

A V A N T - P R O J E T

de

Convention internationale concernant le transport des marchandises
par route.

=====

Objet et portée de la Convention

Article 1.

Transports
auxquels
s'applique
la convention

La présente convention s'applique à tout transport international de marchandises par route, effectué par un voiturier professionnel ou par un autre voiturier contre rémunération.

Sont exceptés de l'application de la présente convention, les transports par route effectués sous l'empire d'autres conventions internationales.

Article 2.

Est qualifié "transport international", au sens de la présente convention, tout transport dont le point de départ et le point de destination, d'après les stipulations des parties, sont situés dans deux Etats différents.

Du titre de transport

Article 3.

Forme et
conditions
du contrat
de
transport.

Tout voiturier a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la délivrance d'une lettre de voiture; tout expéditeur a le droit de demander au voiturier l'acceptation d'un tel document, établi d'après les règles de la présente convention.

Article 4.

La lettre de voiture est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et le voiturier.

La lettre de voiture peut être adressée au destinataire ou émise à ordre ou au porteur.

Le premier exemplaire de la lettre de voiture est remis avec la marchandise au voiturier et accompagnera la marchandise. Le deuxième exemplaire est remis à l'expéditeur. Le troisième exemplaire est retenu par le voiturier.

Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le deuxième exemplaire portera la mention "négociable" et les autres exemplaires la mention "non négociable".

Article 5.

Le voiturier a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de voiture différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture. La lettre de voiture contient les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) l'adresse de l'expéditeur ainsi que celle du voiturier;
- c) les points de départ et de destination;
- d) le nom et l'adresse du destinataire ou la désignation "à ordre" ou "au porteur";
- e) la désignation de la marchandise et le mode d'emballage;
- f) les marques particulières ou les numéros des colis;
- g) le nombre des colis, ou le poids brut ou la quantité de la marchandise autrement exprimée;
- h) l'indication de la route;
- i) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- k) le montant de la somme représentant la valeur de la marchandise et l'intérêt spécial à la livraison énoncés conformément à l'article 24;
- l) les instructions de l'expéditeur au voiturier en ce qui concerne l'assurance des marchandises;
- m) les documents transmis au voiturier pour accompagner la lettre de voiture;

- n) les instructions spéciales pour le dédouanement;
- o) l'indication que le transport est soumis au régime établi par la présente convention.

Les mentions indiquées sous les lettres a) à h) inclusivement et o) sont obligatoires.

Article 7.

Le voiturier ou son représentant est tenu de vérifier lors de la prise en charge de la marchandise, l'exactitude des mentions requises par l'article 6 concernant les marques particulières ou numéros des colis et le nombre/ou le poids ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, ainsi que l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Si le voiturier ou son représentant n'a pas les moyens normaux de contrôler l'exactitude des mentions des marques ou des numéros, du nombre ou du poids ou de la quantité autrement exprimée, ou si le voiturier ou son représentant a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude, il doit en faire mention à la lettre de voiture.

Article 8.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications insérées par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces indications seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 9.

Force probante de la lettre de voiture. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve contraire de la conclusion du contrat et des conditions du transport ainsi que de la réception de la marchandise par le voiturier.

Si la lettre de voiture ne contient aucune réserve de la part du voiturier quant aux inscriptions mentionnées à l'article 7 ou aucune mention de l'état et du conditionnement apparent des marchandises, il y a présomption que

celles-ci ont été délivrées au voiturier conformément aux indications de la lettre de voiture et en bon état et conditionnement apparemment.

Article 10.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de voiture les documents qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, à l'égard des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. L'expéditeur est responsable envers le voiturier de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et documents, sauf dans le cas où le voiturier néglige de vérifier autant que possible si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Le voiturier 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 sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Exécution du contrat de transport

Article 11.

Livraison.

Le voiturier est tenu de livrer la marchandise et de remettre la lettre de voiture qui l'accompagne au destinataire, au lieu de destination, contre paiement du prix de transport et des frais accessoires. Le voiturier doit, si possible, aviser le destinataire du moment probable de l'arrivée de la marchandise à la destination.

Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur le voiturier est tenu de livrer la marchandise à celui qui d'après les dispositions de l'article 12 paraît détenteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture, contre remise de ce document et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Article 12.

