

**Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów
CMR
sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.**

(Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238, sprost. Dz. U z 1995 r. Nr 69, poz. 352)

Wstęp

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

Rozdział I

ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

1. Niniejsza Konwencja stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.
2. Dla celów stosowania niniejszej Konwencji określenie "pojazdy" oznacza samochody, członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w artykule 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r.
3. Niniejsza Konwencja stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje.
4. Niniejszej Konwencji nie stosuje się:
 - a) do przewozu wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych;
 - b) do przewozu zwłok;
 - c) do przewozów rzeczy przesiedlenia.
5. Umawiające się Strony zgadzają się nie wprowadzać żadnej zmiany do niniejszej Konwencji w drodze specjalnych porozumień, zawartych między dwiema lub kilkoma spośród nich, z wyjątkiem porozumień zawartych w celu wyłączenia spod jej działania ich ruchu przygranicznego albo w celu uprawnienia do używania w przewozie, ograniczonym wyłącznie do ich terytoriów, listu przewozowego stanowiącego tytuł własności towaru.

Artykuł 2

1. Jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją,

sródladowa droga
wodna lub powietrzem, bez przeladunku, z wyjatkiem ewentualnego zastosowania
postanowien artykulu
14, niniejsza Konwencje stosuje sie mimo to do calosci przewozu. Jednak w miare
udowodnienia, ze
zaginiecie, uszkodzenie lub opoznienie dostawy towaru, ktore zdarzylo sie w czasie przewozu
innym
rodzajem transportu niz drogowy, nie zostalo spowodowane dzialaniem lub zaniechaniem ze
strony
przewoznika drogowego, lecz ze wynika ono z faktu, ktory mogle zdarzyc sie tylko w trakcie i
na skutek
przewozu innego niz drogowy, odpowiedzialnosc przewoznika drogowego jest okreslona nie
przez
niniejsza Konwencje, lecz w sposob, wedlug ktorego bylyby okreslona odpowiedzialnosc
przewoznika
innego niz drogowy, gdyby umowa przewozu zostala zawarta miedzy nadawca a tym
przewoznikiem
o sam przewoz towaru, zgodnie z obowiazujacymi postanowieniami prawa, dotyczacymi
przewozu
towarow innym rodzajem transportu niz drogowy. Jednak w braku takich postanowien
odpowiedzialnosc
przewoznika drogowego bedzie okreslona niniejsza Konwencja.

2. Jezeli przewoznik drogowy jest jednoczesnie przewoznikiem innym niz drogowy, jego
odpowiedzialnosc
okresla rowniez ust. 1, tak jakby jego funkcja przewoznika drogowego i jego funkcja
przewoznika innego
niz drogowy byly wykonywane przez dwie rozne osoby.

Rozdzial II

OSOBY, ZA KTÓRE ODPOWIADA PRZEWOZNIK

Artykul 3

Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoznik odpowiada, jak za swoje wlasne czynnosci
i zaniebdania, za czynnosci i zaniebdania swoich pracownikow i wszystkich innych osob, do
ktorych uslug
odwoľuje sie w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby dzialaja w
wykonaniu swych
funkcji.

Rozdzial III

ZAWARCIE I WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykul 4

Dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Brak, nieprawidlowosc lub utrata
listu
przewozowego nie wplywa na istnienie ani na waznosc umowy przewozu, ktora mimo to
podlega
przepisom niniejszej Konwencji.

Artykul 5

1. List przewozowy wystawia sie w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez
nadawce
i przez przewoznika, przy czym podpisy te moga byc wydrukowane lub tez zastapione przez
stemple
nadawcy i przewoznika, jezeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w ktorym wystawiono list

przewozowy.

Pierwszy egzemplarz wrecza sie nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.

2. Jezeli przeznaczony do przewozu towar ma byc ładowany na różne pojazdy lub jezeli chodzi o różne

rodzaje towarów albo o oddzielne partie, nadawca lub przewoźnik ma prawo wymagac wystawienia tylu

listów przewozowych, ile pojazdów należy uzyc lub ile jest rodzajów badz partii towarów.

