

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(PELLA)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(TOGNI)

col **Ministro dei Trasporti**

(ANGELINI)

e col **Ministro del Commercio con l'Estero**

(DEL BO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° OTTOBRE 1959

Adesione alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, e sua esecuzione

ONOREVOLI SENATORI. — La Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, elaborata in seno agli organismi specializzati della Commissione Economica per l'Europa presso le Nazioni Unite, viene a completare il quadro della disciplina internazionale del contratto di trasporto. Già da tempo la materia era stata regolata da apposite Convenzioni per quanto riguarda i trasporti ferroviari, marittimi ed aerei.

Nessuna convenzione internazionale era stata finora conclusa per disciplinare i trasporti stradali e per dirimere i contrasti sorgenti dalla loro esecuzione e da conflitti di legge derivanti dalle singole legislazioni nazionali talora profondamente divergenti tra loro su numerose questioni ed aspetti attinenti al problema.

Tale situazione legislativa ed il continuo crescente sviluppo dei traffici stradali hanno reso indispensabile il ricorso ad una re-

golamentazione internazionale unitaria della materia, per la quale l'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato prese, da tempo, l'iniziativa dello studio della questione.

Da questa iniziativa ha preso vita la Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (alla quale si propone che il Governo italiano dia la sua adesione), che ha come finalità di regolare, in modo uniforme, il contratto di trasporto automobilistico internazionale di merci e di creare le premesse per una disciplina internazionale del contratto di trasporto combinato, effettuato cioè con successivi diversi modi di trasporto e con relativo trasbordo del carico.

Anche questa finalità riveste notevole interesse in vista di un ulteriore sviluppo di tale nuova tecnica dei trasporti, connessa con l'impiego di speciali mezzi atti a ridurre le spese delle successive manipolazioni del carico, che offrirà la possibilità di utilizzare successivamente i sistemi di trasporto più economici.

In particolare, dall'applicazione dell'Accordo potranno derivare i seguenti vantaggi:

possibilità di disporre di norme chiare e precise, uniformi per tutti i vettori, italiani e stranieri, che effettuano trasporti internazionali di cose;

parità giuridica per tutti i vettori, ai fini della responsabilità e delle altre conseguenze di legge;

possibilità di accertare la norma giuridica che sarà applicata nei rapporti che sorgono dalla esecuzione di un trasporto internazionale in luogo delle leggi nazionali che dovrebbero altrimenti trovare, per quanto riguarda l'Italia, applicazione nel caso di contratti di trasporto assunti all'estero, come sancito dall'articolo 25 delle disposizioni sulla legge in generale.

Come è stato accennato precedentemente, la Convenzione costituisce anche i presupposti per una disciplina internazionale dei trasporti combinati e a tal fine è stata tenuta presente, nel corso dei lavori preparatori, la Convenzione C.I.M., che regola il con-

tratto di trasporto internazionale di merci per ferrovia, come altro sistema di trasporto terrestre più facilmente e frequentemente utilizzabile per trasporti combinati.

Le particolari caratteristiche ed esigenze dei trasporti stradali hanno reso necessario adottare alcune soluzioni che si discostano dal regime della C.I.M., come la natura consensuale del contratto stradale, in opposizione a quella reale del contratto ferroviario, la non rappresentatività, in linea di principio, della lettera di vettura ed il limite di responsabilità, fissato ad un livello inferiore per il vettore stradale.

Dopo queste premesse di carattere generale, sembra opportuno passare all'esame delle più importanti disposizioni.

L'articolo 1, che definisce il campo di applicazione della Convenzione, stabilisce che essa è destinata a disciplinare soltanto i contratti di trasporto, a titolo oneroso, fatta eccezione dei trasporti in regime postale, funerari e di masserizie, in considerazione del loro carattere particolare.

L'articolo 2 regola la responsabilità del vettore stradale nel caso di trasporti misti (quando cioè lo stesso autoveicolo con il suo carico è trasportato su un treno, su una nave o su un altro mezzo di trasporto non stradale).

In tal caso il vettore stradale risponde, in linea di principio, della perdita o della avaria del carico o del ritardo conseguenti al trasporto misto, non secondo le norme della Convenzione in esame, ma nel modo in cui sarebbe stata determinata la responsabilità del vettore non stradale se un contratto di trasporto fosse stato concluso tra il mittente e quest'ultimo vettore per il trasporto delle sole merci in base alle norme di ordine pubblico che avrebbero regolato tale trasporto.

In altri termini la responsabilità del vettore per perdita, avaria o ritardo, causati nel corso del trasporto misto, viene ad essere disciplinata dalle norme che concernono, a seconda del sistema di trasporto misto, il vettore ferroviario, marittimo, aereo o fluviale.

Tale norma ha lo specifico scopo, al fine di non aggravare la responsabilità del vettore stradale, di assimilarne, giustamente, l'estensione a quella dei vettori dei sistemi adottati per i trasporti misti; essa non trova una disposizione equivalente nella legislazione italiana.