Endossement
de la
lettre de
voiture à
ordre.

Si la lettre de voiture est à ordre, l'exemplaire négociable de celle-ci est transmissible par voie d'endossement. Toute personne au bénéfice de laquelle l'exemplaire négociable a été endossé peut l'endosser à nouveau.

L'endossement doit être pur et simple. Toute condition à laquelle il est subordonné est réputée nulle et non avenue. Un endossement partiel est nul. L'endossement ne doit pas nécessairement désigner le bénéficiaire, il peut consister simplement dans la signature de l'endosseur (endossement en blanc). L'endossement au porteur vaut comme endossement en blanc.

Le détenteur de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture à ordre ou au porteur est considéré comme détenteur légitime, s'il justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements, même si le dernier endossement est en blanc. Les endossements biffés sont à cet égard réputés non écrits.

Article 13.

Droit de modifier le contrat de transport.

L'expéditeur peut disposer de la marchandise tant que la marchandise est entre les mains du voiturier.

Si, toutefois, la lettre de voiture est à ordre ou au porteur le droit de disposition de la marchandise appartient au détenteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture.

Dans ce cas le détenteur de l'exemplaire négociable a le droit de demander que la marchandise soit livrée à un lieu autre que celui de la destination.

Le voiturier n'est tenu de livrer la marchandise dans un lieu autre que celui de la destination que si la livraison peut être exécutée sans troubler le service régulier de son exploitation et que si le détenteur de l'exemplaire négociable lui remet, outre cet exemplaire, le prix du transport et les frais accessoires et paie tous frais excédant ceux qui devront être encourus par le voiturier par la délivrance des marchandises au lieu de la destination mentionnée à la lettre de voiture.

Article 14.

Si le voiturier agit en contravention des dispositions des articles 11 à 13, il sera responsable envers l'ayant-droit de la marchandise, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait.

Article 15.

Empêchements
à la
livraison.

Si, à l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire ou, au cas où la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, aucun détenteur légitime de l'exemplaire négociable ne se présente, ou encore si le montant des créances résultant de la lettre de voiture n'est pas payé, le voiturier pourra décharger les marchandises pour le compte de l'ayant-droit.

Le voiturier, en déchargeant les marchandises au lieu de la destination, devra soit les prendre lui-même sous sa garde pour le compte de l'ayant droit, soit les mettre, pour le compte de celui-ci, sous la garde d'un tiers. Il pourra stipuler que le tiers qui recevra les marchandises sous sa garde les détiendra pour le transporteur jusqu'à ce que les créances résultant de la lettre de voiture et les frais causés par l'empêchement à la délivrance auront été payés.

Le voiturier devra informer aussitôt l'expéditeur des circonstances ainsi survenues. L'expéditeur sera responsable à l'égard du voiturier pour les créances et les frais mentionnés ci-dessus.

Si les marchandises sont sujettes à une perte ou à une détérioration rapide ou si leur garde devait entraîner des frais ou d'autres inconvénients trop considérables, le voiturier pourra, après en avoir informé l'expéditeur, faire vendre les marchandises aux enchères publiques ou par un courtier public.

De toute manière, le voiturier pourra faire vendre les marchandises aux enchères publiques ou par un courtier public dans les trois mois après le jour où il aura commencé à en assumer la garde, si dans cette période le destinataire ou le détenteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture n'a pas payé les créances et frais mentionnés ci-dessus ou si le détenteur de l'exemplaire négociable n'a pas remis ce dernier au voiturier. Le produit net de la vente des marchandises doit être mis à la disposition de l'ayant droit.

Responsabilité du voiturier pour perte, avarie ou retard.

Durée de la responsabilité.

La période du transport, au sens de la présente convention, s'étend du moment où les marchandises ont été remises soit au voiturier lui-même, soit à ses agents ou préposés, jusqu'au moment où elles ont été livrées au destinataire lui-même ou à ses agents ou préposés; ou encore si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, jusqu'au moment où elles ont été remises au détenteur légitime de l'exemplaire négociable; si enfin la livraison n'a pu avoir lieu, jusqu'au moment où le voiturier les a déchargées au lieu de destination.