Artykuł 6

1. List przewozowy powinien zawierac następujące dane:

- a) miejsce i date jego wystawienia;
- b) nazwisko (nazwe) i adres nadawcy;
- c) nazwisko (nazwe) i adres przewoźnika;
- d) miejsce i date przyjecia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania;
- e) nazwisko (nazwe) i adres odbiorcy;
- f) powszechnie uzywane okreslenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane okreslenie;
- g) ilosc sztuk, ich cechy i numery;
- h) wage brutto lub inaczej wyrazona ilosc towaru;
- i) koszty zwiazane z przewozem (przewozne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy);
- j) instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych;
- k) oświadczenie, ze przewóz, bez wzgledu na jakakolwiek przeciwna klauzule, podlega przepisom niniejszej Konwencji.

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

- a) zakaz przeładunku;
- b) koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie;
- c) kwote zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru;
- d) zadeklarowana wartosc towaru i sume przedstawiająca interes specjalny w jego dostawie;
- e) instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki;
- f) umówiony termin, w jakim ma byc wykonany przewóz;
- g) wykaz dokumentów wreczonych przewoźnikowi.

3. Strony moga wnosic do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznaja za potrzebne.

Artykuł 7

1. Nadawca odpowiada za wszelkie koszty i szkody, jakie mógłby poniesc przewoźnik na skutek

niescisłości lub niedostateczności:

- a) danych wymienionych w artykule 6, ustępie 1, b), d), e), f), g), h) i j);
 - b) danych wymienionych w artykule 6, ustępie 2;
 - c) wszelkich innych danych lub instrukcji, wydanych przez niego w celu wystawienia listu przewozowego lub w celu wniesienia ich do niego.
2. Jezeli na zyczenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje sie w braku dowodu przeciwnego, ze działal on na rachunek nadawcy.
3. Jezeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, przewidzianego w artykule 6, ust. 1, k), przewoźnik odpowiada za wszelkie koszty i szkody, które mogłyby poniesc z powodu tego zaniedbania osoba mająca prawo do towaru.

Artykuł 8

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

Artykuł 9

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

Artykuł 10

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

Artykuł 11

1. W celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich zadanych informacji.
2. Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ściśle i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.
3. Przewoźnik odpowiada jak komisant za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów

wymienionych
w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wreczonych przewoźnikowi; jednakże
odszkodowanie,
które go obciąża, nie może przewyższyc odszkodowania, jakie należałoby się w razie
zaginięcia towaru.

Artykuł 12

1. Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zająć od przewoźnika
wstrzymania
przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy
innemu niż
wskazany w liście przewozowym.

2. To prawo wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany
odbiorcy lub
kiedy ten ostatni skorzystał z prawa przewidzianego w artykule 13, ustęp 1; od tej chwili
przewoźnik
powinien stosować się do zleceń odbiorcy.

3. Prawo do rozporządzania towarem należy jednak do odbiorcy już od chwili wystawienia
listu
przewozowego, jeśli nadawca uczynił o tym wzmiankę w liście przewozowym.

4. Jeżeli odbiorca, wykonując swoje prawo do rozporządzania, zarządzi wydanie przesyłki
innej osobie, ta
ostatnia nie może wyznaczyć innych odbiorców.

5. Wykonanie prawa rozporządzenia towarem podlega następującym warunkom:

a) nadawca albo w przypadku przewidzianym w ustępie 3 niniejszego artykułu odbiorca,
który chce wykonać to prawo, powinien przedstawić pierwszy egzemplarz listu
przewozowego, do którego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi,
oraz wynagrodzić przewoźnikowi wszelkie koszty i szkody, jakie pociąga za sobą
wykonanie tych instrukcji;

b) wykonanie tego prawa powinno być możliwe w chwili, kiedy instrukcje dotrą do osoby,
która powinna je wykonać, i nie powinno przeszkadzać normalnej eksploatacji
przedsiębiorstwa przewoźnika ani przynosić szkody nadawcom lub odbiorcom innych
przesyłek;

c) instrukcje nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

6. Jeżeli wskutek postanowień ustępu 5 b) niniejszego artykułu przewoźnik nie może
wykonać
otrzymanych instrukcji, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym osobę, od której
instrukcje te
pochodzą.