Il capitolo III concerne la conclusione e l'esecuzione del contratto di trasporto del quale la lettera di vettura è un mezzo di prova (articoli 4 e 9).

In proposito sembra opportuno richiamare nuovamente l'attenzione sulla circostanza che il contratto di trasporto stradale è configurato nella Convenzione come un contratto consensuale — come è del resto nel nostro diritto — mentre quello ferroviario è da considerarsi reale, in quanto la sua conclusione avviene al momento della consegna della merce per il trasporto al vettore ferroviario. Questa differenza trova giustificazione nel fatto che per le ferrovie la Convenzione C.I.M. ribadisce il principio dell'obbligo a trasportare.

Circa la natura giuridica della lettera di vettura, la cui emissione viene stabilita dalla Convenzione pur non essendo essa un elemento costitutivo del contratto stesso, nè un documento probatorio necessario (articolo 4), si è già avuto occasione di accennare che non è stata ad essa conferita la rappresentatività della merce trasportata, come previsto dalla Convenzione C.I.M. e dal nostro ordinamento giuridico (articoli 1691 e 1996 Codice civile).

Si è addivenuto a tale soluzione perchè la questione, che presentava alcune notevoli difficoltà di ordine giuridico, non è stata ritenuta, allo stato delle attuali esigenze del traffico stradale internazionale, sufficientemente matura per riconoscere senz'altro alla lettera di vettura la rappresentatività della merce trasportata.

Gli articoli 5, 6, 7 e 8 riguardano le modalità di emissione del documento, le indicazioni che deve contenere e le responsabilità in cui incorre il mittente per l'inesattezza o l'insufficienza delle indicazioni da lui riportate sulla lettera di vettura; l'obbligo per il vettore di verificare l'esattezza delle

indicazioni concernenti il numero dei colli, delle marche e numeri appositi, nonchè lo stato apparente della merce e dell'imballaggio. Se il vettore non ha avuto la possibilità di verificare l'esattezza di queste indicazioni, può apporre sulla lettera di vettura delle riserve motivate; in mancanza di tali riserve (articolo 9) sorge la presunzione del buono stato della merce e dell'imballaggio.

La responsabilità del mittente per i danni recati da difetto degli imballaggi, per incompletezza della documentazione necessaria, ai fini delle operazioni doganali, nonchè del vettore per la custodia dei documenti stessi, sono regolati dagli articoli 10 e 11.

Sostanzialmente aderente al diritto italiano ed al regime C.I.M. è la disciplina del diritto di contrordine e in generale del diritto alla disposizione sul carico, nascente dal contratto di trasporto verso il mittente, fino al momento della consegna del secondo esemplare della lettera di vettura al destinatario o quando questi chieda la consegna della merce arrivata al luogo di destinazione (articoli 12 e 13).

Le disposizioni che disciplinano il comportamento del vettore in caso di impossibilità dell'esecuzione del contratto di trasporto (articolo 14), gli impedimenti alla riconsegna (articolo 15) ed il regolamento del rapporto giuridico in tali situazioni (articolo 16), non necessitano di ampia illustrazione non presentando sostanziali differenze di principio con il nostro ordinamento giuridico.

Particolare attenzione merita il capitolo IV, dedicato alla responsabilità del vettore per perdita e per avarie delle cose consegnategli per il trasporto nonchè per il ritardo alla riconsegna, fondata, anche nella Convenzione, sul principio del *receptum* come è chiaramente indicato dall'inversione dell'onere della prova. Incombe infatti al vettore la prova del fatto estraneo o non imputabile che ha determinato l'inadempimento del contratto; in altri termini grava sul vettore una presunzione specifica di responsabilità, in quanto egli deve provare la causa liberatoria non in modo generico e negativo, come un qualsiasi altro debitore, ma

identificando la causa stessa e provandola positivamente (articoli 17 e 18).

L'unica sostanziale differenza, non di principio, con l'ordinamento italiano, sta nel fatto che la Convenzione non ha ammesso, seguendo il regime C.I.M., come causa ordinaria di esonero, il caso fortuito in quanto, perchè sia invocato dal vettore, esso deve essere di natura tale che non sia stato possibile, per il vettore, prevederlo e ovviare alle sue conseguenze. Va, al riguardo, altresì notato che tale regime è reso meno pesante dall'esonero concesso al vettore di dare la prova liberatoria di eventi inerenti ad alcuni particolari rischi, elencati nell'articolo 17, paragrafo 4.

Nei successivi articoli sono contemplati il ritardo alla riconsegna e la presunzione di perdita del carico qualora il ritardo superi un determinato periodo di tempo; la responsabilità del vettore nei confronti del mittente e gli obblighi che derivano a quest'ultimo nel caso di spedizione di merci pericolose.

