

# Convenie referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe calea ferată (CMR)

## Cap. I

### Domeniul de aplicare

#### Art. 1

1. Prezenta convenie se aplică oricărui contract de transport de mărfuri pe calea ferată, cu titlu oneros, cu vehicule, când locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberare, așa cum sunt indicate în contract, sunt situate în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țara contractantă, independent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract.

2. În sensul prezentei convenii, prin "vehicule" se înțeleg automobilele, vehiculele articulate, remorcile și semiremorcile, așa cum sunt ele definite în articolul 4 al Conveniei asupra circulației rutiere din 19 septembrie 1949.

3. Prezenta convenie se aplică chiar dacă transporturile intrând în domeniul ei de aplicare sunt efectuate de către state sau de către instituții ori organizații guvernamentale.

4. Prezenta convenie nu se aplică:

- a) transporturile efectuate pe baza convențiilor postale internaționale;
- b) transporturile funerare;
- c) transporturile efectuate de schimbare.

5. Partea contractantă se obligă să nu aducă nici o modificare prezentei convenii prin acorduri speciale încheiate între două sau mai multe dintre ele, putându-se totuși scoate de sub prevederile ei micul trafic de frontieră sau autorizarea folosirii scrisorii de transport reprezentative a mărfii în transporturile efectuate exclusiv pe teritoriile lor.

#### Art. 2

1. Dacă vehiculul conținând mărfuri este transportat pe o parte a parcursului, pe mare, cale ferată, cale navigabilă interioară sau aeriană, fără descărcarea mărfii din vehicul, cu excepția aplicării eventuale a dispozițiilor articolului 14, prezenta convenie se aplică pentru întregul transport. Totuși, în măsura în care s-a dovedit că o pierdere, o avarie sau o întârziere la eliberarea mărfii, care a survenit în cursul transportului cu un astfel de transport decât cel rutier, nu a fost cauzată de o acțiune sau omisiune a transportatorului rutier și că provine dintr-un fapt care nu a putut să se producă decât în cursul și din cauza transportului nerutier, răspunderea transportatorului rutier nu este determinată de prezenta convenie, ci de felul în care răspunderea transportatorului nerutier ar fi fost determinată dacă un contract de transport ar fi fost încheiat între expeditor și transportorul nerutier numai pentru transportul mărfii, conform prevederilor legale privind transportorul de mărfuri printr-un alt fel de transport decât cel rutier. Cu toate acestea, în lipsa unor astfel de prevederi, răspunderea transportatorului rutier va fi determinată de prezenta convenie.

2. Dacă transportatorul rutier este în același timp și transportator nerutier, răspunderea sa este, de asemenea, determinată de prevederile paragrafului 1, ca și când funcția sa de transportator rutier și funcția sa de transportator nerutier ar fi exercitate de către două persoane diferite.

## Cap. II

### Persoanele pentru care răspunde transportatorul

#### Art. 3

Pentru aplicarea prezentei convenii, transportatorul răspunde ca de propriile sale acțiuni și omisiuni, de acțiunile și omisiunile prepușilor și ale oricăror alte persoane la serviciile cărora recurge pentru executarea transportului, dacă acești prepuși sau aceste persoane acționează în exercițiul funcțiilor lor.

## Cap. III

### Incheierea și executarea contractului de transport

#### Art. 4

Proba contractului de transport se face prin scrisoare de transport. Absența, neregularitatea sau pierderea scrisorii de

tr sursa nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne supus dispozițiilor prezentei convenții.

#### **Art. 5**

1. Scrisoarea de tr sursa este întocmită în trei exemplare originale, semnate de expeditor și de transportator, aceste semnături putând să fie imprimată sau înlocuite prin stampilele expeditorului și transportatorului, dacă legislația țării în care este întocmită scrisoarea de tr sursa o permite. Primul exemplar se remite expeditorului, al doilea însoțește marfa, iar al treilea se reține de transportator.
2. În cazul în care marfa de transportat trebuie să fie încercată de vehicule diferite sau dacă este vorba de diferite feluri de marfa ori de loturi distincte, expeditorul sau transportatorul are dreptul să ceară întocmirea de scrisori de tr sursa pentru fiecare vehicul folosit sau pentru fiecare fel de marfa ori lot de marfuri.

#### **Art. 6**

1. Scrisoarea de tr sursa trebuie să conțină următoarele date:
  - a) locul și data întocmirii sale;
  - b) numele și adresa expeditorului;
  - c) numele și adresa transportatorului;
  - d) locul și data primirii marfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;
  - e) numele și adresa destinatarului;
  - f) denumirea curentă a naturii marfii și felul ambalajului, iar pentru marfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;
  - g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor;
  - h) greutatea brută sau cantitatea astfel exprimată a marfii;
  - i) cheltuielile aferente transportului (pre de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului și până la eliberare);
  - j) instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele;
  - k) indicația ca transportul este supus regimului stabilit prin prezenta convenție și nici unei alte clauze contrare.
2. Dacă este cazul, scrisoarea de tr sur trebuie să conțină și indicațiile următoare:
  - a) interzicerea transbordării;
  - b) cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa;
  - c) totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea marfii;
  - d) valoarea declarată a marfii și suma care reprezintă interesul special la eliberare;
  - e) instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea marfii;
  - f) termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat;
  - g) lista documentelor remise transportatorului.
3. Partea pot insera în scrisoarea de tr sursa orice altă indicație pe care ele o consideră utilă.