7. Przewoźnik, który nie wykona instrukcji wydanych w warunkach przewidzianych w
niniejszym artykule
lub który zastosuje się do takich instrukcji niezadowolony z przedłożenia pierwszego
egzemplarza listu
przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za powstałą stąd szkodę.

Artykuł 13

1. Po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo
zająć od
przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz
towaru. Jeżeli
stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu
przewidzianego w artykule

19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.

2. Odbiorca, który korzysta z praw, jakie mu przysługują w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, obowiązany jest zapłacić kwotę należności wynikająca z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia.

Artykuł 14

1. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zadać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z artykułem 12.

2. Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.

Artykuł 15

1. Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okazały się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zadać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

2. Odbiorca, nawet jeżeli uprzednio odmówił przyjęcia towaru, może zawsze domagać się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy.

3. Jeżeli przeszkoda w wydaniu towaru powstanie po tym, jak odbiorca, działając zgodnie z prawem, które mu przysługują na mocy artykułu 12, ustęp 3, dał polecenie wydania towaru innej osobie, to stosując postanowienia powyższych ustępów 1 i 2, odbiorca wstępuje w miejsce nadawcy a ta inna osoba w miejsce odbiorcy.

Artykuł 16

1. Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów spowodowanych zadaniami przez niego wykonanymi, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.

2. W przypadkach przewidzianych w artykule 14, ustęp 1 i w artykule 15 przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej; po tym wyładowaniu przewóz uważa się

za ukonczony.

Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. Może on jednak powierzyć towar osobie trzeciej

i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Towar zostaje obciążony należnościami,

wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami.

3. Przewoźnik może przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli

usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowywania towaru są

niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. W innych przypadkach może on również przystąpić

do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w słusznym terminie od osoby uprawnionej przeciwnych instrukcji,

których wykonanie mogłoby być słuszenie wymagane.

4. Jeżeli towar został sprzedany w zastosowaniu niniejszego artykułu, kwota uzyskana ze sprzedaży

powinna być postawiona do dyspozycji osoby uprawnionej, po potrąceniu kosztów ciążących na towarze.

Jeżeli koszty te są wyższe od kwoty uzyskanej ze sprzedaży, przewoźnik ma prawo do różnicy.

5. Sposób postępowania w przypadku sprzedaży określony jest przepisami prawa lub zwyczajami

obowiązującymi w miejscu, gdzie towar się znajduje.

Rozdział IV

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

Artykuł 17

1. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie

spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wada

własna towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł

zapobiec.

3. Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu,

którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd

wynajął.

4. Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej

odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

a) użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczami, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;

b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości,

- w razie braku lub wadliwego opakowania, narazone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
 - d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
 - e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
 - f) przewóz żywych zwierząt.

5. Jeżeli na mocy niniejszego artykułu przewoźnik nie odpowiada za niektóre czynniki, które spowodowały szkodę, jego odpowiedzialność jest zaangażowana tylko w tym zakresie, w jakim czynniki, za które ponosi on odpowiedzialność na mocy niniejszego artykułu, przyczyniły się do powstania szkody.

