

DECRET Nr. 451 din 20 noiembrie 1972

privind aderarea Republicii Socialiste România la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR)

EMITENT: CONSILIUL DE STAT AL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA
PUBLICAT ÎN: BULETINUL OFICIAL NR. 145 din 6 decembrie 1972

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin decretul alăturat Republica Socialistă România aderă la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956.

Convenția are drept obiect reglementarea pe plan internațional, într-un mod uniform, a condițiilor generale în care se execută contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele.

Astfel, sînt reglementate relațiile ce decurg din executarea contractului de transport cu mijloace auto în trafic internațional, se stabilesc documente de transport uniforme și răspunderi precise, ceea ce facilitează efectuarea transportului internațional de mărfuri pe șosele, părțile contractului de transport avînd garanții pentru executarea transportului în bune condițiuni, precum și în ceea ce privește soluționarea echitabilă și operativă a eventualelor litigii ce s-ar putea naște pe parcurs.

Aderarea la convenție prezintă interes pentru unități furnizoare și cumpărătoare din țară și străinătate, care intră în relații de export-import, în sensul că mărfurile vor circula în trafic internațional sub garanția unor reglementări unitare.

În legătură cu reglementarea din convenție privind soluționarea diferendelor de către Curtea Internațională de Justiție, în decretul de aderare s-a formulat o rezervă, în sensul că Republica Socialistă România nu se consideră legată de această prevedere. Asemenea diferende ar putea fi supuse Curții Internaționale de Justiție numai cu consimțământul părților în litigiu pentru fiecare caz în parte.

Urmînd practica exprimată constant de țara noastră, în decret s-au prevăzut două declarații, prin care se reafirmă poziția României în legătură cu universalitatea încheierii convențiilor internaționale și cu clauza colonială.

Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România decretează:

ART. 1

Republica Socialistă România aderă la convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) și la Protocolul de semnătură al acesteia, întocmit la Geneva la 19 mai 1956, cu următoarea rezervă:

"Republica Socialistă România declară, în baza [articolului 48](#) al Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), întocmită la Geneva la 19 mai 1956, că nu se consideră legată de prevederile [articolului 47](#) al convenției, conform cărora diferendele între două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea convenției, care nu vor fi fost reglementate pe cale de negocieri sau prin orice alt mod de soluționare, vor fi aduse, la cererea uneia dintre părțile contractante interesate, în fața Curții Internaționale de Justiție.

Republica Socialistă România consideră că asemenea diferende ar putea fi supuse Curții

Internaționale de Justiție numai cu consimțământul tuturor părților în litigiu, pentru fiecare caz în parte."

ART. 2

La depunerea instrumentului de aderare a Republicii Socialiste România la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), se vor face următoarele declarații:

a) "Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România consideră că prevederile [articolului 42](#), paragrafele 1 și 2 din convenție nu sînt în concordanță cu principiul conform căruia tratatele internaționale multilaterale trebuie să fie deschise participării tuturor statelor pentru care obiectul și scopul acestor tratate prezintă interes."

b) "Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România consideră că menținerea stării de dependență a unor teritorii, la care se referă reglementarea din [articolul 46](#) al convenției, nu este în concordanță cu Carta Organizației Națiunilor Unite și cu documentele adoptate de Organizarea Națiunilor Unite cu privire la acordarea independenței țărilor și popoarelor coloniale, inclusiv cu Declarația referitoare la principiile dreptului internațional privind relațiile prietenești și cooperarea între state potrivit Cartei Organizației Națiunilor Unite, adoptată în unanimitate prin Rezoluția Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite nr. 2625 (XXV) din 1970, care proclamă în mod solemn obligația statelor de a favoriza realizarea principiului egalității în drepturi a popoarelor și a dreptului lor de a dispune de ele însele, în scopul de a pune de îndată capăt colonialismului."

Președintele
Consiliului de Stat
NICOLAE CEAUȘESCU

CONVENȚIE

referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR)*)

*) Traducere.

PREAMBUL

părțile contractante, recunoscînd utilitatea reglementării într-un mod uniform a condițiilor contractului de transport internațional de mărfuri pe șosele, în special în ceea ce privește documentele folosite pentru acest transport și responsabilitatea transportatorului, au convenit asupra celor ce urmează:

CAP. 1

Domeniul de aplicare

ART. 1

1. Prezenta convenție se aplică oricărui contract de transport de mărfuri pe șosele, cu titlu oneros, cu vehicule, cînd locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberare, așa cum sînt indicate în contract, sînt situate în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țară contractantă, independent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract.

2. În sensul prezentei convenții, prin "vehicule" se înțeleg automobilele, vehiculele

articulate, remorcile și semiremorcile, așa cum sînt ele definite în articolul 4 al Convenției asupra circulației rutiere din 19 septembrie 1949.

3. Prezenta convenție se aplică chiar dacă transporturile intrînd în domeniul ei de aplicare sînt efectuate de către state sau de către instituții ori organizații guvernamentale.

4. Prezenta convenție nu se aplică:

- a) transporturile efectuate pe baza convențiilor poștale internaționale;
- b) transporturile funerare;
- c) transporturile efectuate de strămutare.

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

ART. 2

1. Dacă vehiculul conținînd 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 convenție se aplică pentru întregul transport. Totuși, în măsura în care s-a dovedit că o pierdere, o avarie sau o întîrziere la eliberarea mărfii, care a survenit în cursul transportului cu un astfel de transport decît 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 decît în cursul și din cauza transportului nerutier, răspunderea transportatorului rutier nu este determinată de prezenta convenție, 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 decît cel rutier. Cu toate acestea, în lipsa unor astfel de prevederi, răspunderea transportatorului rutier va fi determinată de prezenta convenție.

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

CAP. 2

Persoanele pentru care răspunde transportatorul

ART. 3

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

CAP. 3

Încheierea și executarea contractului de transport

ART. 4

Proba contractului de transport de face prin scrisoare de trăsură. Absența, neregularitatea sau pierderea scrisorii de trăsură nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de

transport, care rămîne supus dispozițiilor prezentei convenții.

ART. 5

1. Scrisoarea de trăsură este întocmită în trei exemplare originale, semnate de expeditor și de transportator, aceste semnături putînd să fie imprimare sau înlocuite prin ștampilele expeditorului și transportatorului, dacă legislația țării în care este întocmită scrisoarea de trăsură 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 încărcată de vehicule diferite sau dacă este vorba de diferite feluri de marfă ori de loturi distincte, expeditorul sau transportatorul are dreptul să ceară întocmirea de scrisori de trăsură pentru fiecare vehicul folosit sau pentru fiecare fel de marfă ori lot de mărfuri.

ART. 6

1. Scrisoarea de trăsură 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 mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;
- e) numele și adresa destinatarului;
- f) denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;
- g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor;
- h) greutatea brută sau cantitatea astfel exprimată a mărfii;
- i) cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului și pînă la eliberare);
- j) instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele;
- k) indicația că transportul este supus regimului stabilit prin prezenta convenție și nici unei alte clauze contrare.

2. Dacă este cazul, scrisoarea de trăsură 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 mărfii;
- d) valoarea declarată a mărfii și suma care reprezintă interesul special la eliberare;
- e) instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii;
- f) termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat;
- g) lista documentelor remise transportatorului.

3. Părțile pot insera în scrisoarea de trăsură 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) oricăror alte indicații sau instrucțiuni date de el pentru emiterea scrisorii de trăsură sau pentru a fi inserate în acesta.

2. Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul înscrie în scrisoarea de trăsură mențiunile indicate în paragraful 1 al prezentului articol, se consideră, pînă la proba

contrarie, că acesta a acționat în contul expeditorului.

3. Dacă scrisoarea de trăsură 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 mărfii datorită acestei omisiuni.

ART. 8

1. La primirea mărfii, transportatorul este obligat să verifice:

- a) exactitatea mențiunilor din scrisoarea de trăsură referitoare la numărul de colete, cât și la marcajul și la numerele lor;
- b) starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei.

2. Dacă transportorul nu are mijloace rezonabile de a verifica exactitatea mențiunilor indicate în paragraful 1 a) al prezentului articol, el va înscrie în scrisoarea de trăsură 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 trăsură.

3. Expeditorul are dreptul să ceară verificarea de către transportator a greutății brute a mărfii sau a cantității 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 trăsură.

ART. 9

1. Scrisoarea de trăsură face dovada, pînă la proba contrarie, a condițiilor contractului și a primirii mărfii de către transportator.

2. În absența înscrierii în scrisoarea de trăsură 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, cât și marcajele și numerele lor erau conforme cu mențiunile din scrisoarea de trăsură.

ART. 10

Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor, materialului sau alte mărfuri, precum și pentru cheltuielile cauzate de defectuoșitatea ambalajului mărfii, afară de cazul cînd defectuoșitatea, 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 trăsură 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 sînt 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 afară de cazul în care culpa este a transportatorului.

3. Transportatorul este răspunzător ca și un comisionar de consecințele pierderii sau utilizării inexacte a documentelor menționate în scrisoarea de trăsură 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 trăsură.

2. Acest drept să stinge în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului, sau dacă acesta își exercită dreptul prevăzut de [articolul 13](#) paragraful 1; din acel moment, transportatorul trebuie să se conformeze ordinelor destinatarului.

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

4. Dacă, exercitînd dreptul său de dispoziție, destinatarul ordonă 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 trăsură, 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 instrucțiuni.

7. Transportatorul care nu execută instrucțiunile date în condițiile prevăzute de prezentul articol sau care s-a conformat acestor instrucțiuni fără să fi cerut prezentarea primului exemplar al scrisorii de trăsură va fi răspunzător față de cel care are dreptul să ceară acoperirea prejudiciului cauzat de acest fapt.

ART. 13

1. După sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, destinatarul are dreptul de a cere ca al doilea exemplar al scrisorii de trăsură să-i fie remis și ca marfa să-i fie eliberată contra unei dovezi de primire. Dacă pierderea mărfii este stabilită sau dacă marfa nu a sosit la expirarea termenului prevăzut în [articolul 19](#), destinatarul este autorizat să pretindă în numele său de la transportator drepturile care rezultă din contractul de transport.

2. Destinatarul care se prevalează de drepturile care îi sînt acordate de paragraful 1 al prezentului articol, este obligat să plătească creanțele sale care rezultă din scrisoarea de trăsură. În caz de contestare a acestora, transportatorul nu este obligat să efectueze eliberarea mărfii decât în cazul în care destinatarul a depus o cauțiune.

ART. 14

1. Dacă, pentru un motiv oarecare, executarea contractului în condițiile prevăzute în scrisoarea de trăsură este sau devine imposibilă înainte de sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul este obligat să ceară instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfă, în conformitate cu [articolul 12](#).

2. Totuși, dacă circumstanțele permit efectuarea transportului în condițiile care diferă de cele prevăzute în scrisoarea de trăsură și dacă transportatorul nu a putut să obțină în timp util instrucțiunile de la persoana care are dreptul de a dispune de marfă conform [articolului 12](#), el va lua măsurile pe care le consideră ca fiind cele mai bune în interesul persoanei care are dreptul de a dispune de marfă.

ART. 15

1. În cazul în care după sosirea mărfii la locul de destinație se ivesc impedimente la eliberare, transportatorul cere instrucțiuni de la expeditor. Dacă destinatarul refuză marfa, expeditorul are dreptul de a dispune de aceasta, fără a prezenta primul exemplar al scrisorii de trăsură.

2. Chiar dacă a refuzat marfa, destinatarul poate oricând să ceară eliberarea ei atît timp cît transportatorul nu a primit instrucțiuni contrarii de la expeditor.