#### **Art. 7**

1. Expeditorul răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pricinuite transportatorului din cauza inexactității sau insuficienței:
  - a) indicațiile menționate în articolul 6 paragraful 1 b), d), e), f), g), h) și j);
  - b) indicațiile menționate în articolul 6 paragraful 2;
  - c) orice alte indicații sau instrucțiuni date de el pentru emiterea scrisorii de tr sur sau pentru a fi inserate în acesta.
2. Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul înscrie în scrisoarea de tr sur mențiunile indicate în paragraful 1 al prezentului articol, se consideră, până la proba contrară, că acesta a acționat în contul expeditorului.
3. Dacă scrisoarea de tr sur nu conține mențiunea prevăzută în articolul 6 paragraful 1 k), transportatorul răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pe care le-ar suporta persoana care are dreptul să dispună asupra marfii datorită acestei omisiuni.

#### **Art. 8**

1. La primirea marfii, transportatorul este obligat să verifice:
  - a) exactitatea mențiunilor din scrisoarea de tr sur referitoare la numărul de colete, citirea la marcajul și la numerele lor;
  - b) starea aparentă a marfii și a ambalajului ei.

2. Dacă transportorul nu are mijloace rezonabile de a verifica exactitatea meniuilor indicate în paragraful 1 a) al prezentului articol, el va înscrie în scrisoarea de transport rezerve care trebuie să fie motivate. El trebuie, de asemenea, să motiveze toate rezervele pe care le face cu privire la starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei. Aceste rezerve nu angajează pe expeditor, dacă acesta nu le-a acceptat în mod expres în scrisoarea de transport.

3. Expeditorul are dreptul să ceară verificarea de către transportator a greutății brute a mărfii sau a cantităților acesteia astfel exprimate. El poate cere, de asemenea, verificarea conținutului coletelor. Transportatorul poate cere plata cheltuielilor de verificare. Rezultatul verificărilor se consemnează în scrisoarea de transport.

#### **Art. 9**

1. Scrisoarea de transport face dovada, până la proba contrară, a condițiilor contractului și a primirii mărfii de către transportator.

2. În absența înscrierii în scrisoarea de transport a rezervelor motivate ale transportatorului, există prezumția că marfa și ambalajul ei erau în stare aparentă bună în momentul primirii de către transportator și că numărul de colete, cît și marcajele și numerele lor erau conforme cu meniunile din scrisoarea de transport.

#### **Art. 10**

Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor, materialului sau alte mărfuri, precum și pentru cheltuielile cauzate de defectivitatea ambalajului mărfii, afara de cazul când defectivitatea, fiind aparentă sau cunoscută transportatorului în momentul primirii mărfii, transportatorul nu a făcut rezerve cu privire la aceasta.

#### **Art. 11**

1. În vederea îndeplinirii formalităților de vamă și a altora care trebuie făcute înainte de eliberarea mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de transport sau să pună la dispoziția transportatorului documentele necesare și să-i furnizeze toate informațiile cerute.

2. Transportatorul nu este obligat să examineze dacă aceste documente și informații sunt exacte sau suficiente. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau neregularitatea acestor documente și informații, în afara de cazul în care culpa este a transportatorului.

3. Transportatorul este răspunzător că și un comisionar de consecințele pierderii sau utilizării inexacte a documentelor menționate în scrisoarea de transport și care o însoțesc sau care i s-au predat; totuși, despăgubirea pusă în sarcina sa nu o va depăși pe aceea care ar fi datorată în caz de pierdere a mărfii.

#### **Art. 12**

1. Expeditorul are dreptul de dispoziție asupra mărfii, în special să ceară transportatorului oprirea transportului, schimbarea locului prevăzut pentru eliberare sau să elibereze marfa unui alt destinatar decât cel indicat în scrisoarea de transport.

2. Acest drept se stinge în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de transport este remis destinatarului, sau dacă acesta și-a exercitat dreptul prevăzut de articolul 13 paragraful 1; din acel moment, transportatorul trebuie să se conformeze ordinilor destinatarului.

3. Dreptul de dispoziție aparține totuși destinatarului din momentul întocmirii scrisorii de transport, dacă expeditorul face o mențiune în acest sens pe această scrisoare.

4. Dacă, exercitând dreptul sau de dispoziție, destinatarul ordona eliberarea mărfii unei alte persoane, aceasta nu poate desemna alți destinatari.

5. Exercițiul dreptului de dispoziție este supus următoarelor condiții:

- a) expeditorul sau, în cazul indicat în paragraful 3 al prezentului articol, destinatarul, care vrea să exercite acest drept, trebuie să prezinte primul exemplar al scrisorii de transport, pe care trebuie să fie înscrise noile instrucțiuni date transportatorului și să despăgubească pe transportator pentru cheltuielile și prejudiciul pe care le-a antrenat executarea acestor instrucțiuni;
- b) executarea acestor instrucțiuni trebuie să fie posibilă în momentul în care instrucțiunile parvin persoanei care trebuie să le execute și nu trebuie nici să împiedice exploatarea normală a întreprinderii transportatorului, nici să aducă prejudicii expeditorilor sau destinatarilor altor transporturi;
- c) instrucțiunile nu trebuie niciodată să aibă ca efect divizarea transportului.

