

Data wydania: 1962.04.27
cz.1 cz.2 cz.3

C z ę ś ć : 1

CMR

Konwencja CMR - International Consignment Not

W transporcie samochodowym bardzo istotnym aktem prawnym umożliwiającym wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego jest umowa o międzynarodowym przewozie drogowym towarów (CMR), która została podpisana w Genewie w 1956r. Polska ratyfikowała ją w 1962r. Konwencja CMR opublikowana została w załączniku do Dziennika Ustaw Nr 49, poz. 238 z 14.09.1962r. Do Konwencji przystąpiły już prawie wszystkie kraje Europy

takie

jak:

Austria, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Jugosławia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Mołdawia, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowacja, Szwajcaria, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy.

W 1999r. około 7.000 polskich przedsiębiorstw przewozowych zajmuje się przewozami międzynarodowymi, posiadając ponad 23 tysiące koncesjonowanych pojazdów samochodowych wykonujących przewozy ładunków, stosuje na co dzień przepisy Konwencji CMR

Konwencja CMR wprowadza i ujednolica:

- warunki umowy o przewóz drogowy towarów,
- dokumentację przewozową,
- odpowiedzialność przewoźnika,
- tryb skarg i reklamacji,
- roszczenia wynikające z przewozu,
- przewozy wykonywane kolejno przez kilku przewoźników.

Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Konwencję CMR stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje. Tak więc Konwencja CMR ma zastosowanie jedynie w stosunku do odpłatnych usług świadczonych w międzynarodowym transporcie towarów przez profesjonalnych przewoźników, na podstawie uzyskanych odpowiednich uprawnień w danym państwie. W Polsce dopuszczenie do zawodu reguluje Ustawa z dnia 2 sierpnia 1997r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 106, poz. 677) z późniejszą zmianą ustawy z dnia 19 marca 1999r. (Dz. U. 32. poz. 310 z 15 kwietnia 1999r.) .

Konwencji CMR nie stosuje się:

- do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych,
- do przewozów zwłok,
- do przewozów rzeczy przesiedlenia.

Konwencja CMR wprowadza jednolity dokument zawarcia umowy przewozu jakim jest list

przewozowy CMR. Wprawdzie sama konwencja liberalnie odnosi się co do obowiązku posiadania listu przewozowego wskazując, iż jego brak nie wpływa na istnienie samej umowy ani na jej ważność. List przewozowy odgrywa ważne funkcje w procesie przewozowym:

- informacyjną,
- instrukcyjną,
- legitymacyjną,
- dowodową.

Teoretycznie list przewozowy CMR wystawiany jest zgodnie z konwencją w trzech oryginalnych egzemplarzach:

- pierwszy dla nadawcy,
- drugi towarzyszy przesyłce i przeznaczony jest dla odbiorcy,
- trzeci zatrzymuje przewoźnik.

W praktyce powszechnie stosuje się list przewozowy w czterech lub sześciu egzemplarzach, przy czym następne strony stanowią kopie i przeznaczone są dla urzędów administracyjnych. Podczas przyjęcia towaru do przewozu konwencja nakłada na przewoźnika obowiązki związane z :

- sprawdzeniem poprawności danych listu przewozowego z ilością sztuk, jak również ich cech i numerów,
- stwierdzeniem widocznego stanu towaru i jego opakowania.

W przypadku wszelkich niezgodności przewoźnik zobowiązany jest dokonać odpowiedniego wpisu do listu przewozowego. W przeciwnym przypadku następuje domniemanie, że towar i opakowanie były w dobrym stanie i że ilości, cechy jak również numery były zgodne. Konwencja CMR reguluje również:

- obowiązki i odpowiedzialność nadawcy wobec przewoźnika,
- obowiązki przewoźnika za dokumentację lub jej niewłaściwe użycie,
- prawa nadawcy do rozporządzania towarem,
- prawa rozporządzania towarem przysługujące odbiorcy,
- warunki wydania towaru odbiorcy,
- możliwość odmowy przyjęcia ładunku przez odbiorcę,
- postępowanie przewoźnika z ładunkiem nieodebrany,
- odpowiedzialność przewoźnika za ładunek oraz wyjątki zwalniające go,
- reklamacje i roszczenia wynikające z przewozu, tryb i ich przedawnienie,
- wykonywanie przewozów kolejno przez kilku przewoźników.