3. Dacă impedimentul la eliberarea mărfii apare după ce destinatarul, conform dreptului pe care îl deține în virtutea [articolului 12](#) paragraful 3, a dat ordin de a se elibera marfa unei alte persoane, destinatarul se substituie expeditorului, iar această altă persoană destinatarului, pentru aplicarea paragrafelor 1 și 2 de mai sus.

ART. 16

Transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor legate de solicitarea de instrucțiuni sau cele determinate de executarea instrucțiunilor primite, cu condiția ca aceste cheltuieli să nu fie consecința culpei sale.

2. În cazurile indicate în [articolului 14](#) paragraful 1 și în [articolul 15](#), transportatorul poate să descarce imediat marfa în contul persoanei care are dreptul să dispună de aceasta; după această descărcare, transportul este considerat terminat. Transportatorul își asumă atunci păstrarea mărfii. El poate totodată să încredințeze marfa unui terț și nu este atunci răspunzător decît de alegerea judicioasă a acestui terț. Marfa rămîne grevată de creanțele rezultînd din scrisoarea de trăsură și de toate celelalte cheltuieli.

3. Transportatorul poate să procedeze la vînzarea mărfii fără să aștepte instrucțiuni de la persoana care are dreptul să dispună, cînd natura perisabilă a mărfii sau starea ei o justifică sau cînd cheltuielile pentru păstrare sînt disproporționate față de valoarea mărfii. În celelalte cazuri el poate, de asemenea, proceda la vînzarea mărfii, dacă, într-un termen rezonabil, el nu a primit din partea persoanei care are dreptul să dispună de marfă instrucțiuni contrarii a căror executare îi poate fi cerută în mod echitabil.

4. Dacă marfa a fost vîndută în baza dispozițiilor prezentului articol, suma obținută din vînzare trebuie pusă la dispoziția persoanei care are dreptul de a dispune de marfă, minus cheltuielile care grevează marfa. Dacă aceste cheltuieli sînt mai mari decît suma obținută din vînzare, transportatorul are dreptul la diferență.

5. Procedura utilizată în caz de vînzare este determinată de legea sau de uzanțele locului unde se găsește marfa.

CAP. 4

Răspunderea transportatorului

ART. 17

1. Transportatorul este răspunzător pentru pierderea totală sau parțială sau pentru avariere, produse între momentul primirii mărfii și cel al eliberării acesteia, cît și pentru întîrzierea în eliberare.

2. Transportatorul este exonerat de această răspundere dacă pierderea, avaria sau întîrzierea a avut drept cauză o culpă a persoanei care are dreptul să dispună de marfă, un ordin al acesteia nerezultînd dintr-o culpă a transportatorului, un viciu propriu al mărfii 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 defectiunea vehiculului pe care-l folosește pentru efectuarea transportului, nici culpa persoanei de la care a închiriat vehiculul sau a prepușilor acesteia.

4. Ținând cont de [articolul 18](#) paragrafele 2 pînă la 5, transportatorul este exonerat de răspundere dacă pierderea sau avaria rezultă din riscurile particulare inerente uneia sau mai multora dintre următoarele fapte:

a) folosirea de vehicule descoperite, fără prelate, dacă această folosire a fost convenită într-un mod expres și menționată în scrisoarea de trăsură;

b) lipsa sau defectuoșitatea ambalajului pentru mărfurile expuse prin felul lor la stricăciuni sau avariere, cînd aceste mărfuri nu sînt ambalate sau sînt rău ambalate;

c) manipularea, încărcarea, stivuirea sau descărcarea mărfii de către expeditor sau destinatar sau de către persoane care acționează în contul expeditorului sau al al destinatarului;

d) natura unor mărfuri expuse, datorită cauzelor inerente înseși naturii lor, fie la pierdere totală sau parțială, fie la avarie în special prin spargere, rugină, deteriorare internă și spontană, uscure, curgere, pierdere normală sau prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;

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 decît în măsura în care factorii de care el răspunde, în baza prezentului articol, au contribuit la daună.

ART. 18

1. Sarcina probei că pierderea, avaria sau întîrzierea eliberării a avut drept cauză unul dintre factorii prevăzuți în [articolul 17](#) paragraful 2 incumbă transportatorului.

2. Cînd transportatorul stabilește că, ținînd seama de circumstanțele de fapt, pierderea sau avarierea a putut să rezulte din unu 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. Prezumția arătată 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 căldurii, a frigului, a variațiilor de temperatură sau a umidității aerului, transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor [articolului 17](#) paragraful 4 d) decît dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă, ținînd cont de circumstanțe, au fost luate în ceea ce privește alegerea, întreținerea 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) decît dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă în mod normal, ținînd cont de circumstanțe, au fost luate și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date.

ART. 19

Se consideră întîrziere la eliberare atunci cînd marfa nu a fost eliberată în termenul convenit sau, dacă nu a fost convenit un termen, atunci cînd durata efectivă a transportului depășește timpul care în mod rezonabil este acordat unui transportator diligent, ținîndu-se cont de circumstanțe și, printre altele, în cazul unei încărcări 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 la primirea mărfii de către transportator.

2. Cel în drept poate, primind despăgubirea pentru marfa pierdută, să ceară, în scris, să fie încunoștințat imediat, 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 atari încunoștințări cel în drept poate cere ca marfa să-i fie predată contra plății creanțelor rezultând din scrisoarea de trăsură 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 despăgubirii, transportatorul poate dispune de aceasta, conform legislației locului 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 trăsură, sarcina de a face dovada, prin orice mijloace, că transportatorul a avut cunoștință de natura exactă a pericolului pe care îl prezenta 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, descărcate, distruse sau făcute 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 amîndurora, 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 sînt datorate.

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

6. O despăgubire mai mare nu poate fi pretinsă decît 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 trăsură, 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, făcînd mențiunea respectivă în scrisoarea de trăsură și 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 pînă la concurența contravalorii 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 dobînzii. Aceste dobînzii, 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 sînt 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 întîrzierea 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.

În cazul cînd, pentru pierdere, avarie sau întîrziere 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 său sau dintr-o culpă care îi este imputabilă și care, în conformitate cu legea țării căreia 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 sînt ale prepușilor transportatorului sau ale oricărei alte persoane la serviciile cărora el recurge pentru executarea transportului, dacă acești prepuși sau persoane lucrează în exercițiul funcțiunii 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. 5

Reclamații și acțiuni

ART. 30

1. Dacă destinatarul a primit marfa fără să fi constatat starea ei în contradictoriu cu transportatorul sau dacă cel mai târziu în momentul eliberării, cînd este vorba de pierderi ori avarii aparente, sau în termen de 7 zile de la data eliberării în afară de duminici și sărbători legale, cînd este vorba de pierderi sau avarii neaparente, nu a făcut rezerve transportatorului, indicînd natura generală a pierderii sau avariei, se prezumă, pînă la proba contrarie, că a primit marfa în starea descrisă în scrisoarea de trăsură. Rezervele arătate mai sus trebuie să fie făcute în scris dacă este vorba de pierderi sau de avarii neaparente.

2. Dacă starea mărfii a fost constatată în mod contradictoriu de către destinatar și transportator, dovada contrarie rezultatului acestei constatări nu poate fi făcută decît 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 a sărbătorilor legale, de la data acestei constatări.

3. O depășire 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 mărfii la dispoziția destinatarului.

4. Data eliberării sau, după caz, cea a constatării sau cea a punerii mărfii 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 constatările și verificările necesare.

ART. 31

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

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

b) este situat locul preluării mărfurilor sau a celui prevăzut pentru eliberarea mărfurilor, și nu poate sesiza decît 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 hotărîre 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 hotărîrea 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 hotărîre 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 hotărîrilor pronunțate contradictoriu, celor pronunțate în lipsă și tranzacțiilor judiciare, dar nu se aplică hotărîrilor judecătorești care sînt cu execuție provizorie, nici hotărîrilor 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 cauțiune cetățenilor țărilor contractante care își au domiciliul sau un sediu în una dintre aceste țări.

ART. 32

1. Acțiunile derivînd din transporturile supuse prezentei convenții se prescriu în termen de un an. Totuși, în caz de dol sau de culpă 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 întîrziere, din ziua în care marfa a fost eliberată;

b) în caz de pierdere totală, începînd de la a treizecea zi după expirarea termenului convenit sau, dacă nu a fost convenit nici un termen, începînd de la a șaiszecea zi de la primirea mărfii de către transportator;

c) în toate celelalte cazuri, începînd 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 pînă 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 său decît pentru partea din reclamație, care rămîne litigioasă. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului și a restituirii documentelor cade în sarcina părții care invocă acest fapt. Reclamațiile ulterioare avînd 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 formă 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. 6

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 mărfii și a scrisorii de trăsură, părți la contract, în condițiile prevăzute în scrisoarea de trăsură.

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 trăsură. Dacă este cazul, el completează pe acest exemplar, cât și 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

Atît timp cît 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 decît 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 dobînzile și cheltuielile suportate, contra transportatorilor care au participat la executarea contractului de transport conform dispozițiilor următoare:

- a) transportatorul prin fapta 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 fapta 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 pagubă, 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

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 hotărîre 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 își are reședința obișnuită, sediul său 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 hotărîrilor judecătorești privind acțiunile în regres prevăzute în [articolele 37](#) și [38](#).

4. Dispozițiile [articolului 32](#) sînt aplicabile acțiunilor în regres între transportatori. Totuși, prescripția curge fie din ziua pronunțării unei hotărîri 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 hotărîre nu există, începînd din ziua plății efective.

ART. 40

Transportatorii sînt liberi să convină între ei asupra unor dispoziții derogatorii de la cele prevăzute în [articolele 37](#) și [38](#).

CAP. 7

Nulitatea stipulațiilor contrare convenției

ART. 41

1. Sub rezerva dispozițiilor [articolului 40](#), este nulă și fără nici un efect 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 mărfii sau orice altă clauză analoagă, ca și orice clauză care schimbă sarcina probei.

CAP. 8

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, aderînd la ea după intrarea sa în vigoare.

3. Convenția va fi deschisă pentru semnare pînă 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 nouăzecea 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

nouăzecea 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 denunțărilor, la mai puțin de cinci, prezenta convenție va înceta să mai fie în vigoare, începînd cu data la care ultima dintre aceste denunțări 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, că 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 nouăzecea 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 avînd 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 cînd 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 rezervă.

2. Orice parte contractantă care a formulat o rezervă conform paragrafului 1 va putea în orice moment să ridice această rezervă printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

3. Nici o altă rezervă 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 notifică acordul lor față de această cerere.

2. Dacă o conferință este convocată conform paragrafului precedent, secretarul general va înștiința despre aceasta 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 pînă 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 contractate prin aplicarea paragrafului 2 al [articolului 42](#).

ART. 50

În afară de notificările prevăzute în [articolul 49](#), secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va notifica țărilor vizate de paragraful 1 al [articolului 42](#), cît și 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 avînd aceeași valabilitate.

*

PROTOCOL DE SEMNĂTURĂ

În momentul semnării Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele, subsemnații, valabil împuterniciți, au convenit asupra următoarelor declarații și precizări:

1. Prezenta convenție nu se aplică transporturilor între Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord și Republica Irlandei.

2. La [articolul 1](#), paragraful 4:

Subsemnații se angajează să trateze încheierea de convenții referitoare la contractul pentru transportul efectelor de strămutare și la contractul de transport combinat.

Drept care subsemnații, valabil împuterniciți, au semnat prezentul protocol.

Întocmit la Geneva, la nouăsprezece mai una mie nouă sute cincizeci și șase, într-un singur exemplar, în limbile engleză și franceză, amîndouă textele avînd aceeași valabilitate.