6. În cazul în care, datorită dispozițiilor prevăzute în paragraful 5 b) al prezentului articol, transportatorul nu poate executa instrucțiunile pe care le primește, el trebuie să înștiințeze imediat despre aceasta persoana care a dat aceste

instruc iuni.

7. Transportatorul care nu executa instruc iunile date în condi iile prev zute de prezentul articol sau care s-a conformat acestor instruc iuni f r sa fi cerut prezentarea primului exemplar al scrisorii de tr sur va fi r spunz tor fata de cel care are dreptul sa ceara acoperirea prejudiciului cauzat de acest fapt.

#### **Art. 13**

1. Dup sosirea m rfii la locul prev zut pentru eliberare, destinatarul are dreptul de a cere ca al doilea exemplar al scrisorii de tr sur sa-i fie remis i ca marfa sa-i fie eliberata contra unei dovezi de primire. Daca pierderea m rfii este stabilita sau daca marfa nu a sosit la expirarea termenului prev zut în articolul 19, destinatarul este autorizat sa pretind în numele sau de la transportator drepturile care rezulta din contractul de transport.

2. Destinatarul care se prevalear de drepturile care ii sunt acordate de paragraful 1 al prezentului articol, este obligat sa pl teasc crean ele sale care rezulta din scrisoarea de tr sur . În caz de contestare a acestora, transportatorul nu este obligat sa efectueze eliberarea m rfii decât în cazul în care destinatarul a depus o cau iune.

#### **Art. 14**

1. Daca, pentru un motiv oarecare, executarea contractului în condi iile prev zute în scrisoarea de tr sur este sau devine imposibila înainte de sosirea m rfii la locul prev zut pentru eliberare, transportatorul este obligat sa ceara instruc iuni persoanei care are dreptul sa dispun de marfa, în conformitate cu articolul 12.

2. Totu i, daca circumstan ele permit efectuarea transportului în condi iile care difer de cele prev zute în scrisoarea de tr sur i daca transportatorul nu a putut sa ob in în timp util instruc iunile de la persoana care are dreptul de a dispune de marfa conform articolului 12, el va lua masurile pe care le considera ca fiind cele mai bune în interesul persoanei care are dreptul de a dispune de marfa.

#### **Art. 15**

1. În cazul în care dup sosirea m rfii la locul de destina ie se ivesc impedimente la eliberare, transportatorul cere instruc iuni de la expeditor. Daca destinatarul refuza marfa, expeditorul are dreptul de a dispune de aceasta, f r a prezenta primul exemplar al scrisorii de tr sura.

2. Chiar daca a refuzat marfa, destinatarul poate oricând sa ceara eliberarea ei atât timp cit transportatorul nu a primit instruc iuni contrarii de la expeditor.

3. Daca impedimentul la eliberarea m rfii apare dup ce destinatarul, conform dreptului pe care îl de ine în virtutea articolului 12 paragraful 3, a dat ordin de a se elibera marfa unei alte persoane, destinatarul se substituie expeditorului, iar aceasta alta persoana destinatarului, pentru aplicarea paragrafelor 1 i 2 de mai sus.

#### **Art. 16**

1. Transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor legate de solicitarea de instruc iuni sau cele determinate de executarea instruc iunilor primite, cu condi ia ca aceste cheltuieli sa nu fie consecin a culpei sale.

2. În cazurile indicate în articolului 14 paragraful 1 i în articolul 15, transportatorul poate sa descarce imediat marfa în contul persoanei care are dreptul sa dispun de aceasta; dup aceasta desc rcare, transportul este considerat terminat. Transportatorul î i asuma atunci p strarea m rfii. El poate totodat sa încredin eze marfa unui ter i nu este atunci r spunz tor decât de alegerea judicioasa a acestui ter . Marfa r mâne grevata de crean ele rezultând din scrisoarea de tr sur i de toate celelalte cheltuieli.

3. Transportatorul poate sa procedeze la vânzarea m rfii f r sa a tepte instruc iuni de la persoana care are dreptul sa dispun , când natura perisabila a m rfii sau starea ei o justifica sau când cheltuielile pentru p strare sunt dispropor ionate fata de valoarea m rfii. În celelalte cazuri el poate, de asemenea, proceda la vânzarea m rfii, daca, într-un termen rezonabil, el nu a primit din partea persoanei care are dreptul sa dispun de marfa instruc iuni contrarii a c ror executare ii poate fi ceruta în mod echitabil.

4. Daca marfa a fost vânduta în baza dispozi iilor prezentului articol, suma ob inuta din vânzare trebuie pusa la dispozi ia persoanei care are dreptul de a dispune de marfa, minus cheltuielile care greveaz marfa. Daca aceste cheltuieli sunt mai mari decât suma ob inuta din vânzare, transportatorul are dreptul la diferen .