Article 17.

Causes de la responsabilité.

Le voiturier est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, et des avaries qu'elle subit pendant le transport, ainsi que du retard à la livraison. Il y a retard quand le transport n'a pas été effectué dans le délai convenu ou à défaut d'un tel délai, dans un délai raisonnable.

Article 18.

Etendue de la responsabilité.

Le voiturier n'est pas responsable s'il prouve que la perte, le dommage ou le délai n'est pas imputable, totalement ou partiellement, à un manque de diligence raisonnable de sa part ou de la part de ses agents ou préposés.

Article 19.

Si, pourtant, le voiturier ne peut prouver l'absence d'une telle faute, mais qu'il est à supposer que la perte, l'avarie ou le retard résulte de faits susceptibles de causer telle perte, avarie ou retard, en dehors de toute faute soit du voiturier soit de ses agents ou préposés, il y a présomption de l'absence d'une telle faute, à moins que les circonstances ne prouvent le contraire.

De tels faits peuvent être:

- a) un incendie;
- b) des accidents de route causés par des événements extraordinaires au cours du transport;
- c) des faits de guerre et des faits d'ennemis publics;
- d) un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple ou une saisie judiciaire;
- e) une restriction de quarantaine;
- f) un acte ou une omission de l'expéditeur, de son agent ou représentant;
- g) grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- h) émeutes ou troubles civils;

- i) fracas en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- j) insuffisance d'emballage;
- k) insuffisance ou imperfection de marques;
- l) transport en véhicules plateaux, en tant que ce mode de transport a été convenu ou qu'il est usuel;
- m) un chargement ou un déchargement de la marchandise effectué entièrement par l'expéditeur, le réceptionnaire ou leurs agents ou préposés;
- n) transports des animaux vivants pourvu que des précautions d'usages aient été pris par le voiturier.

Article 20.

Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'acceptation desquelles le voiturier ou son agent ou préposé n'aurait pas consenti s'il en avait connu la nature ou le caractère réels, pourront à tout moment avant délivrance être déchargées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le voiturier sans indemnité et l'expéditeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage provenant ou résultant directement ou indirectement de leur acceptation. Si quelqu'une de ces marchandises acceptées à la connaissance et avec le consentement du voiturier devenait un danger pour la voiture ou la charge, elle pourrait de même façon être déchargée ou détruite ou rendue inoffensive par le voiturier sans responsabilité de la part de ce dernier.

Article 21.

Fixation des
dommages-
intérêts.

Si, en vertu des dispositions de la présente convention, la responsabilité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de la marchandise ou pour retard à la livraison est mise à la charge du voiturier, l'ayant droit doit être indemnisé pour le préjudice prouvé; mais les dommages-intérêts seront limités comme indiqué à l'article 23.

Article 22.

La valeur de la marchandise est calculée d'après le cours à la Bourse ou, à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché ou encore, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où les marchandises ont été acceptées au transport.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité pour la perte, l'avarie ou le retard ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours en vigueur au jour et au lieu où la délivrance de la marchandise a été ou aurait dû être effectuée.

Article 23.

Le montant de l'indemnité pour perte, avarie ou retard prévu à l'article précédent, est limité pour chaque unité énoncée à la lettre de voiture à une somme ne dépassant pas ... (+) fois le prix à la Bourse de New York, Etats Unis de l'Amérique, d'un gramme d'or de ... (+) millièmes de fin, à condition que les parties n'aient pas convenu d'une limite plus élevée ou que l'expéditeur n'ait pas déclaré, conformément à l'article 24, un montant supérieur à la limite prescrite.

Article 24.

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, au moment de la remise de la marchandise, une valeur de la marchandise excédant la limite visée à l'art. 23 et fixer un intérêt spécial à la livraison, moyennant si le voiturier le demande le paiement d'une taxe supplémentaire.

(+) à être rempli.

Article 25.

Une déclaration par l'expéditeur dans la lettre de voiture d'une valeur de la marchandise et une fixation dans les mêmes conditions d'un intérêt spécial à la livraison, constitueront une présomption, sauf preuve contraire par le voiturier, de l'évaluation du préjudice au cas de perte, avarie ou retard à la livraison.