Artykuł 18

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

Artykuł 19

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

Artykuł 20

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu szesćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.
 2. Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może pisemnie zaządać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłacie odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. Należy potwierdzić jej to zadanie na piśmie.
 3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar został jej wydany za zapłatą należności wynikających z listu przewozowego i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, po ewentualnym potrąceniu kosztów, które byłyby objęte tym odszkodowaniem i z zastrzeżeniem wszelkich praw do odszkodowania za opóźnienie dostawy, przewidzianego w artykule 23 i ewentualnie w artykule 26.
 4. Jeżeli nie wysunięto żądania, przewidzianego w ustępie 2, lub nie udzielono żadnych instrukcji w przewidzianym w ustępie 3 terminie trzydziestu dni albo jeżeli towar został odnaleziony później niż w rok po wypłaceniu odszkodowania, przewoźnik rozporządza nim stosownie do przepisów obowiązujących w miejscu, gdzie znajduje się towar.
- Artykuł 21
- Jżeli towar został wydany odbiorcy bez pobrania zaliczenia, które przewoźnik powinien był pobrać w myśl postanowień umowy przewozu, przewoźnik obowiązany jest wypłacić nadawcy odszkodowanie do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.
- Artykuł 22
1. Jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne, powinien mu dokładnie opisać, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają, i wskazać mu w razie potrzeby, jakie środki ostrożności należy podjąć. W przypadku gdy informacja ta nie została zamieszczona w liście przewozowym, do nadawcy lub do odbiorcy należy przeprowadzenie wszelkimi innymi sposobami dowodu, że przewoźnik wiedział, jakie niebezpieczeństwo przedstawiał przewóz wymienionych towarów.
 2. Towary niebezpieczne, które nie byłyby przewoźnikowi znane jako takie, w warunkach przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu, mogą być w każdej chwili i w każdym miejscu wyładowane, zniszczone lub unieszkodliwione przez przewoźnika bez żadnego odszkodowania; nadawca jest oprócz tego odpowiedzialny za wszystkie koszty i szkody wynikające z ich powierzenia do przewozu lub z ich przewozu.

Artykuł 23

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

Artykuł 24

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

Artykuł 25

1. W razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczona według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4.
2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższac:
 - a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, która należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;
 - b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, która należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 26

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

Artykuł 27

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

Artykuł 28

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

Artykuł 29

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

Rozdział V

REKLAMACJE I ROSZCZENIA

Artykuł 30

1. Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdzwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeżeli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając

niedziel i dni swiatecznych, jesli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne - domniemywa sie, jezeli nie ma dowodu przeciwnego, ze otrzymał towar w stanie opisanym w liscie przewozowym.

Zastrzezenia

przewidziane wyzej powinny byc dokonane na pismie, jesli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.

2. Jezeli stan towaru zostal sprawdzony wspólnie przez odbiorce i przewoznika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie moze byc przeprowadzony, chyba ze chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jezeli odbiorca zgłosil przewoznikowi pisemne zastrzezenia w ciagu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie liczac niedziel i dni swiatecznych.

3. Opóźnienie dostawy moze stanowic podstawe do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzezenie zostalo skierowane na pismie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

4. Dnia dostawy lub - zaleznie od przypadku - dnia sprawdzenia towaru albo dnia jego dyspozycji nie wlicza sie do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.

5. Przewoznik i odbiorca powinni udzielac sobie wzajemnie wszelkich mozliwych ulatwien przy dokonywaniu potrzebnych sprawdzen i ustalen.

Artykuł 31

1. We wszystkich sporach, które wynikaja z przewozów podlegajacych niniejszej Konwencji, powód moze wnosic sprawe do sadów umawiajacych sie krajów, okreslonych przez strony w drodze wspólnego

porozumienia, a ponadto do sadów kraju, na którego obszarze:

a) pozwany ma stale miejsce zamieszkania, główna siedzibe lub filie albo agencje, za której posrednictwem zawarto umowe o przewóz, albo

b) znajduje sie miejsce przejecia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie moze wnosic sprawy do innych sadów.

2. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustepie 1 niniejszego artykulu, sprawa toczy sie przed sadem właściwym według tego ustępu albo kiedy w takim sporze zostal ogłoszony wyrok przez taki sad, nie

mozna wszczac zadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny miedzy tymi samymi stronami, chyba ze

orzeczenie sadu, przed którym pierwsza sprawa zostala wszczeta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie

wszczeto nowa sprawe.

3. Kiedy w sporze, przewidzianym w ustepie 1 niniejszego artykulu, wyrok wydany przez sad umawiajacego sie kraju stal sie wykonalny w tym kraju, staje sie on również wykonalny w

kazdym z innych umawiajacych sie krajów natychmiast po dopełnieniu formalnoscí wymaganych w zainteresowanym kraju.

Formalnoscí te nie moga obejmowac rewizji sprawy.