5. Procedura utilizata în caz de vânzare este determinata de legea sau de uzan ele locului unde se g se te marfa.

### **Cap. IV**

#### **R spunderea transportatorului**

#### **Art. 17**

1. Transportatorul este responsabil pentru pierderea totală sau parțială sau pentru avariere, produse între momentul primirii marfii și cel al eliberării acesteia, citiți pentru întârzierea în eliberare.
2. Transportatorul este exonerat de această răspundere dacă pierderea, avaria sau întârzierea a avut drept cauză o culpă a persoanei care are dreptul să dispună de marfa, un ordin al acesteia nerezultând dintr-o culpă a transportatorului, un viciu propriu al marfii sau circumstanțe pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu le putea preveni.
3. Transportatorul nu poate invoca, pentru a fi exonerat de răspundere, nici defecțiunea vehiculului pe care-l folosește pentru efectuarea transportului, nici culpa persoanei de la care a închiriat vehiculul sau a prepușilor acesteia.
4. Într-un caz în care, în conformanță cu articolul 18 paragrafele 2 până la 5, transportatorul este exonerat de răspundere dacă pierderea sau avaria rezultă din riscurile particulare inerente mărfii sau mai multora dintre următoarele fapte:
  - a) folosirea de vehicule descoperite, ferestre deschise, dacă această folosire a fost convenită într-un mod expres și menționată în scrisoarea de transport;
  - b) lipsa sau defectuoșitatea ambalajului pentru mărfurile expuse prin felul lor la stricăciuni sau avariere, când aceste mărfuri nu sunt ambalate sau sunt rău ambalate;
  - c) manipularea, încălzirea, stivuirea sau descărcarea marfii de către expeditor sau destinatar sau de către persoane care acționează în contul expeditorului sau al destinatarului;
  - d) natura unor mărfuri expuse, datorită cauzelor inerente însuși naturii lor, fie la pierdere totală sau parțială, fie la avarie în special prin spargere, rugina, deteriorare internă și spontană, uscărire, curgere, pierdere normală sau prin acțiunea insectelor sau a roztoarelor;
  - e) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor sau a numerelor coletelor;
  - f) transportul de animale vii.
5. Dacă în baza prezentului articol, transportatorul nu răspunde de unii factori care au cauzat dauna, răspunderea sa nu este angajată decât în măsura în care factorii de care el răspunde, în baza prezentului articol, au contribuit la dauna.

#### **Art. 18**

1. Sarcina probei ca pierderea, avaria sau întârzierea eliberării a avut drept cauză unul dintre factorii prevăzuți în articolul 17 paragraful 2 incumbă transportatorului.
2. Când transportatorul stabilește că, în conformanță cu seama de circumstanțe de fapt, pierderea sau avarierea a putut să rezulte din unul sau mai multe riscuri particulare prevăzute în articolul 17 paragraful 4, există prezumția că ea a rezultat din această cauză. Cel în drept poate totuși să facă dovada că dauna nu a avut drept cauză în întregime sau parțial unul dintre aceste riscuri.
3. Prezuziunea arată mai sus nu este aplicabilă în cazul prevăzut de articolul 17 paragraful 4 a), dacă este vorba de o pierdere anormală sau o pierdere de colete.
4. Dacă transportul este efectuat cu ajutorul unui vehicul amenajat în vederea protejării mărfurilor împotriva influenței climatului, a frigului, a variațiilor de temperatură sau a umidității aerului, transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor articolului 17 paragraful 4 d) decât dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă, în conformanță cu circumstanțele, au fost luate în ceea ce privește alegerea, între inerea și folosirea acestor amenajări și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date.
5. Transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor articolului 17 paragraful 4 f) decât dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă în mod normal, în conformanță cu circumstanțele, au fost luate și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date.

#### **Art. 19**

Se considera întârziere la eliberare atunci când marfa nu a fost eliberată în termenul convenit sau, dacă nu a fost convenit un termen, atunci când durata efectivă a transportului depășește timpul care în mod rezonabil este acordat unui transportator diligent, înțându-se cont de circumstanțele, printre altele, în cazul unei încălcări parțiale, de timpul necesar pentru asamblarea unei încărcături complete în condiții normale.

#### **Art. 20**

1. Cel în drept poate să considere marfa pierdută, fără a prezenta alte dovezi, când aceasta nu a fost eliberată în

termen de 30 zile de la expirarea termenului convenit sau, dacă nu a fost convenit un asemenea termen, în termen de 60 zile de la primirea mărfii de către transportator.

2. Cel în drept poate, primind despăgubirea pentru marfa pierdută, să ceară, în scris, să fie încunoscător în cel mai scurt timp, în cazul în care marfa ar fi găsită în cursul anului care urmează plății despăgubirii. Confirmarea primirii unei astfel de cereri se comunică în scris.

3. În termen de 30 zile de la primirea unei atârziări încunoscător cel în drept poate cere ca marfa să-i fie predată contra plății creanțelor rezultând din scrisoarea de trimitere și contra restituirii despăgubirii primite, deducându-se eventual cheltuielile care ar fi fost cuprinse în această despăgubire și sub rezerva tuturor drepturilor la despăgubire pentru întârzierea la eliberare prevăzută în articolul 23 și, după caz, în articolul 26.

4. În cazul lipsei fie a cererii prevăzute în paragraful 2, fie a instrucțiunilor date în termenul de 30 zile prevăzut în paragraful 3, sau dacă marfa a fost găsită după un an de la plata de despăgubire, transportatorul poate dispune de aceasta, conform legislației locale unde se găsește marfa.

#### **Art. 21**

Dacă marfa este eliberată destinatarului fără încasarea sumei ramburs care ar fi trebuit să fie percepută de către transportator în virtutea dispozițiilor contractului de transport, transportatorul este obligat să despăgubească pe expeditor cu suma ramburs, fără a fi prejudiciat în dreptul său în regres împotriva destinatarului.

