schadevergoeding is vastgesteld bij rechterlijk uitspraak, mits hij behoorlijk van het rechtsgeding in kennis is gesteld en hij gelegenheid heeft gehad om daarin zich te voegen of tussen te komen.

2. De vervoerder, die verhaal wil uitoefenen, kan zulks doen voor het bevoegde gerecht van het land, waarin een van de betrokken vervoerders zijn gewone verblijfplaats, zijn hoofdzetel of het filiaal of agentschap heeft, door bemiddeling waarvan de vervoerovereenkomst is gesloten. Het verhaal kan in een en hetzelfde geding tegen alle betrokken vervoerders worden gericht.

3. De bepalingen van artikel 31, derde en vierde lid, zijn van toepassing op rechterlijke uitspraken, gegeven terzake van het verhaal ingevolge de artikelen 37 en 38.

4. De bepalingen van artikel 32 zijn van toepassing op het verhaal tussen vervoerders. De verjaring loopt evenwel hetzij vanaf de dag van een rechterlijk einduitspraak tot vaststelling van de ingevolge de bepalingen van dit Verdrag te betalen schadevergoeding hetzij, bij gebreke van zulk een uitspraak, vanaf de dag waarop de betaling is geschied.

Artikel 40.

De vervoerders kunnen onderling een van de artikelen 37 en 38 afwijkende regeling bedingen.

HOOFDSTUK VII.

Nietigheid van bedingen in strijd met het Verdrag.

Artikel 41.

1. Behoudens de bepalingen van artikel 40 is nietig ieder beding, dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van de bepalingen van dit Verdrag. De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de overeenkomst tot gevolg.

2. In het bijzonder is nietig ieder beding, door hetwelk de vervoerder zich de rechten uit de verzekering der goederen laat overdragen of ieder ander beding van dergelijke strekking, evenals ieder beding, dat de bewijslast verplaatst.

HOOFDSTUK VIII.

Slotbepalingen.

Artikel 42.

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening of toetreding door landen die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa en landen, die overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van deze Commissie met raadgevende stem tot de Commissie zijn toegelaten.

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 adhèrera 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 adhèrera, 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.

2. De landen, die overeenkomstig paragraaf 11 van het mandaat van deze Commissie aan zekere werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa kunnen deelnemen, kunnen partij bij dit Verdrag worden door toetreding na de inwerkingtreding.

3. Het Verdrag zal voor ondertekening openstaan tot en met 31 augustus 1956. Na deze datum zal het openstaan voor toetreding.

4 Dit Verdrag zal worden bekrachtigd.

5. Bekrachtiging of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 43.

1. Dit Verdrag treedt in werking op de negentigste dag, nadat vijf landen, als bedoeld in het eerste lid van artikel 42, hun akte van bekrachtiging of van toetreding hebben nedergelegd.

2. Voor ieder land, dat het Verdrag bekrachtigt of ertoe toetreedt, nadat vijf landen hun akte van bekrachtiging of van toetreding hebben nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de negentigste dag na de nederlegging van de akte van bekrachtiging of toetreding door het genoemde land.

Artikel 44.

1. Iedere Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving.

2. De opzegging heeft rechtsgevolg twaalf maanden na de datum, waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 45.

Indien na de inwerkingtreding van dit Verdrag het aantal Verdragsluitende Partijen tengevolge van opzeggingen is teruggebracht tot minder dan vijf, houdt de werking van dit Verdrag op van de datum af, waarop de laatste opzegging rechtsgevolg heeft.

Artikel 46.

1. Ieder land kan bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding of te eniger tijd daarna, door middel van een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving verklaren, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn op alle of een deel van de gebieden, welker internationale betrekkingen het behartigt.

Het Verdrag is op het gebied of de gebieden, vermeld in de kennisgeving, van toepassing met ingang van de negentigste dag na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal of, indien het Verdrag op die datum nog niet in werking is getreden, met ingang van de dag der inwerkingtreding.

2. Ieder land, dat overeenkomstig het vorige lid een verklaring heeft afgelegd, waardoor dit Verdrag van toepassing wordt op een gebied, welks internationale betrekkingen het behartigt, kan overeenkomstig artikel 44 het Verdrag, voor wat dat gebied betreft, opzeggen.