C z ę ś ć : 2

KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)

Wstęp

UMOWA

Rozdział I Zakres stosowania

Rozdział II Osoby, za które odpowiada przewoźnik

Rozdział III Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

Rozdział IV Odpowiedzialność przewoźnika

Rozdział V Reklamacje i roszczenia

Rozdział VI Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników

Rozdział VII Nieważność klauzul sprzecznych z Konwencją

Rozdział VIII Postanowienia końcowe

Protokół podpisania

Wykaz państw będących stronami CMR

Międzynarodowy samochodowy list przewozowy CMR

Wstęp

Umawiające się Strony, uznając za pożyteczne uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika, zgodziły się na następujące postanowienia :

ROZDZIAŁ I

Zakres stosowania

Artykuł 1

1. Niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.
2. Dla celów stosowania niniejszej Konwencji określenie "pojazdy" oznacza samochody, pojazdy członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w artykule 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 roku.
3. Niniejszą Konwencję stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje.
4. Niniejszej Konwencji nie stosuje się :
 - a. do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych;

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

Artykuł 2

1. Jeżeli pojazd, zawierający towary, przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień artykułu 14, niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu. Jednak w miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz że wynika ono z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez niniejszą Konwencję, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą, a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami prawa, dotyczącymi przewozu towarów innym rodzajem transportu niż drogowy. Jednak w braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie określona niniejszą Konwencją.
2. Jeżeli przewoźnik drogowy jest jednocześnie przewoźnikiem innym niż drogowy, jego odpowiedzialność określa również ustęp 1, tak jakby jego funkcja przewoźnika drogowego i jego funkcja przewoźnika innego niż drogowy były wykonywane przez dwie różne osoby.

ROZDZIAŁ II

Osoby, za które odpowiada przewoźnik

Artykuł 3

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

ROZDZIAŁ III

Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

Artykuł 4

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

Artykuł 5

1. List przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to

ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.

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

Artykuł 6

1. List przewozowy powinien zawierać następujące dane :

- a. miejsce i datę jego wystawienia;
- b. nazwisko (nazwę) i adres nadawcy;
- c. nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika;
- d. miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania;
- e. nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy;
- f. powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie;
- g. ilość sztuk, ich cechy i numery;
- h. wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru;
- i. koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy);
- j. instrukcje niezbędne dla załatwienia formalności celnych i innych;
- k. oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji.

2. W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać poza tym następujące dane :

- a. zakaz przeładunku;
- b. koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie;
- c. kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru;
- d. zadeklarowaną wartość towaru i sumę przedstawiającą interes specjalny w jego dostawie;
- e. instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki;
- f. umówiony termin, w jakim ma być wykonany przewóz;
- g. wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi.

3. Strony mogą wносить do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

Artykuł 7

1. Nadawca odpowiada za wszelkie koszty i szkody, jakie mógłby ponieść przewoźnik na skutek nieścisłości, lub niedostateczności :

- a. danych wymienionych w artykule 6, ustęp 1, b), d), e), f), g), h), i j);
- b. danych wymienionych w artykule 6, ustęp 2;
- c. wszelkich innych danych lub instrukcji, wydanych przez niego w celu wystawienia listu przewozowego lub w celu wniesienia ich do niego.

2. Jeżeli na życzenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje się w braku dowodu przeciwnego, że działał on na rachunek nadawcy.
3. Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, przewidzianego w artykule 6, ustęp 1, k), przewoźnik odpowiada za wszelkie koszty i szkody, które mogłyby

ponieść z powodu tego zaniedbania osoba, mająca prawo do towaru.

Artykuł 8

1. Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić :
 - a. dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów;
 - b. widoczny stan towaru i jego opakowania.
2. Jeżeli przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych przewidzianych w ustępie 1, a) niniejszego artykułu, wpisuje do listu przewozu zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyrażnie w liście przewozowym.
3. Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki. Przewoźnik może domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.