Article 26.

Le voiturier n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 23 qui limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute de sa part qui d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol en ce cas.

Article 27.

Assurance
responsabilité.

Le voiturier est tenu de s'assurer, auprès d'un assureur reconnu par le gouvernement dans son pays, contre les conséquences pouvant résulter de sa responsabilité prévue dans la présente Convention en cas de perte, avarie ou retard.

Réclamations et actions.

Article 28.

Extinction de
l'action con-
tre le voitu-
rier née du
contrat de
transport.

A moins qu'un avis des pertes ou avaries et de la nature générale de ces pertes ou avaries ne soit donné par écrit au voiturier ou à son agent avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été livrées par le voiturier telles qu'elles sont décrites à la lettre de voiture.

S'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la délivrance, jours fériés non compris.

L'avis par écrit n'est pas nécessaire si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la remise au destinataire.

En cas de perte ou d'avarie certaines ou présumées, le voiturier et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et de la vérification du nombre de colis ou de pièces ou de la quantité ou du poids ou des marques.

Article 29.

Compétence pour les actions.

L'action en responsabilité peut être portée soit devant le tribunal du pays où le voiturier a sa résidence habituelle ou son établissement d'exploitation, soit devant le tribunal du pays où la livraison a eu lieu ou aurait dû avoir lieu; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

Article 30.

Prescription de l'actionnée du contrat de transport.

Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages et retards est prescrite un an après la livraison des marchandises ou si la livraison n'a pas lieu, un an après la date à laquelle la livraison aurait dû être effectuée.

Dispositions relatives au transports par voituriers successifs.

Article 31.

Responsabilité des voituriers successifs.

Si un transport par route qui est régi par un seul contrat, doit être exécuté par divers voituriers successifs, chaque voiturier subséquent à celui qui a conclu le contrat en acceptant la marchandise au su qu'elle est en transport en vertu d'un tel contrat, devient partie au contrat de

transport est soumis aux règles de la présente convention, en tant qu'il s'agit du transport et de la garde des marchandises, à partir du moment qu'il les a reçues du voiturier précédent jusqu'au moment où elles ont été livrées à un voiturier subséquent ou au destinataire ou encore au porteur de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture.

Article 32.

Chaque voiturier subséquent, en signant le reçu des marchandises, doit y insérer, le cas échéant, des réserves quant à l'exactitude, au moment de la réception par lui des marchandises, des inscriptions visées à l'article 7. Ces réserves doivent être inscrites aussi sur l'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise. Les règles stipulées à l'alinéa 2 de l'article 7 et l'alinéa 2 de l'article 9 seront applicables dans les relations des voituriers.

Article 33.

Les voituriers contre lesquels l'action peut être exercée

Les réclamations et demandes envers les voituriers qui naissent du contrat de transport ne peuvent être adressées qu'au premier ou au dernier voiturier ou au voiturier ayant effectué le transport au cours duquel la perte, l'avarie ou le retard se sont produits.

Article 34.

Recours des voituriers entre eux.

Lorsque, en transport par des voituriers successifs conformément aux dispositions de la présente convention le premier ou le dernier voiturier a payé une indemnité pour perte, avarie ou retard, en vertu des dispositions de la présente Convention, il possède un recours contre les voituriers qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

- a) le voiturier qui d'après les règles de la présente Convention est responsable d'un dommage survenu doit

rembourser le montant des dommages-intérêts que le premier ou le dernier voiturier a payé en vertu des règles de la présente Convention,

b) si plusieurs voituriers sont responsables, la part à payer par tout voiturier doit être fixée proportionnellement au montant des dommages dont est responsable chacun des voituriers. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c),

c) s'il ne peut être prouvé lequel ou lesquels des voituriers sont responsables, la charge de l'indemnité est répartie entre tous les voituriers, à l'exception de celui qui prouverait qu'il n'est pas responsable. Chaque voiturier sera responsable proportionnellement à la part de la rémunération lui revenant.

Article 35.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des voituriers, la part lui incombant et non payée par lui est répartie comme indiqué à l'article 34 § c) entre tous les autres voituriers.

Article 36.

Le voiturier contre lequel sera exercé un des recours prévus aux articles 34 et 35 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bienfondé du paiement effectué par le voiturier exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui ait été dûment signifiée et qu'il ait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

Le voiturier qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les

voituriers intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

Article 37.

Nonobstant les dispositions susdites précédentes concernant le recours des voituriers entre eux, ces derniers seront libres de convenir des dispositions différentes.

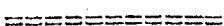
Dispositions diverses.

Article 38.

Toute personne, autre que le voiturier ou son préposé, qui assume professionnellement la garde et la surveillance des marchandises en cours de transport sous l'empire de la présente Convention, sera responsable à l'égard du voiturier duquel il a reçu les marchandises de toute perte, avarie ou retard conformément aux règles énoncées aux articles 31 et 32 de la présente Convention et concernant la responsabilité des voituriers successifs.

Article 39.

Clause d'exonération. Toute clause ou convention autre que celles prévues à l'article 37 ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire à la responsabilité prescrite par la présente Convention ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des articles différents de la présente Convention, est nulle et de nul effet.



A preliminary Draft of an
International Convention concerning
the carriage of goods by road.

Purpose and scope of the Convention

Article 1.

Carriage to be governed by the Convention.

This Convention applies to all international carriage of goods by road performed by a road transport undertaking or by a carrier for reward.

This Convention does not apply to carriage by road performed under the terms of any other international Convention.

Article 2.

For the purpose of this Convention the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination are situated within the territories of two different States.

Document of carriage

Article 3.

Form and conditions of the carriage contract.

Every carrier has the right to require the consignor to make out and over to him a way-bill; every consignor has the right to require the carrier to accept such a document, established according to the rules of this Convention.

Article 4.

The way-bill shall be made out by the consignor in three original parts and signed by the consignor and the carrier.

The way-bill may be made out to consignee or to order or to holder.

The first part of the way-bill shall be handed over to the carrier and shall accompany the goods.

The second part shall be handed over to the consignor.
The third part shall be retained by the carrier.

If the way-bill is made out to order or to holder, the second part shall contain the word "negotiable" and the other parts the word "non-negotiable".

Article 5.

The carrier has the right to require the consignor to make out separate way-bills when there is more than one package.

Article 6.

Contents and form of the way-bill.

The way-bill contains the following particulars:

- (a) The date of the way-bill and the place at which it is made out;
- (b) The address of the consignor and of the carrier;
- (c) The place of departure and of destination;
- (d) The name and address of the consignee or addresses such as "to order" or "to holder";
- (e) A description of the goods and the method of packing;
- (f) The particular marks or numbers upon the packages;
- (g) The number or the gross weight or the quantity of the goods otherwise mentioned;
- (h) The route to be followed;
- (i) The charges for which the consignor assumes responsibility;

- (k) The amount representing the value of the goods and the interests in delivery, as declared in accordance with Article 24;
 - (l) The instructions of the consignor to the carrier concerning insurance of the goods;
 - (m) The documents handed over to the carrier to accompany the way-bill;
 - (n) Special instructions for Customs clearance;
 - (o) A statement that the carriage is subject to the rules established by this Convention.
- The particulars referred to in sub-paragraphs (a) to (g) inclusive and (o) are obligatory.

Article 7.

The carrier or his agent shall be bound on receipt of the goods to check the correctness of the particulars required by Article 6 concerning the marks or numbers upon the packages and the number or the weight or the quantity of the goods otherwise mentioned as well as the apparent order and condition of the goods.

If, however, the carrier or his agent has no normal means of checking the correctness of the particulars concerning marks, numbers, weight or quantity, or if the carrier or his agent has reasonable grounds for suspecting their correctness he shall state this fact in the way-bill.

Article 8.

Responsability
for particulars
in the way-bill.

The consignor shall be responsible for the correctness of the particulars and statements which he inserts in the way-bill; he shall be liable for any consequences arising from the fact that such particulars and statements are irregular, incorrect or incomplete.

Article 9.

The way-bill is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the conditions of carriage and of the receipt of the goods.

In the absence of a reservation in the way-bill of the carrier concerning the particulars mentioned in Article 7 or concerning the apparent order and condition of the goods, it shall be presumed that the goods were delivered to the carrier in accordance with the particulars in the way-bill and in apparently good order and condition.