#### **Art. 22**

1. Dacă expeditorul predă transportatorului mărfuri periculoase, el îi semnalează acestuia natura exactă a pericolului pe care mărfurile îl prezintă și îi indică eventual precauțiile care trebuie luate. În cazul când această semnalare nu a fost consemnată în scrisoarea de trimitere, sarcina de a face dovada, prin orice mijloace, că transportatorul a avut cunoștință de natura exactă a pericolului pe care îl prezintă transportul mărfurilor sus-menționate revine expeditorului sau destinatarului.

2. Mărfurile periculoase care nu au fost cunoscute ca atare de către transportator în condițiile prevăzute de paragraful 1 al prezentului articol pot fi, în orice moment și în orice loc, descoperite, distruse sau furtive inofensive de către transportator, fără nici o despăgubire; expeditorul este în plus răspunzător pentru toate cheltuielile și daunele rezultând din predarea la transport a acestor mărfuri sau pentru transportul lor.

#### **Art. 23**

1. Când, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții, este pusă în sarcina transportatorului o despăgubire pentru pierderea totală sau parțială a mărfii, această despăgubire este calculată după valoarea mărfii la locul și în momentul primirii acesteia pentru transport.

2. Valoarea mărfii este determinată pe baza cursului bursei sau, în lipsa acestuia, pe baza prețului curent al pieței, sau, în lipsa amândurora, pe baza valorii uzuale a mărfurilor de același fel și de aceeași calitate.

3. Totuși, cuantumul despăgubirii nu poate depăși 25 franci per kilogram de greutate brută lipsă. Prin franc se înțelege francul-aur, cu greutatea de 10/31 grame și conținut de finețe de 0,900.

4. În plus, se restituie taxa de transport, taxele vamale și alte cheltuieli ivite cu ocazia transportului mărfii, în totalitate în caz de pierdere totală și proporțional în caz de pierdere parțială; alte daune-interese pentru pierdere nu sunt datorate.

5. În caz de întârziere, dacă cel în drept face dovada că din această întârziere a rezultat un prejudiciu, transportatorul este înut să plătească daune care nu pot depăși prețul transportului.

6. O despăgubire mai mare nu poate fi pretinsă decât în caz de declarare a valorii mărfii sau de declarare de interes special la predare, conform articolelor 24 și 26.

#### **Art. 24**

Expeditorul poate să declare în scrisoarea de trimitere, contra plății unui supliment de preț convenit, o valoare a mărfii care depășește limita menționată în paragraful 3 al articolului 23 și, în acest caz, valoarea declarată înlocuiește această limită.

#### **Art. 25**

1. În caz de avarie, transportatorul plătește contravaloarea deprecierei mărfii, calculată pe baza valorii stabilite în conformitate cu articolul 23 paragrafele 1, 2 și 4.

2. Totuși, despăgubirea nu poate să depășească :

- a) dacă totalul expediției este depreciat prin avarie, suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere totală;
- b) dacă numai o parte a expediției a fost depreciată prin avarie, suma care ar trebui plătită în caz de pierdere a părții depreciate.

#### **Art. 26**

1. Expeditorul poate fixa, în cazul în care mențiunea respectivă în scrisoarea de transport este în contra-plății un supliment de preț stabilit convenit, suma care reprezintă un interes special la eliberare, pentru cazul unei pierderi sau avarii și pentru cazul depășirii termenului convenit.
2. Dacă a fost făcută o declarație de interes special la eliberare, poate fi cerută - independent de despăgubirile prevăzute în articolele 23, 24 și 25 și până la concurența contravaloarei interesului declarat - o despăgubire egală cu paguba suplimentară pentru care s-a făcut dovada.

#### **Art. 27**

1. Cel în drept poate să pretindă pentru pagubele suferite dobânzi. Aceste dobânzi, calculate la 5% pe an, curg din ziua reclamației adresate în scris transportatorului, sau, dacă nu a existat o reclamație, din ziua introducerii acțiunii în justiție.
2. Dacă elementele care servesc ca bază de calcul al despăgubirii nu sunt exprimate în moneda țării în care se cere plata, convertirea va fi făcută la cursul zilei și locului plății despăgubirii.

#### **Art. 28**

1. În cazurile în care, potrivit legii aplicabile, pierderea, avaria sau întârzierea survenită în cursul unui transport supus prezentei convenții, pot da loc unei reclamații extracontractuale, transportatorul se poate prevala de dispozițiile prezentei convenții care exclud răspunderea sa sau care determină ori limitează despăgubirile datorate.
2. În cazul când, pentru pierdere, avarie sau întârziere intervine răspunderea extracontractuală a uneia dintre persoanele pentru care transportatorul răspunde potrivit prevederilor articolului 3, această persoană poate, de asemenea, să se prevaleze de dispozițiile prezentei convenții care exclud răspunderea transportatorului sau care determină ori limitează despăgubirile datorate.

#### **Art. 29**

1. Transportatorul nu are dreptul să se prevaleze de dispozițiile prezentului capitol care exclud sau limitează răspunderea sa sau care răstoarnă sarcina probei, dacă paguba a fost provocată din dolul sau dintr-o culpă care îi este imputabilă și care, în conformitate cu legea țării careia îi aparține organul de jurisdicție sesizat, este considerată echivalentă cu un dol.
2. Același lucru este valabil și dacă faptele săvârșite cu dol sau culpă sunt ale prepușilor transportatorului sau ale oricărei alte persoane la serviciile cărora el recurge pentru executarea transportului, dacă acești prepuși sau persoane lucrează în exercițiul funcțiilor lor. În acest caz, prepușii sau celelalte persoane nu au dreptul de a se prevala, în ceea ce privește răspunderea lor, de dispozițiile din prezentul capitol, menționate în paragraful 1.

### **Cap. V**

#### **Reclamații și acțiuni**

#### **Art. 30**

1. Dacă destinatarul a primit marfa fără să fi constat starea ei în contradictoriu cu transportatorul sau dacă cel mai târziu în momentul eliberării, când este vorba de pierderi ori avarii aparente, sau în termen de 7 zile de la data eliberării în afara de duminici și sărbătorile legale, când este vorba de pierderi sau avarii neaparente, nu a făcut rezerve transportatorului, indicând natura generală a pierderii sau avariei, se prezuma, până la proba contrară, că a primit marfa în starea descrisă în scrisoarea de transport. Rezervele arătate mai sus trebuie să fie făcute în scris dacă este vorba de pierderi sau de avarii neaparente.
2. Dacă starea marfii a fost constatată în mod contradictoriu de către destinatar și transportator, dovada contrară rezultatului acestei constatări nu poate fi făcută decât dacă este vorba de pierderi sau de avarii neaparente și dacă destinatarul a adresat rezervele sale în scris transportatorului în termen de 7 zile, în afara duminicilor și sărbătorilor legale, de la data acestei constatări.
3. O depunere a termenului de eliberare poate da loc la despăgubiri numai dacă a fost adresată o rezervă în scris, în

termen de 21 de zile de la data punerii mrfii la dispoziția destinatarului.

4. Data eliberării sau, după caz, cea a constatării sau cea a punerii mrfii la dispoziție nu se include în termenele prevăzute în prezentul articol.

5. Transportatorul și destinatarul trebuie să-și acorde în mod reciproc toate înlesnirile rezonabile pentru constatarea și verificările necesare.

### **Art. 31**

1. Pentru toate litigiile decurgând din transporturile supuse prezentei convenții, reclamantul poate să sesizeze, în afara organelor de jurisdicție ale țării contractante, desemnate de comun acord de către părți, organele de jurisdicție din țara pe teritoriul căreia:

a) se află reședința obișnuită a pârâtului, sediul sau principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia contractul de transport a fost încheiat; sau

b) este situat locul preluării mrfurilor sau al celui prevăzut pentru eliberarea mrfurilor, și nu poate sesiza decât aceste organe de jurisdicție.

2. Dacă în cazul unui litigiu din cele arătate la paragraful 1 din prezentul articol este în curs de judecată o acțiune la un organ de jurisdicție competent potrivit prevederilor acestui paragraf sau dacă într-un asemenea litigiu s-a pronunțat o hotărâre de către un astfel de organ de jurisdicție, nu mai poate fi introdusă o nouă acțiune pentru aceeași cauză între aceleași părți cu excepția cazului în care hotărârea organului de jurisdicție la care a fost introdusă prima acțiune nu este susceptibilă de a fi executată în țara în care este introdusă noua acțiune.

3. Dacă într-un litigiu prevăzut în paragraful 1 din prezentul articol o hotărâre dată de un organ de jurisdicție al unei țări contractante a devenit executorie în această țară, ea devine de asemenea executorie în fiecare dintre celelalte țări contractante, imediat după îndeplinirea formalităților prevăzute în acest scop în țara interesată. Aceste formalități nu pot duce la o revizuire a cauzei.

4. Dispozițiile paragrafului 3 din prezentul articol se aplică hotărârilor pronunțate contradictoriu, celor pronunțate în lipsa și tranzacțiilor judiciare, dar nu se aplică hotărârilor judecătorești care sunt cu executare provizorie, nici hotărârilor prin care se acordă, în afara cheltuielilor de judecată, daune-interese împotriva unui reclamant ca urmare a respingerii totale sau parțiale a acțiunii sale.

5. Pentru asigurarea plății cheltuielilor ocazionate de acțiunile în justiție, cauzate de transporturile supuse prezentei convenții, nu se poate solicita cautiunea cetățenilor țării contractante care își au domiciliul sau un sediu în una dintre aceste țări.

### **Art. 32**

1. Acțiunile derivând din transporturile supuse prezentei convenții se prescriu în termen de un an. Totuși, în caz de dol sau de culpa considerată de legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat ca echivalentă cu dolul, termenul de prescripție este de 3 ani. Termenul de prescripție curge:

a) în caz de pierdere parțială, de avarie sau de întârziere, din ziua în care marfa a fost eliberată;

b) în caz de pierdere totală, începând de la a treizecea zi după expirarea termenului convenit sau,

dacă nu a fost convenit nici un termen, începând de la a treizecea zi de la primirea mrfii de către transportator;

c) în toate celelalte cazuri, începând de la expirarea unui termen de 3 luni de la data încheierii contractului de transport. Ziua indicată mai sus ca punct de plecare al prescripției acțiunii nu este cuprinsă în termen.

2. O reclamație scrisă suspendă prescripția până în ziua în care transportatorul respinge reclamația în scris și restituie documentele care erau anexate. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția nu-și reia cursul sau decât pentru partea din reclamație, care rămâne litigioasă. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului și a restituirii documentelor cade în sarcina părții care invocă acest fapt. Reclamațiile ulterioare având același obiect nu suspendă prescripția.

3. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 2 de mai sus, suspendarea prescripției este reglementată potrivit legii țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat. Această prevedere se aplică și în cazul întreruperii prescripției.

4. Acțiunea prescrisă nu mai poate fi exercitată nici sub forma de cerere reconvențională sau de excepție.

### **Art. 33**

Contractul de transport poate să conțină o clauză atribuind competența unui tribunal arbitral, cu condiția ca această clauză să prevadă că tribunalul arbitral va aplica dispozițiile prezentei convenții.

## **Cap. VI**



## **Dispoziții referitoare la transportul efectuat de transportatori succesivi**

### **Art. 34**

Dacă un transport care face obiectul unui contract unic este executat în mod succesiv de către mai mulți transportatori rutieri, fiecare dintre aceștia își asumă răspunderea executării transportului total, transportatorul al doilea și fiecare dintre transportatorii următori devenind, prin primirea de către ei a mării și a scrisorii de transport, părți la contract, în condițiile prevăzute în scrisoarea de transport.

### **Art. 35**

1. Transportatorul care preia marfa de la transportatorul precedent îi remite acestuia o confirmare de primire datată și semnată. El trebuie să-și înscrie numele și adresa sa pe al doilea exemplar al scrisorii de transport. Dacă este cazul, el completează pe acest exemplar, citiți pe confirmarea de primire, rezervele sale de natura celor prevăzute în articolul 8 paragraful 2.
2. Dispozițiile articolului 9 se aplică relațiilor dintre transportatorii succesivi.

### **Art. 36**

Atât timp cit nu este vorba de o cerere reconvențională sau o excepție formulată în fața unei instanțe, referitoare la o acțiune întemeiată pe același contract de transport, acțiunea privind răspunderea pentru pierdere, avarie sau întârziere nu poate fi îndreptată decât împotriva primului transportator, ultimului transportator sau transportatorului care a executat partea din transport pe parcursul căruia s-a produs faptul care a cauzat pierderea, avaria sau întârzierea; acțiunea poate fi îndreptată în același timp împotriva mai multora dintre acești transportatori.

### **Art. 37**

Transportatorul care a plătit despăgubiri, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții, are dreptul de regres, pentru suma plătită, împreună cu dobânzile și cheltuielile suportate, contra transportatorilor care au participat la executarea contractului de transport conform dispozițiilor următoare:

- a) transportatorul prin faptul căruia s-a produs paguba trebuie să suporte singur despăgubirea plătită de el sau de un alt transportator;
- b) dacă paguba s-a produs prin faptul a doi sau mai mulți transportatori, fiecare dintre ei trebuie să plătească o sumă proporțională cu partea sa de răspundere; dacă evaluarea părților de răspundere este imposibilă, fiecare dintre ei este răspunzător proporțional cu partea de remunerare a transportului care îi revine;
- c) dacă nu se poate stabili care dintre transportatori răspunde pentru paguba, despăgubirea se repartizează între toți transportatorii, în proporția fixată la litera b.

### **Art. 38**

Dacă unul dintre transportatori nu este solvabil, partea de despăgubire care îi incumbă și pe care nu a plătit-o se repartizează între toți ceilalți transportatori, proporțional cu remunerarea lor.

### **Art. 39**

1. Transportatorul împotriva căruia se exercită un regres potrivit prevederilor articolelor 37 și 38 nu poate contesta valabilitatea plății efectuate de către transportatorul care exercită regresul, dacă despăgubirea a fost stabilită prin hotărâre judecătorească, cu condiția să fi fost informat legal asupra procesului și să fi avut posibilitatea să intervină.
2. Transportatorul care voiește să exercite dreptul său în regres poate să-l formuleze înaintea tribunalului competent al țării în care unul dintre transportatorii interesați are reședința obișnuită, sediul sau principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia a fost încheiat contractul de transport. Regresul poate fi exercitat împotriva tuturor transportatorilor interesați, printr-o singură acțiune.
3. Dispozițiile articolului 31 paragrafele 3 și 4 se aplică hotărârilor judecătorești privind acțiunile în regres prevăzute în articolele 37 și 38.
4. Dispozițiile articolului 32 sunt aplicabile acțiunilor în regres între transportatori. Totuși, prescripția curge fie din ziua pronunțării unei hotărâri judecătorești definitive, prin care se fixează despăgubirile care urmează să fie plătite în virtutea dispozițiilor prezentei convenții, fie, în cazul în care o astfel de hotărâre nu există, începând din ziua plății efective.

#### **Art. 40**

Transportatorii sunt liberi sa convin între ei asupra unor dispoziții derogatorii de la cele prevăzute în articolele 37 și 38.

### **Cap. VII**

#### **Nulitatea stipulațiilor contractuale**

#### **Art. 41**

1. Sub rezerva dispozițiilor articolului 40, este nulă în orice caz orice stipulație care, direct sau indirect, ar deroga de la dispozițiile prezentei convenții. Nulitatea unor astfel de stipulații nu atrage nulitatea celorlalte prevederi ale contractului.

2. În special vor fi nule toate clauzele prin care s-ar ceda transportatorului beneficiul asigurării mării sau orice altă clauză analoagă, ca și orice clauză care schimbă sarcina probei.

### **Cap. VIII**

#### **Dispoziții finale**

#### **Art. 42**

1. Prezenta convenție este deschisă pentru semnare sau aderare țărilor membre ale Comisiei Economice pentru Europa și țărilor admise la comisie cu titlu consultativ conform paragrafului 8 al mandatului acestei comisii.