Artykuł 9

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

Artykuł 10

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

Artykuł 11

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

Artykuł 12

1. Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.
2. To prawo wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany

- odbiorcy lub kiedy ten ostatni skorzystał z prawa przewidzianego w artykule 13, ustęp 1; od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zaleceń odbiorcy.
3. Prawo do rozporządzenia towarem należy jednak do odbiorcy już od chwili wystawienia listu przewozowego, jeśli nadawca uczynił o tym wzmiankę w liście przewozowym.
 4. Jeżeli odbiorca, wykonując swoje prawo do rozporządzania, zarządzi wydanie przesyłki innej osobie, ta ostatnia nie może wyznaczyć innych odbiorców
 5. Wykonanie prawa rozporządzenia towarem podlega następującym warunkom :
 - a. nadawca, albo w przypadku przewidzianym w ustępie 3 niniejszego artykułu odbiorca, który chce wykonać to prawo, powinien przedstawić pierwszy egzemplarz listu przewozowego, do którego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi, oraz wynagrodzić przewoźnikowi wszelkie koszty i szkodom, jakie pociąga za sobą wykonanie tych instrukcji;
 - b. wykonanie tego prawa powinno być możliwe w chwili, kiedy instrukcje dotrą do osoby, która powinna je wykonać, i nie powinno przeszkadzać normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa przewoźnika, ani przynosić szkody nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek;
 - c. instrukcje nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.
 6. Jeżeli w skutek postanowień ustępu 5 b) niniejszego artykułu przewoźnik nie może wykonać otrzymanych instrukcji, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym osobę, od której instrukcje te pochodzą.
 7. Przewoźnik, który nie wykona instrukcji wydanych w warunkach przewidzianych w niniejszym artykule lub który zastosuje się do takich instrukcji nie zażądawszy przedłużenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za powstałą stąd szkodę.

Artykuł 13

1. Po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania, za pokwitowaniem, drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.
2. Odbiorca, który korzysta z praw, jakie mu przysługują w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, obowiązany jest zapłacić kwite należności wynikającą z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia.

Artykuł 14

1. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem, zgodnie z artykułem 12.
2. Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby, uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby, uprawnionej do rozporządzania towarem.

Artykuł 15

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

- się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy.
3. Jeżeli przeszkoda w wydaniu towaru powstanie po tym, jak odbiorca, działając zgodnie z prawem, które mu przysługuje na mocy artykułu 12, ustęp 3, dał polecenie wydania towaru innej osobie, to stosując powyższe ustępy 1 i 2, odbiorca wstępuje w miejsce nadawcy, a ta inna osoba w miejsce odbiorcy.

Artykuł 16

1. Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów, spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.
2. W przypadkach, przewidzianych w artykule 14, ustęp 1 i w artykule 15, przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej; po tym wyładowaniu przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. Może on jednak powierzyć towar osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Towar zostaje obciążony należnościami, wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami.
3. Przewoźnik może przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości.

W innych przypadkach może on również przystąpić do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w słusznym terminie od osoby uprawnionej przeciwnych instrukcji, których wykonanie mogłoby być słuszenie wymagane.

4. Jeżeli towar został sprzedany w zastosowaniu niniejszego artykułu, kwota uzyskana ze sprzedaży powinna, być postawiona do dyspozycji osoby uprawnionej, po potrąceniu kosztów ciężących na towarze. Jeżeli koszty te są wyższe od kwoty uzyskanej ze sprzedaży, przewoźnik ma prawo do różnicy.
5. Sposób postępowania w przypadku sprzedaży określony jest przepisami prawa lub zwyczajami obowiązującymi w miejscu, gdzie towar się znajduje.

ROZDZIAŁ IV

Odpowiedzialność przewoźnika

Artykuł 17

1. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.
2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenia lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.
3. Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.
4. Uwzględniając artykuł 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn :
 - a. użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
 - b. brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

- c. manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
 - d. naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
 - e. niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
 - f. przewóz żywych zwierząt.
5. Jeżeli na mocy niniejszego artykułu przewoźnik nie odpowiada za niektóre czynniki, które spowodowały szkodę, jego odpowiedzialność jest zaangażowana tylko w tym zakresie, w jakim czynniki, za które ponosi on odpowiedzialność na mocy niniejszego artykułu, przyczyniły się do powstania szkody.

Artykuł 18

1. Dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17, ustęp 2, ciąży na przewoźniku.
2. Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.
3. Powyższe domniemanie nie ma zastosowania w przypadku przewidzianym w artykule 17, ustęp 4, a), w razie nadmiernego ubytku lub w razie zaginięcia sztuki.
4. Jeżeli przewóz wykonywany jest przy pomocy pojazdu, urządzonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwo artykułu 17, ustęp 4, d) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń, oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.
5. Przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwo artykułu 17, ustęp 4, f) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

Artykuł 19

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

Artykuł 20

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.
2. Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłacie odszkodowania, zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. Należy potwierdzić jej to żądanie na piśmie.
3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia, osoba uprawniona może żądać, aby towar został jej wydany za zapłatą należności wynikających z listu przewozowego i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, po ewentualnym potrąceniu kosztów, które byłyby objęte tym odszkodowaniem i z zastrzeżeniem wszelkich praw odszkodowania za opóźnienie dostawy, przewidzianego w artykule

23 i ewentualnie w artykule 26.

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

Artykuł 21

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

Artykuł 22

1. Jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne powinien mu dokładnie opisać jakie niebezpieczeństwo przedstawiają i wskazać mu w razie potrzeby jakie środki ostrożności należy podjąć. W przypadku, gdy informacja ta nie została zamieszczona w liście przewozowym, do nadawcy lub do odbiorcy należy przeprowadzenie wszelkimi innymi sposobami dowodu, że przewoźnik wiedział jakie niebezpieczeństwo przedstawiał przewóz wymienionych towarów.
2. Towary niebezpieczne, które nie byłyby przewoźnikowi znane jako takie, w warunkach przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu, mogą być w każdej chwili i w każdym miejscu wyładowane, zniszczone lub unieszkodliwione przez przewoźnika bez żadnego odszkodowania; nadawca jest oprócz tego odpowiedzialny za wszystkie koszty i szkody, wynikające z nich powierzenia do przewozu lub z ich przewozu.

Artykuł 23

1. Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu.
2. Wartość towaru określa się według oceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej, według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.
3. Odszkodowanie nie może jednak przekraczać 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto. Za frank uważa się złoty frank, wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900.
4. Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.
5. W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego.
6. Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26.

Artykuł 24

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

Artykuł 25

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

- 2, i 4.
2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać :
- a. jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;
 - b. jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 26

1. Nadawca może ustalić, wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy.
2. Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w artykułach 23, 24 i 25 odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.

Artykuł 27

1. Osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania. Odsetki te, w wysokości 5% rocznie, liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.
2. Jeżeli dane służące za podstawę do obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie państwa, gdzie żąda się zapłaty, przeliczenia dokonuje się według kursu dnia i miejsca wypłaty odszkodowania.

Artykuł 28

1. Jeżeli według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy, powstałe w trakcie przewozu podlegającego niniejszej Konwencji, uprawnia do wystąpienia z reklamacją pozaumowną, przewoźnik może skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają jego odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.
2. Jeżeli idzie o odpowiedzialność pozaumowną jednej z osób, za które odpowiada przewoźnik w myśl artykułu 3, z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia, osoba ta może również skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.

Artykuł 29

1. Przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.
2. To samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiejkolwiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1

ROZDZIAŁ V

Artykuł 30

1. Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeżeli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia, lub w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeżeli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne - domniemywa się, jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia, przewidziane wyżej, powinny być dokonane na piśmie, jeżeli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.
2. Jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych.
3. Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.
4. Dnia dostawy lub zależnie od przypadku, dnia sprawdzenia towaru albo dnia jego postawienia do dyspozycji nie wlicza się do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.
5. Przewoźnik i odbiorca powinni udzielać sobie wzajemnie wszelkich możliwych ułatwień przy dokonywaniu potrzebnych sprawdzeń i ustaleń.

Artykuł 31

1. We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:
 - a. pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo
 - b. znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnosić sprawy do innych sądów.
2. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, sprawa toczy się przed sądem właściwym według tego ustępu, albo kiedy w takim sporze został ogłoszony wyrok przez taki sąd, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę.
3. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, wyrok wydany przez sąd jednego umawiającego się kraju stał się prawomocny w tym kraju, staje się on również prawomocny w każdym z innych umawiających się krajów natychmiast po dopełnieniu formalności wymaganych w zainteresowanym kraju. Formalności te nie mogą obejmować rewizji sprawy.
4. Postanowienia ustępu 3 niniejszego artykułu stosują się do wyroków wydanych w obecności stron, do wyroków zaocznych i do ugod sądowych, lecz nie stosują się ani do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, ani do wyroków, które oprócz kosztów procesu zasądzają od powoda odszkodowanie wskutek całkowitego lub częściowego oddalenia jego powództwa.
5. Nie można żądać od obywateli umawiających się krajów, którzy posiadają miejsce zamieszkania lub przedsiębiorstwo w jednym z tych krajów, zabezpieczenia kosztów przewodu sądowego, które wynikają z przewozów, podlegających niniejszej Konwencji.

Artykuł 32

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

Przedawnienie biegnie :

- a. w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy począwszy od dnia wydania;
 - b. w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;
 - c. we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu. Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.
2. Reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.
 3. Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia
 4. Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu.

Artykuł 33

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

ROZDZIAŁ VI

Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników

Artykuł 34

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

Artykuł 35

1. Przewoźnik, który przyjmuje towar od poprzedniego przewoźnika, wręcza mu datowane i podpisane przez siebie potwierdzenia odbioru. Powinien on napisać swoje nazwisko i adres na drugim egzemplarzu listu przewozowego. W razie potrzeby umieszcza on na tym egzemplarzu jak również na potwierdzeniu odbioru zastrzeżenia, podobne do tych, które są przewidziane w artykule 8 ustęp 2.
2. Postanowienia artykułu 9 mają zastosowanie do stosunków między kolejnymi

przewoźnikami.

Artykuł 36

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

Artykuł 37

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

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

Artykuł 38

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

Artykuł 39

1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38, nie może kwestionować podstawy płatności dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko był on należycie powiadomiony o procesie i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta.
2. Przewoźnik, który chce wystąpić z roszczeniem zwrotnym, może wszcząć sprawę przed właściwym sądem kraju, w którym jeden z zainteresowanych przewoźników ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której zawarto umowę przewozu. Roszczenie zwrotne może być skierowane w jednej i tej samej sprawie przeciwko wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.
3. Postanowienia artykułu 31, ustępy 3 i 4, stosują się do wyroków w sprawie roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38
4. Postanowienia artykułu 32 stosują się do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami. Przedawnienie biegnie jednak bądź od dnia orzeczenia sądowego, ustalającego ostatecznie wysokość należnego odszkodowania na mocy postanowień niniejszej Konwencji, bądź od dnia faktycznej zapłaty w razie braku takiego orzeczenia.

Artykuł 40

Przewoźnicy mogą swobodnie uzgadniać między sobą postanowienia, odbiegające od

postanowień artykułów 37 i 38.

ROZDZIAŁ VII

Nieważność klauzul sprzecznych z Konwencją

Artykuł 41

1. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40, jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy.
2. W szczególności byłaby nieważna każda klauzula, ustępująca na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpieczenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

ROZDZIAŁ VIII

Postanowienia końcowe

Artykuł 42

1. Niniejsza Konwencja pozostaje otwarta do podpisu lub przystąpienia dla krajów będących członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz dla krajów przyjętych do Komisji w charakterze doradczym, zgodnie z punktem 8 regulaminu tej Komisji.
2. Kraje, które mogą uczestniczyć w pewnych pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej stosownie do punktu 11 regulaminu tej Komisji, mogą się stać Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji przez przystąpienie do niej po jej wejściu w życie.
3. Konwencja pozostanie otwarta do podpisania do dnia 31 sierpnia 1956 roku włącznie. Po tej dacie pozostanie ona otwarta do przystąpienia.
4. Niniejsza Konwencja będzie ratyfikowana.
5. Ratyfikowanie lub przystąpienie będzie dokonane przez złożenie dokumentu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 43

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu przez pięć krajów, wspomnianych w ustępie 1 artykułu 42, dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.
2. Dla każdego kraju, który Konwencję ratyfikuje lub do niej przystąpi po złożeniu dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia przez pięć krajów, niniejsza Konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia przez wymieniony kraj.

Artykuł 44

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą Konwencję przez notyfikację, skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
2. Wypowiedzenie nabierze mocy w dwanaście miesięcy po dacie otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 45

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Konwencji ilość Umawiających się Stron stanie się skutkiem wypowiedzeń mniejsza os pięciu, niniejsza Konwencja przestanie

obowiązywać od daty, w której ostatnie z tych wypowiedzeń zacznie skutkować

Artykuł 46

1. Każdy kraj będzie mógł w chwili składania dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdej chwili później oświadczyć drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Konwencja będzie miała zastosowanie do wszystkich lub części terytoriów, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych. Konwencja ta będzie miała zastosowanie do terytorium lub do terytoriów wymienionych w notyfikacji przez Sekretarza Generalnego, albo jeżeli Konwencja nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie.
2. Każdy kraj, który złoży zgodnie z poprzednim ustępem oświadczenie, mające na celu spowodowanie zastosowania niniejszej Konwencji do terytorium, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych, będzie mógł zgodnie z artykułem 44 wypowiedzieć Konwencję w odniesieniu do tego terytorium.

Artykuł 47

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

Artykuł 48

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła w chwili podpisywania lub ratyfikowania niniejszej Konwencji albo przystępowania do niej oświadczyć, że nie uważa się za związaną artykułem 47 Konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 47 wobec Umawiającej się Strony, która sformułuje takie zastrzeżenie.
2. Każda Umawiająca się Strona, która sformułuje takie zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1, będzie mogła w każdej chwili cofnąć to zastrzeżenie drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. Żadne inne zastrzeżenie do niniejszej Konwencji nie będzie dopuszczalne.

Artykuł 49

1. Po upływie trzyletniego okresu obowiązywania niniejszej Konwencji, każda Umawiająca się Strona będzie mogła drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, zażądać zwołania konferencji, mającej na celu dokonanie rewizji niniejszej Konwencji. Sekretarz Generalny powiadomi o tym żądaniu wszystkie Umawiające się Strony i zwoła dla tej rewizji konferencję, jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty notyfikacji, skierowanej przez niego, co najmniej jedna czwarta Umawiających się Stron powiadomi go o swej zgodzie na to żądanie.
2. Jeżeli konferencja zwoływana jest zgodnie z poprzednim ustępem, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia w terminie trzech miesięcy propozycji, których rozpatrzenia przez konferencję życzyłyby sobie. Sekretarz Generalny zakomunikuje wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji, jak również tekst tych propozycji, co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji.
3. Sekretarz Generalny zaprosi na każdą konferencję, zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem, wszystkie kraje wskazane w ustępie 1 artykułu 42, jak również kraje, które stały się Umawiającymi się Stronami na podstawie ustępu 2 artykułu 42.

Artykuł 50

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

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

Artykuł 51

1. Po dniu 31 sierpnia 1956 roku oryginał niniejszej Konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle jej należycie uwierzytelnione odpisy każdemu z krajów, wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 42.
2. Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Konwencję.
3. Sporządzono w Genewie, dnia dziewiętnastego maja tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

PROTOKÓŁ PODPISANIA

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

1. Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozów między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, a Republiką Irlandzką.
2. Do artykułu 1 ustęp 4

Niżej podpisani zobowiązują się do znegocjowania Konwencji w sprawie umowy o przeprowadzkę i umowy o przewóz kombinowany.

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

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

WYKAZ PAŃSTW BĘDĄCYCH STRONAMI CMR

1. Konwencja o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR), z dnia 19 maja 1956 r.
2. Wejście w życie dnia 2 lipca 1961 r.
3. Państwa-Strony Konwencji :

- Austria, Belgia, Białoruś, Bośnia-Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Jugosławia, Litwa. Luksemburg. Łotwa, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czech, Republika Federalna Niemiec, Republika Mołdawii, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tunezja,

Węgry, Wielka Brytania, Włochy.

Źródło : UNO ECE, TRANS/R.392, 25 października 1994 r.

C z ę ś ć : 3

Międzynarodowy samochodowy list przewozowy CMR

- I. Aktem prawnym umożliwiającym wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego jest umowa o międzynarodowym przewozie drogowym towarów CMR, która wprowadza i ujednolica między innymi warunki umowy o przewóz drogowy towarów i dokumentację przewozową jedynie w stosunku do odpłatnych usług świadczonych w międzynarodowym transporcie towarów przez profesjonalnych przewoźników, na podstawie odpowiednich uprawnień uzyskanych w danym państwie.
- II. Należy podkreślić, że konwencja CMR liberalnie odnosi się do obowiązku posiadania listu przewozowego, wskazując że nawet jego brak nie wpływa na istnienie zawarcia umowy ani na jej ważność.
- III. Artykuł 6 konwencji CMR określa, iż list przewozowy powinien zawierać następujące dane:
 - miejsce i datę jego wystawienia,
 - nazwisko (nazwę) i adres nadawcy,
 - nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika,
 - miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania,
 - nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy,
 - powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie,
 - ilość- sztuk, ich cechy i numery,
 - wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość- towaru,
 - koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy),
 - instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych,
 - oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej konwencji.
- IV. Jednak w razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać poza tym następujące dane takie jak:
 - zakaz przeładunku,
 - koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie,
 - kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru,
 - zadeklarowaną wartość- towaru i sumę przedstawiającą interes specjalny w jego dostawie,
 - instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki,
 - umówiony termin, w jakim ma być- wykonany przewóz,
 - wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi.
- V. Konwencja CMR uprawnia również strony umowy do wprowadzenia wszelkich innych danych do listu przewozowego jeśli uznają takie za potrzebne.
- VI. List przewozowy CMR powinien być wystawiany, zgodnie z konwencją CMR, w trzech oryginalnych egzemplarzach, z których kolejne przeznaczone są dla: pierwszy jest dla nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce i przeznaczony jest dla odbiorcy, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.
- VII. W praktyce powszechnie stosuje się list przewozowy składający się z czterech lub nawet sześciu egzemplarzy. Zwiększenie liczby stron dokumentu jest sprawą

indywidualną, gdyż to właśnie następne stanowią kopie i przeznaczone są między innymi dla spedycji i urzędów administracyjnych.

- VIII. Konwencja CMR nie określa wzoru dokumentu listu przewozowego. Powszechnie przyjętym stał się wzór opracowany przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU (International Road Transport Union).

- IX. List ten składa się z 24 pozycji w których wypełnić powinno się:

1. nadawca (nazwisko lub nazwa, adres kraj),
2. odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres kraj),
3. miejsce przeznaczenia (miejscowość, kraj),
4. miejsce i data załadowania,
5. ewentualnie załączone dokumenty,
6. cechy i numery,
7. ilość sztuk,
8. sposób opakowania,
9. rodzaj towaru,
10. numer statystyczny,
11. waga brutto w kg,
12. objętość w m³,
13. instrukcje nadawcy,
14. postanowienia dotyczące przewoźnego – przewoźne zapłacone lub nie
15. zapłata,
16. przewoźnik,
17. kolejni przewoźnicy,
18. zastrzeżenia i uwagi przewoźnika,
19. postanowienia specjalne,
20. do zapłacenia - za ile był nadany fracht – koszt transportu podzielony na odcinek krajowy i zagraniczny,
21. miejsce i data wystawienia,
22. podpis i stempel nadawcy,
23. podpis i stempel przewoźnika,
24. pokwitowanie otrzymania przesyłki- podpis i stempel odbiorcy.

- X. W związku z tym, iż list przewozowy CMR spełnia ważne funkcje w procesie przewozowym, takie jak: informacyjną, instrukcyjną, legitymacyjną, dowodową, istotne jest jego poprawne i dokładne wypełnienie stanowiące podstawę do jakichkolwiek reklamacji lub roszczeń.