Article 10.

Papers to be supplied The consignor must furnish such informations and for the purposes of attach to the way-bill such documents as are necessary the formalities required by the Customs, for the completion of the formalities required, before delivery of the goods to the consignee, by the customs, police and other administrative authorities.

octroi, fiscal or police and other administrative authorities. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or document, unless the carrier fails to enquire as much as possible into the accuracy and completeness of such informations or documents.

The carrier shall be liable as an agent for the consequences of the loss or improper use of the documents mentioned in the way-bill and attached thereto or deposited with itself; nevertheless, the compensation payable by the carrier shall in no circumstances exceed that due in the event of the loss of the goods.

Performance of the carriage contract.

Article 11.

Delivery.

The carrier shall deliver the goods and hand over the first part of the way-bill which accompanies the goods, to the consignee at the place of destination against payment of the transport charge proper and subsidiary charges. If is possible, the carrier shall notify the consignee of the probable arrival of the goods at the place of destination.

If the way-bill is made out to order or to holder, the carrier shall deliver the goods to the person who in accordance with the provisions of Article 12 appears to be the legitimate holder of the negotiable part of the way-bill against this document and upon payment of the amount due by reason of the way-bill.

Article 12.

Endorsement of a
way-bill to order.

If the way-bill is made out to order the second part of it is negotiable by endorsement. A negotiable part endorsed to another person can be re-endorsed by the beneficiary.

It must be a clean endorsement. If the endorsement is subject to any condition whatsoever it shall be deemed to be null and void. Partial endorsement is also null and void. The endorsement need not name the beneficiary; it can consist solely of the signature of the endorser (endorsement in blank). An endorsement to holder has the same value as an endorsement in blank.

The holder of the negotiable part of the way-bill to order or to holder is considered the legitimate holder if he justifies his right through a series of uninterrupted endorsements, even if the last one of

these endorsements is in blank. Superseded endorsements shall in this respect be regarded as not having been written.

Article 13.

Right to modify
the carriage
contract.

The consignor can dispose of the goods as long as they are still in the carrier's possession.

If, however, the way-bill is made out to order or to holder the right of disposal of the goods belongs to the legitimate holder of the negotiable part of the way-bill.

In this case the holder of the negotiable part of the way-bill has the right to demand that the goods shall be delivered at a place other than the place of destination.

The carrier is not obliged to deliver the goods at a place other than the place of destination unless the delivery can be executed without disturbing the ordinary service of the carrier and unless the holder of the negotiable part of the way-bill, at the time of surrendering this negotiable part and effecting the payment of the transport charge proper and subsidiary charges, pays the expenses exceeding those which would have been a charge upon the carrier by his delivering the goods at the place of destination specified in the way-bill.

Article 14.

If the carrier does not act in conformity to the provisions of Articles 11 to 13 inclusive he will be liable for any damage which may be caused thereby to the person entitled to the goods.

Article 15.

Circumstances preventing delivery.

If after the goods have arrived at the place of destination, the consignee or, if the way-bill is made out to order or to holder, no legitimate holder of the negotiable part of the way-bill presents himself or if the amount resulting from the way-bill is not paid, the carrier shall have the right to unload the goods at the place of destination for account of the person entitled to the goods.

When unloading the goods at the place of destination the carrier shall either take care of them himself for account of the person entitled to the goods or place them for account of the same party in the care of a third person. He may stipulate that the third person who receives the goods in his care shall retain them for account of the carrier until the amounts due by reason of the way-bill and also the expenses thus incurred through delivery being prevented are paid.

The carrier shall immediately inform the consignor about the circumstances that have thus arisen. The consignor is responsible to the carrier for the abovementioned expenses and amounts due.

If the goods are perishable or subject to rapid deterioration or if the storage would involve considerable expense or other considerable inconvenience, the carrier may, after having informed the consignor as said in the preceding paragraph, sell the goods at public auction or through a public broker. In any event the carrier may within three months after they have been placed in storage sell them at public auction or through a public broker, if in the meantime the consignee or the holder of the negotiable part of the way-bill has not paid the amounts due and the expenses

mentioned above or if the holder of the negotiable part of the way-bill has not handed over the latter to the carrier. Any net profit on the sale shall be placed at the disposal of the person who is able to prove that he is entitled to the net profit on the sale.