2. Țările susceptibile să participe la anumite lucrări ale Comisiei Economice pentru Europa, conform paragrafului 11 al mandatului acestei comisii, pot deveni părți contractante la prezenta convenție, aderând la ea după intrarea sa în vigoare.

3. Convenția va fi deschisă pentru semnare până la 31 august 1956 inclusiv. După această dată, ea va fi deschisă pentru aderare.

4. Prezenta convenție va fi ratificată.

5. Ratificarea sau aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

#### **Art. 43**

1. Prezenta convenție va intra în vigoare în a nouă zecea zi după ce cinci dintre țările menționate în paragraful 1 al articolului 42 vor fi depus instrumentul de ratificare sau de aderare.

2. Pentru fiecare țară care o va ratifica sau va adera la ea după ce cinci țări vor fi depus instrumentul de ratificare sau de aderare, prezenta convenție va intra în vigoare în a nouă zecea zi după depunerea instrumentului de ratificare sau de aderare a țării respective.

#### **Art. 44**

1. Fiecare parte contractantă va putea denunța prezenta convenție printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

2. Denunțarea va intra în vigoare la 12 luni de la data primirii notificării de denunțare de către secretarul general.

#### **Art. 45**

Dacă după intrarea în vigoare a prezentei convenții numărul părților contractante va scădea, ca urmare a denunțurilor, la mai puțin de cinci, prezenta convenție va înceta să mai fie în vigoare, începând cu data la care ultima dintre aceste denunțuri va deveni valabilă.

#### **Art. 46**

1. Orice țară va putea, în momentul depunerii instrumentului de ratificare sau de aderare sau la orice dată ulterioară, să declare, prin notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite, ca prezenta convenție va fi aplicabilă, la totalitatea sau numai la o parte a teritoriilor pe care le reprezintă pe plan internațional. Convenția va fi aplicabilă teritoriului sau teritoriilor menționate în notificare după a nouă zecea zi din momentul primirii acestei notificări de către secretarul general sau, dacă la această dată convenția încă nu a intrat în vigoare, de la data intrării

sale în vigoare.

2. Orice țară care va fi făcut, conform paragrafului precedent, o declarație având drept efect aplicarea acestei convenții pe un teritoriu pe care ea îl reprezintă pe plan internațional, va putea, conform articolului 44, să denunțe convenția în ceea ce privește numitul teritoriu.

#### **Art. 47**

Orice litigiu între două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții, pe care părțile nu au putut să-l reglementeze prin tratative sau prin alt mijloc, va putea fi adus, la cererea oricăreia dintre părțile contractante interesate, înaintea Curții Internaționale de Justiție, pentru a fi soluționat de aceasta.

#### **Art. 48**

1. Fiecare parte contractantă va putea, în momentul când va semna sau ratifica prezenta convenție sau va adera la ea, să declare că ea nu se consideră legată de prevederile articolului 47 al convenției. Celelalte părți contractante nu vor fi legate prin articolul 47 față de orice parte contractantă care a formulat o astfel de rezerva.
2. Orice parte contractantă care a formulat o rezerva conform paragrafului 1 va putea în orice moment să ridice această rezerva printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.
3. Nici o altă rezerva la prezenta convenție nu va fi admisă.

#### **Art. 49**

1. După ce prezenta convenție va fi fost în vigoare timp de 3 ani, orice parte contractantă va putea, prin notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite, să ceară convocarea unei conferințe cu scopul de a revizui prezenta convenție. Secretarul general va notifica această cerere tuturor părților contractante și va convoca o conferință de revizuire dacă, într-un termen de 4 luni de la data notificării adresate de el, cel puțin un sfert din numărul părților contractante îi notifica acordul lor față de această cerere.
2. Dacă o conferință este convocată conform paragrafului precedent, secretarul general va înțina despre această toate părțile contractante și le va invita să prezinte, în termen de 3 luni, propuneri care ar dori să fie examinate de conferință. Secretarul general va comunica tuturor părților contractante ordinea de zi provizorie a conferinței, precum și textul acestor propuneri, cel mai târziu până la 3 luni înainte de deschiderea conferinței.
3. Secretarul general va invita la orice conferință convocată conform prezentului articol toate țările la care se referă paragraful 1 al articolului 42, precum și țările devenite părți contractante prin aplicarea paragrafului 2 al articolului 42.

#### **Art. 50**

În afara de notificările prevăzute în articolul 49, secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va notifica țărilor vizate de paragraful 1 al articolului 42, citiți țărilor devenite părți contractante prin aplicarea paragrafului 2 al articolului 42:

- a) ratificarea și aderările conform articolului 42;
- b) datele intrării în vigoare a prezentei convenții, în conformitate cu articolul 43;
- c) denunțările conform articolului 44;
- d) abrogarea prezentei convenții conform articolului 45;
- e) notificările primite conform articolului 46;
- f) declarațiile și notificările primite conform paragrafelor 1 și 2 ale articolului 48.

#### **Art. 51**

După 31 august 1956, originalul prezentei convenții va fi depus la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, care va trimite copii certificate fiecăreia dintre țările vizate în paragrafele 1 și 2 ale articolului 42.

Drept care subsemnații, valabil împuterniciți, au semnat prezenta convenție.

Încheiată la Geneva, la nouăsprezece mai una mie nouă sute cincizeci și șase, într-un singur exemplar, în limbile engleză și franceză, ambele texte având aceeași valabilitate.