Come già accennato la responsabilità del vettore è legalmente limitata, in quanto pur dovendosi calcolare l'indennità di perdita o avaria in base al peso lordo mancante, essa è contenuta nella cifra limite di 25 franchi per chilogrammo (franchi-oro di peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900); nella C.I.M. invece tale limite è più elevato essendo di franchi-oro 100 (ugualmente definiti) per chilogrammo di peso lordo mancante. A tale indennità va aggiunto il rimborso delle spese di trasporto, dei diritti di dogana e di tutte quelle altre spese occasionate dal trasporto della merce.

Il mittente può dichiarare (articolo 24) nella lettera di vettura un valore della merce superiore a questo limite contro pagamento di un sovrapprezzo.

In caso di ritardo è convenuto che il vettore debba versare a risarcimento dei danni

prodotti, purchè siano provati dall'avente diritto, una indennità non superiore al prezzo di trasporto, a meno che non sia stato dichiarato uno speciale interesse alla riconsegna, nel qual caso può essere chiesta una indennità uguale al danno supplementare di cui è stata data la prova.

La limitazione di responsabilità non può essere invocata dal vettore in caso di danno causato da dolo o colpa, equiparata al dolo, sua o del suo personale.

I reclami o le azioni sono regolati nel capitolo V, le cui norme prevedono che il ricevimento delle merci da parte del destinatario, senza riserve per i danni apparenti, costituisce semplice presunzione del buono stato della merce consegnata, mentre in caso di consegna in contraddittorio, la prova contraria è ammessa soltanto per le perdite o avarie non apparenti, da proporsi, comunque, entro 7 giorni.

La Convenzione fissa, inoltre, davanti a quali giudici possano essere portate le azioni derivanti dal contratto di trasporto e l'esecuzione dei giudicati resi dai tribunali dei Paesi contraenti.

Le azioni si prescrivono in un anno, salvo i casi di dolo o colpa al dolo assimilata, per i quali il termine è di 3 anni.

Per i trasporti cumulativi, disciplinati nel capitolo VI, vige il principio di responsabilità solidale dei vettori stradali successivi, come nel nostro diritto, con facoltà di azione di regresso.

Per quanto riguarda le disposizioni finali nessuna particolare osservazione appare necessaria contenendo esse le consuete clausole.

Circa il Protocollo di firma, va rilevato l'impegno dei firmatari di addivenire ad ulteriori negoziati in materia di contratti di trasporto di masserizie e di trasporto combinato.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—**Art. 1.**

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956.

**Art. 2.**

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità dell'articolo 43 della Convenzione medesima.

ALLEGATO

**CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT  
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)****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 de 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 19 septembre 1949.

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

4. La présente Convention ne s'applique pas :

- 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.

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

### CHAPITRE II

#### PERSONNES DONT REpond 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 EXECUTION 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),



## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- j)* les instructions requises pour les formalités de douane et autres,
- k)* l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

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

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

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

## Article 7

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

- a)* des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1. *b)*, *d)*, *e)*, *f)*, *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'ayat droit à la marchandise en raison de cette omission.

## Article 8

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

- a)* l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros,
- b)* l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

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

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

#### Article 9

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

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

#### Article 10

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

#### Article 11

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

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

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

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

#### Article 12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 13

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

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de 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 l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

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

## Article 15

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

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

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

## Article 16

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

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

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

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

## RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

## Article 17

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

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

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer

le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

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

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

b) absence ou défectuosité 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 de 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 cir-

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

constances, on été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

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

## Article 19

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

## Article 20

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

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

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

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

## Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu

des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

#### Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

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

#### Article 23

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

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

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

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

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

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



## Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de 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 cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

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

## Article 28

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut

donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

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

#### Article 29

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

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

### CHAPITRE V

#### RECLAMATIONS 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 jour 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

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

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

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

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

## Article 31

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

a) le demandeur 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 premier 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 établissements dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

### Article 32

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

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

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

c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

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

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

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

### Article 33

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

## CHAPITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT EFFECTUE  
PAR TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

## Article 34

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

## Article 35

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

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

## Article 36

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

## Article 37

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

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

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est im-

possible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

e) 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

#### NULLITE DES STIPULATIONS CONTRAIRES A LA CONVENTION

#### Article 41

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

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

## CHAPITRE VIII DISPOSITIONS FINALES

### Article 42

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

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

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

4. La présente Convention sera ratifiée.

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

### Article 43

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

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

### Article 44

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

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

## Article 45

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

## Article 46

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

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

## Article 47

Tout différent 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.

## Article 48

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

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

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



## Article 49

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

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

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

## Article 50

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

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42;
- b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;
- c) les dénonciations en vertu de l'article 44;
- d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45;
- e) les notifications reçues conformément à l'article 46;
- f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.

## Article 51

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

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

## PROCOLE 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.