Liability of the Carrier in the case of loss, damage or delay.

Article 16.

Duration of liability.

The period of the carriage in the sense of this Convention, begins from the moment the goods have been handed over either to the carrier himself or to his agents or servants; it ceases with the delivery of the goods to the consignee himself or to his agents or servants or, if the way-bill is made out to order or to holder with the delivery of the goods to the legitimate holder of the negotiable part of the way-bill, or if such a delivery is not possible, with the moment the goods are discharged at the place of destination.

Article 17.

Conditions of liability.

The carrier is liable for any prejudice caused through total or partial loss of the goods, or damage thereto during the carriage, as for any delay in delivery. There is delay when the carriage has not been executed within the fixed time or, failing such time, within a reasonable time.

Article 18.

Extent of liability.

The carrier is not liable if he proves that the loss, damage or delay has been caused by a circumstance which, wholly or partly, is not imputable to a lack of reasonable carefulness on his part or on the part of his agents or servants.

Article 19.

However, if the carrier cannot prove the absence of such fault but it can be assumed that the loss, damage or delay was due to factors likely to cause such loss, damage, or delay without any fault on the part of the carrier or of his agents or servants then the absence of such fault shall be presumed, unless the circumstances prove the contrary.

Such factors are, inter alia, the following:

- (a) Fire.
- (b) Accidents arising from extraordinary events during the carriage by road.
- (c) Act of war and act of public enemies.
- (d) Arrest or restraint of princes, rulers, or people or seizure under legal process.
- (e) Quarantine restrictions.
- (f) Act or omission of the consignor, his agent, or representative.
- (g) Strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (h) Riots or civil commotions.
- (i) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods.
- (j) Insufficiency of packing.
- (k) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (l) Carrying of goods in open trucks in accordance either with an agreement with the consignor or with the practice.
- (m) Heat, frost, change in the temperature or humidity in the air.
- (n) Loading or unloading of the goods in which the consignor, the receiver, or their agents or servants have taken part.
- (o) Carriage of live animals provided that the carrier has taken the usual precautions.

Article 20.

Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the receipt whereof the carrier, his agent or servant has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before delivery be unloaded at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the consignor of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from their receipt. If any such goods accepted with such knowledge and consent will become a danger to the vehicle or the other goods, they may in like manner be unloaded at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on his part.

Article 21.

If, subject to the provisions of this Convention, the liability for total or partial loss of the goods, or damage thereto or for delay rests with the carrier, the person entitled to the goods shall be indemnified for the damage sustained and inconvenience proved; however, the compensation shall be limited as stated in Article 23.

Article 22.

The value of the goods shall be calculated in accordance with the exchange price, or, failing such exchange price, in accordance with the current market price, or, failing both the foregoing, in accordance with the ordinary value of goods of the same nature and quality at the place and time at which the goods were accepted for carriage.

Fixation of
compensation.

When the prices to be taken as a basis for calculating compensation for loss, damage or delay are expressed in a currency other than that of the State in which payment is claimed, conversion shall be effected at the rate of exchange at the date when and at the place where the goods were or should have been delivered.

Article 23.

The amount of compensation payable in case of loss, damage or delay, provided for in the preceding article, is limited for each package or unit stated in the way-bill to a sum not exceeding (+) times the exchange price in New York, United States of America, of one gram gold of nillesimal fineness (+) unless the parties have agreed to a higher limit or the consignor has declared in accordance with Article 24, an amount higher than the prescribed limit.

Article 24.

On handing over the goods to the carrier, the consignor has a right to declare for them in the way-bill a value exceeding the limit prescribed in Article 23, as well as a special interest in delivery, provided he pays any additional charge the carrier may demand.

Article 25.

A declaration of the value of the goods or of interest in delivery shall be accepted as prima facie evidence of the amount of the damage sustained in case of loss, damage or delay, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(+) To be filled in.

Article 26.

The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 23 which limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

Article 27.

The carrier must insure himself against the consequences that may arise from the liability foreseen in this Convention with an insurer recognized by the government in his country.

Claims and Actions.

Article 28.

Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the way-bill.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery, public holidays not included.

Compulsory insurance.

Acceptance of the goods a bar to actions against the carrier on the carriage contract.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the object of joint survey or inspection.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting the goods and examining the number of packages or pieces, or the quantity, or the weight, or the mark.

Article 29.

Jurisdiction. An action for damages must be brought either before the Courts of the country where the carrier has his habitual residence or his establishment of business or before the Courts of the country where the goods were or should have been delivered, but once proceedings have been instituted the plaintiff's right of option ceases.

Article 30.

Limitation of actions arising out of the carriage contract. In any event action against the carrier for loss, damage or delay cannot be taken after the expiry of a period of one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

Provisions relating to successive carriers.

Article 31.

Liability of the successive carriers. If a carriage by road, governed by a single contract, has to be performed by several successive carriers, each successive carrier to the first one carrier who accepts the goods aware that the goods are in carriage under such a contract shall be one of the parties to the contract of carriage and

governed by the rules of this Convention, as long as there is a question of carriage or of custody of the goods from the moment he received the goods from the proceeding carrier until the moment they are delivered to a successive carrier or the consignee or the holder of the negotiable part of the way-bill.

Article 32.

When issuing a receipt for the goods each successive carrier shall, if necessary, make his reservations regarding the accuracy, at the time he receives the goods, of the particulars mentioned in Article 4. These reservations shall also be stated in the part of the way-bill which accompanies the goods. The rules expressed in paragraph 2 of Article 7 and paragraph 2 of Article 9 shall be applicable in the relations between the carriers.

Article 33.

Claims and actions arising out of the carriage contract against the carriers shall only lie against the first and the last carrier or the carrier who performed the carriage during which the loss, damage or delay took place.

Article 34.

When in case of a successive carriage according to the provisions of this Convention the first or the last carrier has paid compensation for loss, damage or delay under the provisions of this Convention, he shall be entitled to claim against the carriers associated in the carriage, in accordance with the following provisions:

Carriers against whom actions may be brought.

Settlement of claims of carriers against each other.

(i) The carrier who according to the rules of this Convention is liable for the damage shall refund the amount of such damages as the first or the last carrier has paid under the provisions of this Convention;

(ii) If several carriers are liable, the share to be paid by each of them shall be fixed in proportion to the amount of damages for which each carrier is liable. If, in any case, such a distinction cannot be established, liability for compensation due shall be shared between them according to the principles laid down under (iii);

(iii) If it cannot be proved which of the carriers are liable, liability for the compensation shall be divided among all the carriers concerned associated in the carriage of goods, with the exception of those who can prove that they are not liable. Such division of liability shall be in proportion to the remuneration due to each carrier.

Article 35.

In the event of the insolvency of any one of the carriers the unpaid share due from him shall be divided up among all the other carriers in accordance to the principles laid down under Article 34 (iii).

Article 36.

No carrier against whom a claim is brought under Articles 34 and 35 above shall be entitled to contest the regularity of the payment made by the carrier making the claim, if the amount of the compensation was fixed by a court of law after the said

carrier had been duly notified of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the main action shall decide, according to circumstances, what time shall be allowed for notification of the proceedings and entering of an appearance.

A carrier desiring to take proceedings to enforce his claims shall join all the other carriers concerned with whom it has been unable to reach a settlement in the same action, failing which his right of action against a carrier not so joined shall cease.

Article 37.

Notwithstanding the provisions of Articles 34 to 36 the carriers shall be at liberty to agree upon different provisions.

Miscellaneous Provisions.

Article 38.

Whoever, without being neither carrier nor agent or servant of a carrier, has professionally received into his custody and supervision goods in carriage under the terms of this Convention, shall be liable to the carrier from whom he has received the goods for the loss of the goods or damage thereto or for delay in accordance with the rules expressed in Articles 31 and 32 and which apply to the liability of successive carriers.

Article 39.

Clauses limiting
or excluding
liability.

Any clause or covenant other than that foreseen in Article 37 having directly or indirectly the purpose of exempting from liability prescribed in this Convention or of shifting the burden of proof, as stated in different articles in this Convention, shall be null and void and of no effect.

=====