4. Postanowienia ustępu 3 niniejszego artykulu stosuje sie do wyroków wydanych w

obecności stron, do
wyroków zaocznych i do ugod sądowych, lecz nie stosuje się ich ani do wyroków o
wykonalności tylko
tymczasowej, ani do wyroków, które oprócz kosztów procesu zasadzają od powoda
odszkodowanie
wskutek całkowitego lub częściowego oddalenia jego powództwa.

5. Nie można żądać od obywateli umawiających się krajów, którzy posiadają miejsce
zamieszkania lub
przedsiębiorstwo w jednym z tych krajów, zabezpieczenia kosztów przewodu sądowego,
które wynikają
z przewozów podlegających niniejszej Konwencji.

Artykuł 32

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

przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie:

- a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy -
począwszy od dnia wydania;
- b) w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie
umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od
szesćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;
- c) we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od
dnia zawarcia umowy przewozu.

Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu
przedawnienia.

2. Reklamacja pisemna zawieszają przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie
odrzuca
reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji
bieg
przedawnienia wznowia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporna. Dowód
otrzymania
reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się
powołuje na ten

fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.

3. Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują
przepisy
prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu
przedawnienia.

4. Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego
powództwa
lub zarzutu.

Artykuł 33

Umowa przewozu może zawierać klauzule przyznające właściwość trybunałowi
arbitrażowemu pod
warunkiem, aby klauzula ta przewidywała, że trybunał arbitrażowy stosować będzie niniejszą
Konwencję.

Rozdział VI

POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU WYKONYWANEGO PRZEZ
KOLEJNYCH
PRZEWOZNIKÓW

Artykuł 34

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

Artykuł 35

1. Przewoźnik, który przyjmuje towar od poprzedniego przewoźnika, wreca mu datowane i podpisane przez siebie potwierdzenie odbioru. Powinien on napisać swoje nazwisko i adres na drugim egzemplarzu listu przewozowego. W razie potrzeby umieszcza on na tym egzemplarzu, jak również na

potwierdzeniu odbioru zastrzeżenia podobne do tych, które są przewidziane w artykule 8 ustęp 2.

2. Postanowienia artykułu 9 mają zastosowanie do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 36

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

Artykuł 37

Przewoźnikowi, który na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli

w wykonaniu umowy przewozu, zgodnie z następującymi postanowieniami:

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

Artykuł 38

Jezeli jeden z przewoźników jest niewypłacalny, część odszkodowania przypadająca na

niego, a nie
zapłacona, dzieli się między innych przewoźników proporcjonalnie do ich wynagrodzenia.

Artykuł 39

1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38, nie może kwestionować podstawy płatności dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko był on należycie powiadomiony o procesie i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta.

2. Przewoźnik, który chce wystąpić z roszczeniem zwrotnym, może wszcząć sprawę przed sądem kraju, w którym jeden z zainteresowanych przewoźników ma stałe miejsce zamieszkania, główna siedziba, filie lub agencje, za pośrednictwem której zawarto umowę przewozu. Roszczenie zwrotne może być skierowane w jednej i tej samej sprawie przeciwko wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.

3. Postanowienia artykułu 31, ustępy 3 i 4, stosuje się do wyroków w sprawie roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38.

4. Postanowienia artykułu 32 stosuje się do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami. Przedawnienie biegnie jednak bądź od dnia orzeczenia sądowego, ustalającego ostatecznie wysokość należnego odszkodowania na mocy postanowień niniejszej Konwencji, bądź od dnia faktycznej zapłaty w razie braku takiego orzeczenia.

Artykuł 40

Przewoźnicy mogą swobodnie uzgadniać między sobą postanowienia odbiegające od postanowień artykułów 37 i 38.

Rozdział VII

NIEWAZNOSC KLAUZUL SPRZECZNYCH Z KONWENCJA

Artykuł 41

1. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Nieważność takich klauzul

nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy.