Artikel 47.

Ieder geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen betreffende de uitleg of de toepassing van dit Verdrag, dat de Partijen niet door middel van onderhandelingen of door andere middelen hebben kunnen regelen, kan op verzoek van één der betrokken Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan het Internationale Gerechtshof.

Artikel 48.

1. Iedere Verdragsluitende Partij kan op het tijdstip, waarop zij dit Verdrag ondertekent of bekrachtigt of ertoe toetreedt, verklaren dat zij zich niet door artikel 47 van het Verdrag gebonden acht. De andere Verdragsluitende Partijen zijn niet door artikel 47 gebonden tegenover een Verdragsluitende Partij, die zulk een voorbehoud heeft gemaakt.

2. Iedere Verdragsluitende Partij die een voorbehoud overeenkomstig het eerste lid heeft gemaakt, kan te allen tijde dit voorbehoud intrekken door een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving.

3. Geen enkel ander voorbehoud ten aanzien van dit Verdrag is toegestaan.

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 soumettraient pour examen 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'Albanie :

Pour l'Autriche :
Albert BUZZI-QUATTIRINI.

Pour la Belgique :
LEROY.

Pour la Bulgarie :

Pour la Biélorussie :

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour le Danemark :

Pour la République Fédérale d'Allemagne :
Arthur PUKALL,
Rudolf STEG.

Pour la Finlande :

Pour la France :
DE CURTON.

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Artikel 49.

1. Nadat dit Verdrag gedurende drie jaar in werking is geweest, kan iedere Verdragsluitende Partij door middel van een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving de bijeenroeping verzoeken van een conferentie teneinde dit Verdrag te herzien. De Secretaris-Generaal geeft van dit verzoek kennis aan alle Verdragsluitende Partijen en roept een conferentie tot herziening bijeen, indien binnen een termijn van vier maanden na de door hem gedane kennisgeving, tenminste één vierde van de Verdragsluitende Partijen hun instemming met dit verzoek aan hem hebben medegedeeld.

2. Indien een conferentie wordt bijeengeroepen overeenkomstig het vorige lid, stelt de Secretaris-Generaal alle Verdragsluitende Partijen daarvan in kennis en nodigt hij hen uit binnen een termijn van drie maanden voorstellen in te dienen welke zij door de conferentie wensen bestudeerd te zien. De Secretaris-Generaal deelt de voorlopige agenda van de conferentie alsmede de tekst van die voorstellen tenminste drie maanden voor de openingsdatum van de conferentie aan alle Verdragsluitende Partijen mede.

3. De Secretaris-Generaal nodigt voor iedere conferentie, bijeengeroepen overeenkomstig dit artikel, alle landen uit, die zijn bedoeld in het eerste lid van artikel 42, alsmede de landen die partij bij het Verdrag zijn geworden door toepassing van het tweede lid van artikel 42.

Artikel 50.

Behalve de kennisgevingen ingevolge artikel 49 geeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties aan de in het eerste lid van artikel 42 bedoelde landen, alsmede aan de landen, die partij bij het Verdrag zijn geworden door toepassing van het tweede lid van artikel 42, kennis van :

- a) De bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 42;
- b) De data, waarop dit Verdrag in werking treedt overeenkomstig artikel 43;
- c) De opzeggingen ingevolge artikel 44;
- d) Het overeenkomstig artikel 45 buiten werking treden van dit Verdrag;
- e) De overeenkomstig artikel 46 ontvangen kennisgevingen;
- f) De overeenkomstig het eerste en tweede lid van artikel 48 ontvangen verklaringen en kennisgevingen.

Artikel 51.

Na 31 augustus 1956 wordt het origineel van dit Verdrag nedergelegd bij Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die aan elke van de in het eerste en tweede lid van artikel 42 bedoelde landen gewaarmerkte afschriften doet toekomen.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de negentiende mei negentienhonderd zesen-vijftig, in een enkel exemplaar in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor Albanië :

Voor Oostenrijk :
Albert BUZZI-QUATTIRINI

Voor België :
LEROY.

Voor Bulgarië :

Voor Wit-Rusland :

Voor Tsjechoslovakië :

Voor Denemarken :

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :
Arthur PUKALL,
Rudolf STEG.

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
DE CURTON.

Voor Griekenland :

Voor Hongarië :

Pour l'Islande :
Pour l'Irlande :
Pour l'Italie :
Pour le Luxembourg :
 R. LOGELIN.
Pour les Pays-Bas :
 H. SCHEFFER.
 (Pour le Royaume en Europe)
Pour la Norvège :
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 le Portugal :
Pour la Roumanie :
Pour l'Espagne :
Pour la Suède :
 G. DE SYDOW.
Pour la Suisse :
 TAPERNOUX.
Pour la Turquie :
Pour l'Ukraine :
Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
Pour la Yougoslavie :
 Ljubisa VESELINOVIC.

Voor IJsland :
Voor Ierland :
Voor Italië :
Voor Luxemburg :
 R. LOGELIN.
Voor Nederland :
 H. SCHEFFER.
 (Voor het Rijk in Europa)
Voor Noorwegen :
Voor Polen :
 (Onder voorbehoud dat de Regering van de Volksrepubliek Polen
 zich niet gebonden acht door artikel 47 van het Verdrag).
 Jerzy KOSZYK.
Voor Portugal :
Voor Roemenië :
Voor Spanje :
Voor Zweden :
 G. DE SYDOW.
Voor Zwitserland :
 TAPERNOUX.
Voor Turkijë :
Voor Oekraïne :
Voor de Unie van Socialistische Sovjet Republieken :
Voor het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland :
Voor de Verenigde Staten van Amerika :
Voor Joegoslavië :
 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'Albanie :

Pour l'Autriche :
Albert BUZZI-QUATTRINI.

Pour la Belgique :
LEROY.

Pour la Bulgarie :

Pour la Biélorussie :

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour le Danemark :

Pour la République Fédérale d'Allemagne :
Arthur PUKALL,
Rudolf STEG.

Pour la Finlande :

Pour la France :
DE CURTON.

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour l'Islande :

Pour l'Irlande :

Pour l'Italie :

Pour le Luxembourg :
R. LOGELIN.

Pour les Pays-Bas :
H. SCHEFFER.
(Pour le Royaume en Europe)

Pour la Norvège :

Pour la Pologne :
Jerzy KOSZYK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

Pour l'Espagne :

Pour la Suède :
G. DE SYDOW.

Pour la Suisse :
TAPERNOUX.

PROTOCOL VAN ONDERTEKENING

Op het tijdstip van ondertekening van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, zijn de ondergetekenden, behoorlijk gevolmachtigd, de volgende verklaring en precisering overeengekomen :

1. Dit Verdrag is niet van toepassing op vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de Republiek Ierland.

2. Ad artikel 1, vierde lid :

De ondergetekenden verbinden zich te onderhandelen over verdragen nopens de overeenkomst tot verhuizing en de overeenkomst tot gecombineerd vervoer.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de negentiende mei negentienhonderd zesen-vijftig, in een enkel exemplaar in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor Albanië :

Voor Oostenrijk :
Albert BUZZI-QUATTRINI

Voor België :
LEROY.

Voor Bulgarië :

Voor Wit-Rusland :

Voor Tsjechoslovakië :

Voor Denemarken :

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :
Arthur PUKALL,
Rudolf STEG.

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
DE CURTON.

Voor Griekenland :

Voor Hongarië :

Voor IJsland :

Voor Ierland :

Voor Italië :

Voor Luxemburg :
R. LOGELIN.

Voor Nederland :
H. SCHEFFER.
(Voor het Rijk in Europa)

Voor Noorwegen :

Voor Polen :
Jerzy KOSZYK.

Voor Portugal :

Voor Roemenië :

Voor Spanje :

Voor Zweden :
G. DE SYDOW.

Voor Zwitserland :
TAPERNOUX.

Pour la Turquie :

Pour l'Ukraine :

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :

Pour les États-Unis d'Amérique :

Pour la Yougoslavie :
Ljubisa VESELINOVIC.

Voor Turkijë :

Voor Oekraïne :

Voor de Unie van Socialistische Sovjet Republieken :

Voor het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

Voor de Verenigde Staten van Amerika :

Voor Joegoslavië :
Ljubisa VESELINOVIC.