2. W szczególności byłaby nieważna każda klauzula ustępująca na rzecz przewoźnika z ubezpieczenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

Rozdział VIII

POSTANOWIENIA KONCOWE

Artykuł 42

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

Artykuł 43

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

Artykuł 44

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

Artykuł 45

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Konwencji ilość Umawiających się Stron stanie się skutkiem wypowiedzenia mniejsza od pięciu, niniejsza Konwencja przestanie obowiązywać od daty, w której ostatnie z tych wypowiedzeń zacznie skutkować.

Artykuł 46

1. Każdy kraj będzie mógł w chwili składania dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdej chwili do niej oświadczyć drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Konwencja będzie miała zastosowanie do wszystkich lub części terytoriów, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych. Konwencja będzie miała zastosowanie do terytorium lub do terytoriów wymienionych w notyfikacji, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po

otrzymaniu tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego, albo jeżeli Konwencja nie weszła
jeszcze
w życie, od daty jej wejścia w życie.

2. Każdy kraj, który złoży zgodnie z poprzednim ustępem oświadczenie, mające na celu
spowodowanie
zastosowania niniejszej Konwencji do terytorium, które reprezentuje on w stosunkach
międzynarodowych,
będzie mógł zgodnie z artykułem 44 wypowiedzieć Konwencje w odniesieniu do tego
terytorium.

Artykuł 47

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

Artykuł 48

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła w chwili podpisywania lub ratyfikowania
niniejszej
Konwencji albo przystąpienia do niej oświadczyć, że nie uważa się za związana artykułem 47
Konwencji.

Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 47 wobec Umawiającej się Strony,
która
sformułuje takie zastrzeżenie.

2. Każda Umawiająca się Strona, która sformułuje takie zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1,
będzie mogła
w każdej chwili cofnąć to zastrzeżenie drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza
Generalnego
Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Żadne inne zastrzeżenie do niniejszej Konwencji nie będzie dopuszczone.

Artykuł 49

1. Po upływie trzyletniego okresu obowiązywania niniejszej Konwencji, każda Umawiająca
się Strona
będzie mogła drogą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów
Zjednoczonych zadecydować o zwołaniu Konferencji, mającej na celu dokonanie rewizji niniejszej
Konwencji.

Sekretarz Generalny powiadomi o tym zadaniu wszystkie Umawiające się Strony i zwoła dla
tej rewizji
konferencję, jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty notyfikacji skierowanej przez niego
co najmniej

jedna czwarta Umawiających się Stron powiadomi go o swej zgodzie na to zadanie.

2. Jeżeli konferencja zwoływana jest zgodnie z poprzednim ustępem, Sekretarz Generalny
zawiadomi

o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia w terminie trzech
miesięcy

propozycji, których rozpatrzenia przez konferencję życzyłyby sobie. Sekretarz Generalny
zakomunikuje

wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji, jak
również tekst tych

propozycji, co najmniej na trzy miesiące przed data otwarcia konferencji.
3. Sekretarz Generalny zaprosi na każdą konferencję, zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem, wszystkie kraje wskazane w ustępie 1 artykułu 42, jak również kraje, które stały się Umawiającymi się Stronami na podstawie ustępu 2 artykułu 42.

Artykuł 50

Oprócz notyfikacji przewidzianych w artykule 49, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych będzie notyfikował krajom wskazanym w ustępie 1 artykułu 42, jak również krajom, które

stały się Umawiającymi się Stronami, stosownie do ustępu 2 artykułu 42, o:

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

Artykuł 51

Po dniu 31 sierpnia 1956 roku oryginał niniejszej Konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu

Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przesła jej należyte uwierzytelnione odpisy każdemu z krajów

wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 42.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upowaznieni, podpisali niniejszą Konwencję.

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

PROTOKÓŁ PODPISANIA

Przystępując do podpisania Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, niżej

podpisani, należycie upowaznieni, zgodzili się na następujące oświadczenia i wyjaśnienia:

1. Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozów między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii

i Północnej Irlandii a Republika Irlandzka.

2. Do artykułu 1 ustęp 4

Niżej podpisani zobowiązują się do negocjowania Konwencji w sprawie umowy o przeprowadzce i umowy o przewóz kombinowany.

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

Sporządzono w Genewie dnia dziewiętnastego maja tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego szóstego roku,

w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne.