

Väljaandja:
Akti liik:
Teksti liik:
Jõustumise kp:
Avaldamismärge:

Vabariigi Valitsus
välisleping
algtekst
01.08.1993
RT II 1995, 3, 12

Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR)

Vastu võetud 19.05.1956

[Vabariigi Valitsuse 09.03.1993 määrus nr 61 konventsiooniga ühinemise kohta](#)

[Kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsiooni \(CMR\) elektroonilise veokirja lisaprotokoll](#)

Välisministeeriumi teadaandel anti ühinemiskirjad Eesti ühinemise kohta nimetatud konventsiooniga depositaarile üle 3. mail 1993. a ning konventsioon jõustus Eesti suhtes 1. augustil 1993. a.

Mitteametlik tõlge

PREAMBULA

Konventsiooni osapooled,

tunnistades vajadust ühtlustada kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu tingimusi, iseäranis sellel veol kasutatavaid dokumente ja vedaja vastutust,

leppisid kokku järgmises:

I peatükk

KONVENTSIOONI KOHALDAMISALA

Artikkel 1

1. Käesolevat konventsiooni kohaldatakse igasuguse kauba autoveo lepingu suhtes, mida tehakse tasu eest sõidukiga, kui lepingus näidatud kauba vastuvõtmise koht ja kauba üleandmiseks ettenähtud koht asuvad eri riikides, millest vähemalt üks on konventsiooni osapool, olenemata lepingupoolte elukohast ja rahvusest.

2. Käesoleva konventsiooni kohaldamisel tuleb sõiduki all mõista autot, autorongi, haagist ja poolhaagist, nagu nad on määratletud 19. septembri 1949. a. teeliikluse konventsiooni artiklis 4.

3. Käesolevat konventsiooni kohaldatakse ka siis, kui selle kohaldamisalasse kuuluvaid vedusid korraldavad riigid või valitsusasutused või ettevõtted.

4. Käesolevat konventsiooni ei kohaldata:

- vedudele, millised sooritatakse kooskõlas rahvusvaheliste postikonventsioonidega;
- surmute vedudele;
- korterisisustuse vedudele ümberkolimisel.

5. Osapooled leppisid kokku mitte muuta käesoleva konventsiooni sätteid kahe või mitme osapoole erikokkulepetega, välja arvatud piirivedude korral või oma territooriumi piires toimuvate vedude korral, kui on lubatud kasutada kauba omandiõigust tõendavaid saatedokumente.

Artikkel 2

1. Kui kaubaga sõidukit veetakse osal teekonnast mereteed, raudteed, sisevee- või õhuteed mööda sõidukilt kaupa ümber laadimata, välja arvatud juhtudel, kui kohaldatakse artikli 14 sätteid, siis kohaldatakse käesolevat konventsiooni kogu veo kohta. Kui aga tõendatakse, et kaup on läinud kaotsi, on vigastatud või selle üleandmisega on teise veoliigiga vedamisel viivitatud ning selle põhjuseks ei olnud autovedaja tegevus või

tegevusetus, vaid kahju on tekkinud teise veoliigiga vedamise kestel ja selle tõttu, siis autovedaja vastutust ei määrata kindlaks mitte käesoleva konventsiooniga, vaid sel viisil, nagu määratakse kindlaks teise veoliigi vedaja vastutus, kui saatja sõlminuks kaubaveolepingu teise veoliigi vedajaga vastavalt selle veoliigi seaduse imperatiivsetele normidele kaubaveo kohta. Kui aga sellised imperatiivsed normid puuduvad, siis määratakse autovedaja vastutus kindlaks käesoleva konventsiooniga.

2. Kui autovedaja korraldab vedusid ka teise veoliigiga, siis määratakse ka tema vastutus kindlaks käesoleva artikli punkti 1 kohaselt, nagu toiminuks autovedajana ja teise veoliigi vedajana kaks eri isikut.

II peatükk

VEDAJA VASTUTUS TEISTE ISIKUTE EEST

Artikkel 3

Käesoleva konventsiooni kohaldamise korral vastutab vedaja oma agentide, teenistujate ja kõigi teiste isikute, kelle teenuseid ta veo teostamisel kasutab, tegevuse ja tegevusetuse eest, nagu oma tegevuse või tegevusetuse eest juhul, kui need agendid, teenistujad või teised isikud tegutsevad oma töökohustuste piires.

III peatükk

VEOLEPINGU SÕLMIMINE JA TÄITMINE

Artikkel 4

Veolepingut tõendatakse saatedokumendi koostamisega. Saatedokumendi puudumine, ebaõigsus või kaotamine ei mõjuta veolepingu olemasolu ega kehtivust, mille suhtes kohaldatakse käesoleva konventsiooni sätteid.

Artikkel 5

1. Saatedokument koostatakse kolmes originaaleksemplaris, millele kirjutavad alla nii saatja kui ka vedaja. Allkirjad võivad olla trükitud või asendatud saatja ja vedaja templitega, kui see on lubatud saatedokumendi koostamise asukoha riigi seadustega. Saatedokumendi esimene eksemplar antakse saatjale, teine on kaubaga kaasas, kolmas aga jääb vedajale.

2. Kui veetav kaup tuleb laadida erinevatele sõidukitele või seda on mitut liiki või see on jaotatud saadetisteks, on saatjal või vedajal õigus nõuda saatedokumendi koostamist iga kasutatava sõiduki, kaubaliigi või kaubasaadetise kohta.

Artikkel 6

1. Saatedokument peab sisaldama järgmisi andmeid:

- a) saatedokumendi kuupäev ja selle koostamise koht;
- b) saatja nimi ja aadress;
- c) vedaja nimi ja aadress;
- d) kauba vastuvõtmise kuupäev ja koht ning sihtkoht;
- e) saaja nimi ja aadress;
- f) kauba üldkasutatav nimetus ja selle pakendi liik, ohtlike kaupade puhul aga nende üldtunnustatud märgis;
- g) kaubapakkide arv, markeering ja numeratsioon;
- h) kauba brutomass või kaubahulga väljendus teistes mõõtühikutes;
- i) veoga seotud maksud (veotasud, lisatasud, tollilõivud ja -maksud, samuti muud maksud, mida võetakse lepingu sõlmimise hetkest kuni kauba üleandmiseni);
- j) juhised, mis on vajalikud tolli- ja muude toimingute täitmiseks;
- k) märge, et vedu korraldatakse käesoleva konventsiooni sätete kohaselt, olenemata mis tahes eritingimusest.

2. Vajaduse korral peab saatedokument sisaldama ka järgmisi andmeid:

- a) märge, et ümberlaadimine ei ole lubatud;
- b) maksud, mida saatja peab tasuma;

- c) kauba üleandmisel üleantava summa suurus;
 - d) märke kaupade deklareeritud väärtuse ja kohaletoimetamisel erilist huvi pakkuva koguse kohta;
 - e) saatja juhised vedajale kauba kindlustamiseks;
 - f) kokkulepitud veotähtaeg;
 - g) vedajale üleantud dokumentide loetelu.
3. Veolepingu pooled võivad saatedokumendile lisada mis tahes muid andmeid, mida nad peavad vajalikuks.

Artikkel 7

1. Saatja vastutab kõigi kulude, kadude ja vigastuste eest, mis tekivad vedajal ebatäpsuse ja puudulikkuse tõttu:
- a) artikli 6 punkti 1 alapunktides *b, d, e, f, g, h* ja jettenahtud andmetes;
 - b) artikli 6 punktis 2 ettenähtud andmetes;
 - c) kõigi muude andmete või juhiste puhul, mis saatja on teatanud saatedokumendi koostamiseks või sinna lülitamiseks.
2. Kui vedaja kannab saatja palvel saatedokumendi käesoleva artikli punktis 1 nimetatud andmed, siis tõlgendatakse kuni vastupidise tõestamiseni, et ta on seda teinud saatja nimel.
3. Kui saatedokument ei sisalda artikli 6 punkti 1 alapunktis *kettenähtud* märget, siis on vedaja vastutav kõigi kulude, kadude ja vigastuste eest, mida kauba käsutamiseõigusega isik kannab sellise tegevuse tagajärjel.

Artikkel 8

1. Kauba vastuvõtmisel vedaja kontrollib:
- a) saatedokumendis kaubapakkide arvu kohta tehtud kirjade õigsust, samuti nende markeeringut ja numeratsiooni;
 - b) kauba ja selle pakendi välist seisundit.
2. Kui vedajal ei ole küllaldast võimalust kontrollida käesoleva artikli punkti 1 alapunktis *animetatud* kirjade õigsust, peab ta tegema saatedokumendile vastavad märkused, mis peavad olema põhjendatud. Samuti peab ta põhjendama mis tahes kauba välise seisundi ja pakendamise kohta tehtud märkused. Need märkused ei ole saatjale siduvad, kui ta ei ole saatedokumendis selgelt väljendades nõustunud nende siduvusega.
3. Saatjal on õigus nõuda vedajalt kauba brutomassi või teistes mõõtühikutes väljendatud hulga kontrollimist. Ta võib samuti nõuda kaubapakkide sisu kontrollimist. Vedajal on õigus nõuda kontrolliga seotud kulude hüvitamist. Kontrollimise tulemused märgitakse saatedokumendi.

Artikkel 9

1. Saatedokument on veolepingu sõlmimise, lepingutingimuste ja vedaja poolt kauba vastuvõtmise tõend *prima facie*.
2. Kui saatedokument ei sisalda vedaja erimärkusi, eeldatakse vastupidise tõendamiseni, et kaup ja selle pakend olid vedaja poolt vastuvõtmise hetkel väliselt nõutavas seisundis ja et kaubapakkide arv, samuti nende markeering ja numeratsioon vastavad saatedokumendis märgitule.

Artikkel 10

Saatja vastutab vedaja ees kahjude eest, mis on tekitatud isikutele, seadmetele või teistele kaupadele, samuti mis tahes kulude eest, mis on põhjustatud kaubapakendi defektidest, välja arvatud juhud, kui defekt oli väline või kauba vastuvõtmise hetkel vedajale teada ja ta ei teinud selle kohta märkust.

Artikkel 11

1. Tulli- ja muudeks toiminguteks, mis tuleb sooritada enne kauba väljaandmist saajale, on saatja kohustatud saatedokumendile lisama vajalikud dokumendid või andma need vedaja käsutusse ja teatama talle kõik vajalikud andmed.

2. Vedaja ei ole kohustatud kontrollima nende dokumentide ja andmete õigsust või täielikkust. Saatja vastutab vedaja ees mis tahes kahjude eest, mis on põhjustatud nende dokumentide ja andmete puudumisest, ebatäpsusest või ebatäpsustest, välja arvatud vedajapoolse ebaõige toiminguga või hooletuse korral.

3. Vedaja vastutab nagu agentki saatedokumentis nimetatud ja selle juurde lisatud või tema käsutusse antud dokumentide kaotamise või ebaõige kasutamise eest. Temalt saadaolev hüvitussumma ei tohi ületada seda summat, mis kuuluks tasumisele kauba kaotamise korral.

Artikkel 12

1. Saatjal on õigus käsutada kaupa, iseäranis nõuda vedajalt veo katkestamist, kauba ettenähtud üleandmiskoha muutmist või kauba väljaandmist saatedokumentis märgitust erinevale saajale.

2. Saatja kaotab selle õiguse hetkest, mil saatedokumendi teine eksemplar on üle antud saajale, või kui saaja teostab oma õigust, mis on ette nähtud artikli 13 punktis 1. Sellest hetkest peab vedaja juhinema kauba saaja juhistest.

3. Kauba käsutamiseõigus kuulub aga saajale saatedokumendi koostamise hetkest, kui saatja on teinud saatedokumentidele sedalaadi märke.

4. Kui saaja, teostades kauba käsutamiseõigust, annab juhise anda kaup üle teisele isikule, siis sellel isikul ei ole õigust määrata teisi saajaid.

5. Kauba käsutamiseõigust teostatakse järgmisi tingimusi täites:

a) saatja või käesoleva artikli punktis 3 näidatud juhul saaja, kes soovib teostada seda õigust, esitab vedajale saatedokumendi esimese eksemplari, millele peavad olema kantud uued juhised vedajale, ja hüvitab vedajale kulud, kaod ja kahjud, mis on tekkinud neid juhiseid täites;

b) neid juhiseid peab olema võimalik täita hetkel, mil need saab täitmisele asuv isik ja see ei tohi segada vedaja tavalisi ettevõtmisi ega kahjustada teiste saadetiste saatjaid või saajaid;

c) nimetatud juhised ei tohi mitte mingil juhul põhjustada saadetise jaotamist.

6. Kui vedaja ei saa antud juhiseid täita punkti 5 alapunktis b) nimetatud põhjusel, peab ta sellest viivitamatult teatama juhised andnud isikule.

7. Vedaja, kes ei täitnud talle käesoleva artikli sätete kohaselt antud juhiseid või täitis juhiseid, nõudmata saatedokumendi esimese eksemplari esitamist, vastutab isiku ees, kellel on õigus nõuda hüvitus sellega seoses tekkinud mis tahes kulude ja kahju eest.

Artikkel 13

1. Kui kaup saabub üleandmiseks ettenähtud kohta, on saajal õigus nõuda vedajalt saatedokumendi teist eksemplari ja kauba üleandmist kviitungi vastu. Kui on tuvastatud kauba kaotamine või kui kaup ei saanud artiklis 19 ettenähtud aja möödumisel, on saajal oma nimel õigus teostada vedaja vastu veolepingust tulenevaid õigusi.

2. Saaja, kes teostab talle käesoleva artikli punkti 1 alusel antud õigusi, on kohustatud tasuma saatedokumentis märgitud maksed. Sellest tekkinud vaidluse korral ei ole vedaja kohustatud kaupa üle andma enne, kui saaja on esitanud maksetagatise.

Artikkel 14

1. Kui mingil põhjusel on veolepingut saatedokumentis märgitud tingimustel võimatu täita või muutub selle täitmine võimatuks enne kauba saabumist üleandmiseks ettenähtud kohta, on vedaja kohustatud küsima juhiseid isikult, kel on õigus käsutada kaupa vastavalt artikli 12 sätetele.

2. Kui asjaolud lubavad vedu korraldada tingimustel, mis erinevad saatedokumentis ettenähtutest, ja kui vedaja ei suutnud normaalse aja jooksul saada juhiseid artikli 12 sätete kohaselt kauba käsutamisõigust omavalt isikult, siis peab vedaja võtma tarvitusele abinõud, mis näivad talle kõige sobivamad kauba käsutamiseõigusega isiku huvides.

Artikkel 15

1. Kui ilmnevad asjaolud, mis takistavad kauba üleandmist pärast selle saabumist üleandmiseks ettenähtud kohta, peab vedaja küsima saatjalt juhiseid. Kui saaja keeldub kaupa vastu võtmast, siis on saatjal kauba käsutamise õigus ilma kohustuseta esitada saatedokumendi esimest eksemplari.

2. Saaja võib isegi juhul, kui ta keeldus kaupa vastu võtmast, nõuda selle üleandmist seni, kuni vedaja ei ole saanud saatjalt vastupidiseid juhiseid.

3. Kui takistus kauba üleandmisel tekib pärast seda, kui saaja vastavalt talle artikli 12 punkti 3 kohaselt sätestatud õigusele andis käsu anda kaup üle teisele isikule, kohaldatakse käesoleva artikli punkte 1 ja 2 nii, nagu saaja olnuks saatja, aga see teine isik saaja.

Artikkel 16

1. Vedajal on õigus saada hüvitust kulude eest, mis on tekkinud juhiste küsimise või saadud juhiste täitmisega, välja arvatud juhul, kui need kulud on põhjustatud ebaõige teo või hooletuse tõttu.

2. Artikli 14 punktis 1 ja artiklis 15 nimetatud juhtudel võib vedaja kauba viivitamatult maha laadida isiku arvel, kellel on õigus kaupa käsutada, ning pärast mahalaadimist loetakse vedu lõpetatuks. Sel juhul hoiab vedaja kauba alal isiku jaoks, kellel on õigus kaupa käsutada. Kuid ta võib usaldada kauba alalhoidmise kolmandale isikule ja sel juhul ei kanna ta vastutust, välja arvatud normaalse hoiu teostamisel kolmanda isiku valikul. Saatedokumentidega ettenähtud maksed ja kõik muud kulud kuuluvad tasumisele väljaantava kauba vastu.

3. Vedaja võib kauba ära müüa, ootamata juhiseid isikult, kellel on kauba käsutusõigus, kui kaup on kiiresti riknev või seda nõuab kauba seisund või kui kauba alalhoidmiskulud osutuksid kauba maksumusega võrreldes ebaproportsionaalseks. Samuti võib vedaja kauba ära müüa muudel juhtudel, kui ta ei ole saanud kauba käsutamiseõigusega isikult normaalse tähtaja möödumisel vastupidiseid juhiseid, mille täitmist võib temalt õigustatult nõuda.

4. Kauba müümise korral käesoleva artikli sätete kohaselt, tuleb sissetulek, millest on maha arvatud üleantava kauba eest tasumisele kuuluvad kulud, anda kauba käsutamiseõigusega isikule. Kui kulud ületavad sissetuleku, on vedajal õigus saada temale kuuluv vahe.

5. Müügiprotseduurid määratakse kindlaks kauba asukohariigi seaduste või tavadega.

IV peatükk

VEDAJA VASTUTUS

Artikkel 17

1. Vedaja vastutab kauba täieliku või osalise kaotsimineku või vigastamise eest kauba veoks vastuvõtmise hetkest kuni üleandmise hetkeni, samuti kauba kohaletoimetamisega mis tahes viivitamise eest.

2. Vedaja vabaneb vastutusest, kui kauba kaotsimineku, vigastamise või kohaletoimetamisega viivitamine toimus nõude esitaja ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu; nõude esitaja poolt antud juhiste tagajärjel, mida ei olnud ajendanud vedaja ebaõige tegevus või hooletus; kaubale omasest defektist või asjaoludest, millest vedaja ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei suutnud vältida.

3. Vedaja ei vabane vastutusest veol kasutatava sõiduki defektsuse või sõiduki rendile andnud isiku või tema teenistuses olevate agentide ja teenistujate ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu.

4. Vedaja vabaneb vastutusest artikli 18 punktide 2 kuni 5 järgimise korral, kui kauba kaotsimineku või vigastamine on erilise riski tagajärg, mis on lahutamatult seotud ühe või enamaga järgmistest asjaoludest:

a) tendita lahtiste sõidukite kasutamine, kui see oli selgelt kokku lepitud ja märgitud saatedokumentis;

b) pakendi puudumine või defektid juhtudel, kui pakendita või nõuetekohase pakendita veetavad kaubad võivad oma loomulike omaduste tõttu rikneda või saada vigastatud;

c) kauba töötlemine, pealelaadimine, paigaldamine või mahalaadimine saatja, saaja või isikute poolt, kes tegutsevad saatja või saaja nimel;

d) mõnda liiki kaupade loomulikud omadused, mille tagajärjel nad võivad täielikult või osaliselt kaotsi minna või viga saada, eriti purunemise, korrosiooni, mädanemise, kokkukuivamise, lekkimise, normaalse kao või parasiitide ja näriliste mõjul;

e) kaubapakkide markeeringu või numeratsiooni puudulikkus või mittevastavus;

f) elusloomade vedu.

5. Kui vedaja käesoleva artikli alusel ei kanna mingit vastutust asjaolude eest, mis mõningatel juhtudel põhjustasid kauba kaotsimineku, vigastamist või viivitust üleandmisel, siis ta vastutab ainult nendel juhtudel, kui asjaolud, mille eest ta vastutab käesoleva artikli alusel, soodustasid kauba kaotsimineku, vigastamist või viivitamist.

Artikkel 18

1. Selle tõendamine, et kauba kaotsimine, vigastamine ja kohaletoimetamisega viivitamine oli esile kutsutud artikli 17 punktis 2 toodud mõne asjaolu tõttu, lasub vedajal.
2. Kui vedaja tõendab, et kujunenud asjaoludel kauba kaotsimine või vigastamine võis olla artikli 17 punktis 4 nimetatud ühe või mitme erilise riski tagajärg, siis eeldatakse, et need toimingud sel tagajärjel. Nõude esitajal on kohustus tõendada, et kaotsimine või vigastamine ei ole täielikult või osaliselt ühegi sellise riski tagajärg.
3. Neid eeldusi ei või teha artikli 17 punkti 4 alapunktis a toodud juhul, kui puudujääk ületab normaalse kao piirid või kui on kaotatud mis tahes kaubapakk.
4. Kui kaupa veetakse sõidukiga, mis on eriliselt varustatud kauba kaitsmiseks kuumuse, külma, temperatuurimuutuse või õhuniiskuse mõjutuse eest, ei ole vedajal õigust taotleda vastutusest vabanemist, viidates artikli 17 punkti 4 alapunktile d, kui ta ei tõesta, et kõik seadmete valiku, korrashoidmise ja kasutamise abinõud, mida ta oli kohustatud asjaolusid arvestades tarvitusele võtma, olid tarvitusele võetud ja et ta tegutses vastavalt temale antud erijuhistele.
5. Vedajal pole õigust nõuda vastutusest vabastamist, viidates oma kasuks artikli 17 punkti 4 alapunktile f sel juhul, kui ta ei tõesta, et kõik abinõud, mida ta oli tavaliselt kohustatud tarvitusele võtma, olid tarvitusele võetud ja ta tegutses vastavalt talle antud erijuhistele.

Artikkel 19

Kui kaupa ei toimetatud kohale kokkulepitud tähtajaks või kui kokkulepitud tähtaja puudumise korral veo tegelik kestus, arvestades konkreetseid asjaolusid, eriti osalist pealelaadimist või aega, mis on vajalik tavalistes oludes kauba komplekteerimiseks täieliku täislaadimiseni, ületab aja, mis peaks olema mõistlikult võimaldatud kohusetruule vedajale, siis loetakse kaup kohaletoimetatuks viivitusega.

Artikkel 20

1. See tõsiasi, et kaupa ei toimetatud kohale kokkulepitud tähtaja möödumisest kolmekümne päeva jooksul või kui tähtaega ei kooskõlastatud — kuuekümmen päeva jooksul kauba vastuvõtmise päevast arvates, on kauba kaotamine vaieldamatu ja isik, kellel on nõude esitamise õigus, võib lageda kauba kaotatuks.
2. Kauba käsutamiseõigusega isik võib kaotsiläinud kauba eest hüvituse saamise korral nõuda talle kohest kirjalikku teatamist, kui kaup leitakse hüvituse väljamaksmisele järgneva aasta jooksul. Tema sellise nõude teadmiseks võtmise kohta peab olema esitatud kirjalik tõendus.
3. Kolmekümne päeva jooksul pärast sellise teate saamist võib kauba käsutamiseõigusega isik nõuda, et kaup antakse talle üle saatedokumentis näidatud võlgnevuste eest tasutud maksete vastu, samuti temale antud hüvituse tagastamise vastu, maha arvates hüvituse summasse lüüritatud võimalikud kulud, kuid ilma õiguseta nõuda kahju hüvitamist kohaletoimetamisega viivitamise eest, mis on ette nähtud artiklis 23 ja, kus see on kohaldatav, artiklis 26.
4. Punktis 2 nimetatud nõude või punktis 3 ettenähtud kolmekümne päeva jooksul antud juhiste puudumise korral või sel juhul, kui kaupa ei leita rohkem kui ühe aasta möödumisel hüvituse väljamaksmise päevast arvates, on vedajal õigus kasutada leitud kaupa vastavalt kauba asukohariigi seadustele.

Artikkel 21

Kui kaup on saajale üle antud sisse nõudmata makse, mida vedaja pidi saajalt sisse nõudma vastavalt veolepingu tingimustele, on vedaja kohustatud tasuma saatjale hüvitust summas, mis ei ületa sellise makse summat saaja suhtes oma regressiõigust kahjustamata.

Artikkel 22

1. Kui saatja annab vedajale vedada ohtlikke kaupu, peab ta vedajale selgitama nendest kaupadest tuleneva ohu täpset olemust ja vajaduse korral rakendatavaid ettevaatusabinõusid. Kui need juhised ei ole saatedokumenti märgitud, siis lasub saatjal või saajal kohustus tõendada mis tahes muul viisil, et vedaja oli teadlik nimetatud kaupade veoga seotud ohu olemusest.
2. Vedaja võib igal ajal või igas kohas hüvitust saamata laadida maha, hävitada või kahjutuks teha kaubad, mille ohtlikkusest ta ei olnud käesoleva artikli punktis 1 nimetatud asjaoludel teadlik. Peale selle vastutab saatja kaupade veoks andmisel ja veol tekkinud kõigi kulude, kadude ja vigastuste eest.

Artikkel 23

1. Kui vedaja on vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele kohustatud hüvitama kauba täieliku või osalise kaotsiminekuga tekkinud kahju, siis hüvitamisele kuuluva summa suurus määratakse kindlaks kauba veoks vastuvõtmise kohas ja ajal kehtiva kauba maksumuse alusel.

2. Kauba maksumus määratakse kindlaks börsi koteeringu alusel või kui see puudub, siis kehtiva turuhinna alusel, või mõlema puudumise korral sama liiki ja kvaliteediga kauba tavalise maksumuse alusel.
3. Hüvituse suurus ei või siiski ületada 25 franki puuduoleva kauba brutokaalu kilogrammi eest. «Frangi» all mõistetakse kuldfranki, mille kaal on 10/31 grammi kullaprooviga 0,900.
4. Peale selle kuuluvad täielikult hüvitamisele veomaksud, tollimaksud ja -lõivud kogu kauba kaotsimineku korral ja proportsionaalselt kahju suurusele osalise kaotsimineku korral; muid kahjusid ei hüvitata.
5. Kui nõude esitaja tõendab, et kauba kohaletoimetamise viivitus on tekitanud kahju, siis on vedaja kohustatud hüvitama kahju summas, mis ei või ületada veomakse.
6. Suuremat hüvitust võib vedaja nõuda vaid sel juhul, kui vastavalt artiklitele 24 ja 26 on kauba väärtus või kohaletoimetamise erihuvi deklareeritud.

Artikkel 24

Saatja võib veomaksete kokkulepitud lisamaksu tasumisel deklareerida saatedokumendis kauba maksumuse, mis ületab artikli 23 punktis 3 näidatud piiri ja sel juhul asendab deklareeritud summa selle piiri.

Artikkel 25

1. Kui kaup on vigastatud, tasub vedaja kauba väärtuse vähenemisele vastava summa, mis on arvatud artikli 23 punktides 1, 2 ja 4 kindlaksmääratud kaubamaksumuse järgi.
2. Hüvituse suurus ei või siiski ületada:
 - a) kogu saadetise vigastamise korral hüvituse summat, mida tuleks maksta kogu kauba kaotsimineku puhul;
 - b) ainult osa saadetise vigastamise korral hüvituse summat, mida tuleks maksta vigastatud kauba osa kaotsimineku puhul.

Artikkel 26

1. Kui saatja tasub veomaksete kokkulepitud lisamaksu, siis võib ta kindlaks määrata kohaletoimetamisel erihuvi pakkuva kaubakoguse selle kaotsimineku, vigastamise või kokkulepitud tähtajaks kohaletoimetamisega viivitamise korral, märkides selle koguse saatedokumenti.
2. Kui kohaletoimetamise erihuvi on deklareeritud, siis olenemata hüvitusest, mis on ette nähtud artiklites 23, 24 ja 25, võib eraldi nõuda tõendatud täiendava kahju või vigastuse hüvitamist deklareeritud summa piires.

Artikkel 27

1. Nõude esitaja võib nõuda hüvitamisele kuuluvalt summalt viivise tasumist. See arvutatakse (5% aastas) vedajale kirjaliku nõude saatmise päevast või kui sellist nõuet ei esitatud, siis hagi esitamise päevast.
2. Kui andmed hüvituse arvutamiseks ei ole väljendatud hüvitusnõude avaldamise koha riigi valuutas, siis arvutatakse hüvitus sellesse valuutasse ümber hüvituse väljamaksmise päeva ja koha jooksva kursi järgi.

Artikkel 28

1. Neil juhtudel, kui vastavalt seadusele võidakse esitada lepinguväline nõue seoses sellega, et vedudel tekkinud kaotsimineku, vigastamine või kohaletoimetamisega viivitamine kuulub käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse, võib vedaja toetuda konventsiooni sätetele, mis välistavad tema vastutuse, määravad kindlaks tasumisele kuuluva hüvituse või piiravad seda.
2. Kui kauba kaotsimineku, vigastamise või kohaletoimetamise viivitamisega lepinguvälise vastutuse nõue esitatakse ühele isikutele, kelle eest vedaja vastutab vastavalt artikli 3 tingimustele, võib see isik samuti toetuda käesoleva konventsiooni sätetele, mis välistavad vedaja vastutuse, määravad kindlaks tasumisele kuuluva hüvituse või piiravad seda.

Artikkel 29

1. Vedajal ei ole õigust viidata käesoleva peatüki sätetele, millega välistatakse või piiratakse tema vastutust või millega kantakse tõendamiskohustus üle teisele poolele, kui kahju oli tekitatud tahtlikult tema õigusvastase tegevuse või kohustuste mittenõuetekohase täitmise tõttu, mis vastavalt asja läbivaatava kohtu või tribunali poolt kohaldatavale seadusele võrdsustatakse tahtliku õigusvastase tegevusega.

2. Sama kehtib siis, kui tahtliku õigusvastase teo on toime pannud või on oma kohustusi mittekohaselt täitnud vedaja agent või teenistuja või mis tahes muu isik, kelle poole vedaja pöördub vedude korraldamiseks, kui need agendid, teenistujad või muud isikud tegutsevad oma töökohustuste täitmise ajal. Sel juhul ei ole neil agentidel, teenistujatel või muudel isikutel samuti õigust viidata oma isikliku vastutuse korral käesoleva peatüki punktis 1 nimetatud sätetele.

V peatükk

NÕUDED JA HAGID

Artikkel 30

1. Kui saaja võtab kauba vastu selle seisundit koos vedajaga nõuetekohaselt kontrollimata või pole teinud vedajale avaldust kauba kaotamineku või vigastuse olemuse kohta, juhul kui kaotamineku või vigastamine on väline, hiljemalt kauba vastuvõtmisel ja juhul, kui kaotamineku või vigastamine ei olnud väline, siis hiljemalt 7 päeva jooksul kauba vastuvõtmise päevast arvates, välja arvatud pühapäevad ja riiklikud pühad, siis kauba vastuvõtmine on tõendatud *prima facies* sellest, et saaja sai kauba sellises seisundis, nagu on märgitud saatedokumendis. Kui kaotamineku või vigastamine ei olnud väline, tuleb avaldus teha kirjalikult.

2. Kui saaja ja vedaja olid kauba seisundit nõuetekohaselt kontrollinud, siis kontrolli tulemustele vasturääkivad tõendid on vastuvõetavad vaid sel juhul, kui kaotamineku või vigastamine ei ole väline, ning eeldusel, et saaja on teinud vedajale nõuetekohase kirjaliku avalduse 7 päeva jooksul kontrollimise päevast arvates, välja arvatud pühapäevad ja riiklikud pühad.

3. Kauba kohaletoimetamisega viivimine võib tuua kaasa hüvituse tasumise ainult sel juhul, kui avaldus oli tehtud kirjalikult 21 päeva jooksul kauba saaja käsutusse üleandmise päevast arvates.

4. Käesolevas artiklis ettenähtud tähtaegu arvutades ei arvata tähtaja sisse kauba väljaandmise või kontrollimise või kauba saaja käsutusse üleandmise päeva.

5. Vedaja ja saaja peavad osutama teineteisele abi kõigi vajalike asjaolude uurimisel ja kontrollimisel.

Artikkel 31

1. Kõigi käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvatest vedudest tekkinud vaidluste korral võib hageja pöörduda mis tahes konventsiooni osapoolte kohtusse või tribunalile, mis on pooltevahelises kokkuleppes kindlaks määratud; ja lisaks eeltoodule ka selle maa kohtutesse või tribunalidesse, mille territooriumil:

a) on kostjal alaline elukoht või oma peaarieetevõtte asukoht või osakonna või agentuuri asukoht, läbi mille see veoleping sõlmiti; või

b) asub kauba veoks vastuvõtmise koht või kauba üleandmiseks ettenähtud koht.

Teistesse kohtutesse või tribunalidesse pöörduda ei ole lubatud.

2. Kui käesoleva artikli punktis 1 nimetatud sätetele vastav hagi on läbivaatamisel kohtus või tribunalis, kelle pädevusse selle punkti sätete põhjal asi kuulub, või kui niisuguse hagi suhtes oli see kohus või tribunal teinud otsuse, siis ei ole lubatud ühtede ja samade osapoolte uut hagi samal alusel esitada, välja arvatud juhtudel, mil selle kohtu või tribunalile otsus, kuhu oli esitatud esimene hagi, ei kehti riigis, kus algatatakse uus protsess.

3. Kui otsus käesoleva artikli punktis 1 nimetatud vaidluse kohta, mille on teinud ühe konventsiooni osapoolte kohus või tribunal, kuulub täitmisele selles riigis, siis see otsus kuulub samuti täitmisele mis tahes teistes konventsiooni osapoolte kohtutes või tribunalides, niipea kui on täidetud selle riigi ettekirjutatud formaalsused. Formaalsuste täitmine ei või põhjustada asja sisulist ümbervaatamist.

4. Käesoleva artikli punkti 3 sätteid kohaldatakse osapoolte juuresolekul ja tagaselja tehtud otsuste ning kohtu leppetöimingute puhul, kuid ei kohaldata sel juhul, kui on tegemist eelnevalt täidetavate otsuste või kahjutasude nõudmisega lisaks kohtukuludele sellise hageja vastu, kelle hagi jäeti täielikult või osaliselt rahuldamata.

5. Vedudest tulenevate käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvate hagide läbivaatamisel ei nõuta konventsiooni osapoolte riikide kodanikelt, kelle elu- või töökoht on ühes nendest riikidest, kohtukulude tagatist.

Artikkel 32

1. Käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvatest vedudest tulenevatele nõuetele kehtestatakse hagi üheaastane aegumistähtaeg. Kuid tahtliku õigusvastase tegevuse või selliste kohustuste mittenõuetekohase täitmise puhul, mis vastavalt asja läbivaatava kohtu poolt kohaldatavale seadusele võrdsustatakse tahtliku õigusvastase tegevusega, kehtestatakse hagi kolmeaastane aegumistähtaeg. Hagi aegumistähtaja kulg algab:

a) kauba osalise kaotamineku, vigastamise või kohaletoimetamisega viivitamise puhul kauba üleandmise päevast arvates;

b) kogu kauba kaotamineku puhul kolmekümnendal päeval pärast kokkulepitud tähtaja möödumist, või kui seda ei olnud kokku lepitud, siis kuuekümnendast päevast pärast kauba vedaja poolt veoks vastuvõtmist;

c) kõikidel muudel puhkudel — kolmekuuse tähtaja möödumisel veolepingu sõlmimise päevast arvates.

Päeva, millest algab hagi aegumistähtaja kulg, ei arvata hagi aegumistähtaja sisse.

2. Kirjaliku nõude esitamine peatab hagi aegumistähtaja kulgemise selle päevani, millal vedaja kirjalikult lükkas nõude tagasi ja tagastas juurdelisatud dokumendid. Nõude osalise õigeksvõtu korral uueneb hagi aegumistähtaeg üksnes vaidlusaluseks jääva nõudeosa suhtes. Nõude või sellele vastuse saamise tõendamiskohustus, samuti dokumentide tagastamise tõendamiskohustus lasub sellel poolel, kes viitab nendele faktidele. Hagi aegumistähtaja kulg ei katke samal alusel edasiste nõuete esitamise tõttu.

3. Käesoleva artikli punkti 2 sätteid järgides reguleeritakse hagi aegumistähtaja pikendamist asja läbivaatava kohtu asukohariigi seadusega. Sama seadusega reguleeritakse vaheaeg hagi aegumistähtaja kulgemises.

4. Nõudeid, mille hagi aegumistähtaeg on möödunud, ei või esitada vastuhagi või vastuvaidluse korras.

Artikkel 33

Veoleping võib sisaldada artiklit, milles tunnustatakse vahekohtu pädevust, kui artiklis nähakse ette, et vahekohus peab kohaldama käesoleva konventsiooni sätteid.

VI peatükk

MITME VEDAJA POOLT JÄRJESTIKKU TEOSTATAVAID VEDUSID PUUDUTAVAD SÄTTED

Artikkel 34

Kui ühe lepinguga kindlaksmääratud tingimustel teostavad vedu mitu vedajat järgemööda, siis igaüks neist kannab vastutust kogu veo eest; teine vedaja ja iga sellele järgnev vedaja muutub kauba ja saatedokumendi vastuvõtmisel veolepingu osapooleks saatedokumendis nimetatud tingimustel.

Artikkel 35

1. Vedaja, kes võtab kauba vastu temale eelnenud vedajalt, annab viimasele enda dateeritud ja allkirjutatud kviitungi. Ta peab kirjutama oma nime ja aadressi saatedokumendi teisele eksemplarile. Vajaduse korral teeb ta sellel eksemplaril, samuti ka tema antud kviitungil märkuse kooskõlas artikli 8 punktis 2 ettenähtuga.

2. Artikli 9 sätteid kohaldatakse järjestikku vedu korraldatavate vedajate omavahelistes suhetes.

Artikkel 36

Välja arvatud juhud, kui asi puudutab hagi läbivaatamise staadiumis esitatud vastuhagi või -vaidlust, mis käib selsamal veolepingul põhineva nõude kohta, võib kauba kaotaminekust, vigastamisest või kohaletoiemetamisega viivitamisest tingitud hagid esitada ainult esimesele vedajale, viimasele vedajale või vedajale, kes korraldas vedu sellel etapil, mil toimus kauba kaotaminekut, vigastamist või kohaletoiemetamisega viivitamist esilekutsunud sündmus; hagi võib esitada üheaegselt mitme sellise vedaja vastu.

Artikkel 37

Vedajal, kes vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele on tasunud kahju eest hüvitust, on regressiõigus teistelt veos osalenud vedajatelt väljamakstud hüvituse, selle protsentide ja nõudega seotud kulude suhtes alljärgnevate sätete järgimise korral:

a) vedaja, kes oli süüdi kadude või rikkemise tekitamises, peab ainuisikuliselt kandma vastutust hüvitamise eest, olenemata sellest, kas selle maksis välja tema ise või teine vedaja;

b) kui kulude või rikkemise tekitamises on süüdi kaks või enam vedajat, peab igaüks neist välja maksuma summa, mis on võrdeline nendel lasuva vastutuse osaga; kui aga on võimatu seda osa kindlaks määrata, kannab iga vedaja vastutust võrdeliselt tal saadaoleva veotasu osaga;

c) kui pole võimalik kindlaks määrata, kes vedajatest kannab kulude või rikkemise eest vastutust, siis jaotatakse hüvituse summa kõigi vedajate vahel punktis b toodud proportsioonides.

Artikkel 38

Kui üks vedajatest on maksuvõimetu, jaotatakse temalt saada olev ja tema poolt väljamaksmata hüvituse osa kõigi vedajate vahel võrdeliselt neilt saadaoleva veotasu osaga.

Artikkel 39

1. Vedajal, kellele vastavalt artiklitele 37 ja 39 esitati regressihagi, ei ole õigust vaidlustada makse põhjendatust, mille on teinud regressihagi esitanud vedaja, kui hüvituse suurus on määratud kohtuotsusega kindlaks pärast seda, kui vedajale, kellele esitati regressihagi, oli nõuetekohaselt protsessist teatatud ja tal oli võimalus sellest osa võtta.

2. Regressihagi esitada sooviv vedaja võib esitada hagi pädevasse kohtusse riigis, kus ühel vedudest osavõtjal on alaline elukoht või oma põhiäriettevõtte või osakond või agentuur, mille vahendusel veoleping sõlmiti.

Regressihagi võib algatada ühes ja samas kohtus kõigi veos osalevate vedajate vastu.

3. Artikli 31 punktide 3 ja 4 sätteid kohaldatakse kohtuotsuse puhul, mis on tehtud artiklites 37 ja 38 nimetatud regressihagide osas.

4. Artikli 32 sätteid kohaldatakse vedajate omavaheliste nõuete osas. Kuid hagi aegumistähtaja kulg algab kohtu lõpliku otsuse tegemise päevast, millega määratakse kindlaks käesoleva konventsiooni sätete kohaselt väljamaksmisele kuuluva hüvituse suurus; või sellise otsuse puudumise korral hüvituse tegeliku väljamaksmise päevast.

Artikkel 40

Vedajatel on õigus sõlmida omavahel kokkuleppeid, mille tingimused erinevad artiklite 37 ja 38 sätetest.

VII peatükk

KONVENTSIOONILE VASTURÄÄKIVATE KOKKULEPETE KEHTETUS

Artikkel 41

1. Artikli 40 sätteid järgides on kehtetu igasugune kokkulepe, milles otse või kaudselt lubatakse kõrvale kalduda käesoleva konventsiooni sätetest. Niisuguse kokkuleppe kehtetus ei too endaga kaasa lepingu teiste tingimuste kehtetust.

2. Iseäranis tunnistatakse kehtetuks mis tahes artikkel, mille põhjal vedajal tekivad soodustused kindlustuslepingu järgi, või mis tahes sellega analoogiline artikkel, samuti mis tahes artikkel, mis kannab tõendamiskohustuse üle teisele poolele.

VIII peatükk

LÖPPSÄTTED

Artikkel 42

1. Käesolev konventsioon on avatud allakirjutamiseks või sellega ühinemiseks Euroopa Majanduskomisjoni liikmeteks olevatele riikidele ja riikidele, kel on lubatud komisjoni tegevuses nõuandva häälega osaleda vastavalt selle komisjoni volituste punktile 8.

2. Riigid, kel on lubatud osaleda Euroopa Majanduskomisjoni kindlates ettevõtmistes vastavalt tema volituste artiklile 11, võivad saada käesoleva konventsiooni osapoolteks, ühinedes sellega pärast jõustumist.

3. Konventsioon on avatud allakirjutamiseks kuni 31. augustini 1956. a. (kaasa arvatud). Pärast seda kuupäeva on konventsioon avatud ühinemiseks.

4. Käesolev konventsioon kuulub ratifitseerimisele.

5. Ratifitseerimine või ühinemine toimub ratifitseerimiskirja või ühinemisdokumendi Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile deponeerimisega.

Artikkel 43

1. Käesolev konventsioon jõustub üheksakümnendal päeval pärast seda, kui viis riiki artikli 42 punktis 1 nimetatuid on deponeerinud oma ratifitseerimiskirjad või -dokumendid.

2. Iga riigi jaoks, kes ratifitseerib käesoleva konventsiooni või ühineb temaga pärast seda, kui viis riiki on deponeerinud oma ratifitseerimiskirjad või ühinemisdokumendid, jõustub käesolev konventsioon üheksakümnendal päeval pärast ratifitseerimiskirja või ühinemisdokumendi deponeerimist.

Artikkel 44

1. Iga konventsiooni osapool võib käesoleva konventsiooni denonsseerida, sellest Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile ette teatades.

2. Denonsseerimine jõustub kaheistkümneme kuu möödumisel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretäri poolt denonsseerimisteate saamise päevast.

Artikkel 45

Kui pärast käesoleva konventsiooni jõustumist osutub, et konventsiooni osapooli on denonsseerimise tagajärjel vähem kui viis, kaotab konventsioon jõu päevast, mil jõustub viimane denonsseerimine.

Artikkel 46

1. Iga riik võib oma ratifitseerimiskirja või ühinemisdokumendi deponeerimisel või igal ajal hiljem teatada Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile saadeta teatega, et käesolev konventsioon laieneb kogu territooriumile või osale sellest, mille välissuhete eest ta vastutab. Konventsioon laieneb territooriumile või teatise nimetatud territooriumitele üheksakümne päeva möödumisel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretäri poolt nimetatud teate kättesaamisest, või kui sel päeval konventsioon veel ei ole jõustunud, siis jõustumise päevast.

2. Iga riik, kes tegi vastavalt eelmisele punktile avalduse käesoleva konventsiooni kohaldamise laienemisest territooriumile, mille välissuhete eest ta vastutab, võib vastavalt artikli 44 sätetele konventsiooni nimetatud territooriumi suhtes denonsseerida eraldi.

Artikkel 47

Mis tahes kahe või mitme konventsiooni osapoolte vahelise vaidluse käesoleva konventsiooni tõlgendamise või kohaldamise üle, mida konventsiooni osapooled ei suuda omavahel läbirääkimiste teel või muul viisil lahendada, võib huvitatud konventsiooni osapoolte palvel anda lahendada Rahvusvahelisele Kohtule.

Artikkel 48

1. Iga konventsiooni osapool võib käesolevale konventsioonile allakirjutamisel või selle ratifitseerimisel või sellega ühinemisel avaldada, et ta ei pea ennast seotuks konventsiooni artikliga 47. Kõikide nende konventsiooni osapoolte suhtes, kes tegid sellise reservatsiooni, ei ole teised konventsiooni osapooled seotud artikliga 47.

2. Iga konventsiooni osapool, kes tegi vastavalt punktile 1 reservatsiooni, võib igal hetkel võtta selle tagasi, saates teate Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile.

3. Mingisuguseid muid reservatsioone käesoleva konventsiooni juurde ei lubata teha.

Artikkel 49

1. Pärast käesoleva konventsiooni kolmeaastast kehtimist võib iga konventsiooni osapool Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile saadetud teatisega esitada palve kutsuda kokku konverents, mis käesoleva konventsiooni uuesti läbi vaataks. Peasekretär teatab sellest palvest kõigile konventsiooni osapooltele ja kutsub kokku vastava konverentsi, kui tema teatele järgneva nelja kuu jooksul on vähemalt üks neljandik konventsiooni osapooltest talle teatanud, et nad on sellise palvega nõus.

2. Kui konverents kutsutakse kokku vastavalt eelmisele punktile, teatab peasekretär sellest kõigile konventsiooni osapooltele ja palub neid esitada kolme kuu jooksul ettepanekud, mille läbivaatamine konverentsil näiks neile soovitavana. Vähemalt kolm kuud enne konverentsi avamist teatab peasekretär kõigile konventsiooni osapooltele konverentsi päevakorra, samuti nende ettepanekute teksti.

3. Vastavalt käesolevale artiklile kutsub peasekretär mis tahes konverentsile kõik artikli 42 punktis 1 nimetatud riigid, kes on konventsiooni osapooled artikli 42 punkti 2 alusel.

Artikkel 50

Peale artiklis 49 nimetatud teatiste teatab Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär artikli 42 punktis 1 nimetatud riikidele, samuti riikidele, kes on lepinguosalised artikli 42 punkti 2 alusel:

- a) konventsiooni ratifitseerimisest ja sellega ühinemisest vastavalt artiklile 42;
- b) käesoleva konventsiooni jõustumise kuupäevad vastavalt artiklile 43;
- c) denonsseerimisest vastavalt artiklile 44;

d) käesoleva konventsiooni jõu kaotamisest vastavalt artiklile 45;

e) saadud teatistest vastavalt artiklile 46;

f) saadud avaldustest ja teatistest vastavalt artikli 48 punktidele 1 ja 2.

Artikkel 51

Pärast 31. augustit 1956. a. antakse käesoleva konventsiooni originaal hoiule Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile, kes saadab nõuetekohaselt tõestatud ärakirjad igale artikli 42 punktides 1 ja 2 nimetatud riigile.

Selle tõendamiseks kirjutasiid allpool nimetatud nõuetekohaselt volitatud esindajad käesolevale konventsioonile alla.

Koostatud Genfis 19. mail 1956. aastal ühes eksemplaris, mille inglisis- ja prantsuskeelne tekst on autentsed.

Allakirjutamisprotokoll

Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioonile allakirjutamise hetkel leppisid nõuetekohaselt volitatud isikud kokku esitada alljärgnevad avaldused ja selgitused.

1. Käesolevat konventsiooni ei kohaldata Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa Ühendatud Kuningriigi ning Iiri Vabariigi vaheliste vedude puhul.

2. Artikli 1 punkti 4 juurde:

Allakirjutanud kohustuvad korraldama läbirääkimisi ümberkolimisel teostatava sisustuse- ja mööbliveo lepingut reguleeriva konventsiooni ja kombineeritud vedu reguleeriva konventsiooni sõlmimiseks.

Selle tõendamiseks kirjutasiid allpool nimetatud nõuetekohaselt volitatud esindajad käesolevale protokollile alla.

Koostatud Genfis 19. mail 1956. aastal ühes eksemplaris, mille inglisis- ja prantsuskeelne tekst on autentsed.

Protokoll rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni juurde

Alla kirjutatud 5. juulil 1978. a.

Käesoleva protokollis osalised,

olles Genfis 19. mail 1956. a. alla kirjutatud rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni osapoolteks, leppisid kokku alljärgnevas:

Artikkel 1

Käesolevas protokollis mõistetakse konventsiooni all rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (*CMR*).

Artikkel 2

Käesoleva konventsiooni artiklit 23 muudetakse järgmiselt:

1) punkt 3 asendatakse järgmise tekstiga:

«3. Kuid hüvituse suurus ei või ületada 8,33 arvestuslikku ühikut puuduoleva brutokaalu kilogrammi eest.»;

2) Sama artikli lõppu lisatakse punktid 7, 8 ja 9:

«7. Käesolevas konventsioonis nimetatud arveldusühikuks on Rahvusvahelise Valuutafondi poolt kindlaksmääratud *SDR*-ühik. Käesoleva artikli punktis 3 nimetatud summa konverteeritakse selle riigi rahvuslikku valuutasse, kelle kohus arutab kohtuasja, kohtuotsuse tegemise päeval või poolte kokkuleppel kindlaksmääratud päeval kehtinud valuuta väärtuse alusel. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmesriigi *SDR*-ühikutes väljendatud rahvusliku valuuta väärtus arvutatakse välja Rahvusvahelise Valuutafondi enda operatsioonide ja tehingute sooritamise päeval kasutatava arvutamismeetodiga. Rahvusvahelise Valuutafondi mitteliikmesriigi *SDR*-ühikutes väljendatud rahvusliku valuuta väärtus arvutatakse välja selle riigi poolt kindlaksmääratud meetoditega.

8. Kummatigi võib Rahvusvahelise Valuutafondi mitteliikmesriiki, kelle siseriiklik seadus ei luba kohaldada käesoleva artikli punkti 7 sätteid, *CMR*-i juurde kuuluva protokollis ratifitseerimisel või sellega ühinemisel või mis tahes ajal hiljem avaldada, et käesoleva artikli punktis 3 ettenähtud vastutuse piir, mida kohaldatakse tema territooriumil, moodustab 25 rahaühikut. Käesolevas punktis nimetatud rahaühik vastab 10/31 grammile kullale

prooviga 0,900. Käesolevas punktis nimetatud summa konverteerimine rahvuslikku valuutasse toimub huvitatud riigi siseriikliku seaduse kohaselt.

9. Käesoleva artikli punkti 7 viimases lauses nimetatud väljaarvutamine ja punktis 8 nimetatud konverteerimine tuleb teostada sel viisil, et saaks võimaluse korral väljendada sama reaalsel väärtust, mis on väljendatud käesoleva artikli punktis 3 arveldusühikutes, riigi rahvuslikus valuutas. *CMR*-i juurde kuuluva protokoll punkti 3 nimetatud dokumendi hoiuleandmisel ja iga kord, kui käesoleva artikli punkti 7 kohase väljaarvutamise või käesoleva artikli punkti 8 kohase konverteerimise tulemusena saadud summa muutub, peab riik teatama sellest Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile.».

LÖPPSÄTTED

Artikkel 3

1. Käesolev protokoll on avatud allakirjutamiseks riikidele, kes kirjutavad alla konventsioonile või ühinesid sellega ja kes on Euroopa Majanduskomisjoni liikmed või kel on lubatud osaleda komisjoni tegevuses nõuandva häälega vastavalt selle komisjoni volituste punktile 8.

2. Käesolev protokoll on avatud ühinemiseks mis tahes käesoleva artikli punktis 1 nimetatud riigile, kes on konventsiooni osapool.

3. Riigid, kel on lubatud osaleda Euroopa Majanduskomisjoni kindlates ettevõtmistes vastavalt tema volituste artiklile 11 ja kes on konventsiooniga ühinenud, võivad saada käesoleva protokoll osapoolteks, ühinedes sellega pärast selle jõustumist.

4. Protokoll on avatud allakirjutamiseks Genfis 1. septembrist 1978. a. kuni 31. augustini 1979. a. (kaasa arvatud). Pärast seda kuupäeva on protokoll avatud sellega ühinemiseks.

5. Käesolev protokoll kuulub ratifitseerimisele pärast seda, kui huvitatud riik ratifitseerib konventsiooni või ühineb sellega.

6. Protokoll ratifitseeritakse või sellega ühinetakse vastava dokumendi deponeerimisega Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile.

7. Iga ratifitseerimis- või ühinemisdokumendi, mis on antud hoiule pärast käesolevas protokollis tehtud muudatuse jõustumist kõigi lepinguosaliste suhtes või pärast selle muudatuse jõustumist nõutud tingimuste täitmist kõigi konventsiooniosaliste poolt, käsitletakse kui protokoll juurde kuuluvat dokumenti koos selles tehtud muudatusega.

Artikkel 4

1. Käesolev protokoll jõustub üheksakümnendal päeval pärast seda, kui viis käesoleva artikli 3 punktides 1 ja 2 nimetatud riiki on deponeerinud oma ratifitseerimiskirjad või -dokumendid.

2. Iga riigi jaoks, kes ratifitseerib käesoleva protokoll või ühineb sellega pärast seda, kui viis riiki on deponeerinud oma ratifitseerimiskirjad või ühinemisdokumendid, jõustub käesolev protokoll üheksakümnendal päeval pärast ratifitseerimiskirja või ühinemisdokumendi deponeerimist.

Artikkel 5

1. Iga konventsiooni osapool võib käesoleva protokoll denonssseerida, teatades sellest Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile.

2. Denonssseerimine jõustub kaheteistkümmne kuu möödumisel päevast, mil Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär sai denonssseerimisteate.

3. Iga konventsiooni osapool, kes lakkab olemast käesoleva konventsiooni osapoolteks, lakkab samaaegselt olemast käesoleva protokoll osaliseks.

Artikkel 6

Kui pärast käesoleva protokoll jõustumist osutub, et konventsiooni osapooli on denonssseerimise tagajärjel vähem kui viis, siis kaotab käesolev protokoll jõu sellest päevast, mil jõustub viimane denonssseerimine.

Artikkel 7

1. Iga riik võib oma ratifitseerimiskirja või ühinemisdokumendi deponeerides või igal ajal hiljem teatada Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile saadetava teatega, et käesolev protokoll laieneb kogu

territooriumile või osale sellest, mille välissuhete eest ta vastutab ja mille suhtes ta tegi avalduse vastavalt konventsiooni artiklile 46. Käesolevat protokollit hakatakse antud territooriumil või teates nimetatud territooriumil kohaldama üheksakümnendal päeval pärast seda, kui Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär on saanud nimetatud teate, või kui sel päeval protokoll veel ei ole jõustunud, siis tema jõustumise päevast.

2. Iga riik, kes tegi vastavalt eelmisele punktile avalduse käesoleva protokollit kohaldamiseks territooriumile, mille välissuhete eest ta vastutab, võib eespool nimetatud artikli 5 kohaselt denonsseerida protokollit eraldi nimetatud territooriumi suhtes.

Artikkel 8

Vähemalt kahe konventsiooni osapoolte vahelise igasuguse vaidluse käesoleva protokollit tõlgendamise või kohaldamise üle, mida konventsiooni osapooled ei suuda lahendada läbirääkimiste teel või teiste reguleerimisvahenditega, võib huvitatud konventsiooni osapoolte palvel anda lahendada Rahvusvahelisele Kohtule.

Artikkel 9

1. Iga konventsiooni osapool võib käesolevale protokollile allkirjutamise või selle ratifitseerimise või sellega ühinemise hetkel teatada Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile saadetud teatega, et ta ei pea ennast seotuks protokollit artikliga 8. Teised konventsiooni osapooled ei ole seotud artikliga 8 mis tahes konventsiooni osapoolte suhtes, kes tegid sellise avalduse.

2. Käesoleva artikli punktis 1 nimetatud avalduse võib tagasi võtta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile saadetud teatega.

3. Muid reservatsioone käesoleva protokollit juurde ei lubata teha.

Artikkel 10

1. Pärast käesoleva protokollit kolmeaastast kehtimist võib iga konventsiooni osapool pöörduda Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretäri poole palvega kutsuda kokku käesolevat protokollit uuesti läbivaatav konverents. Peasekretär teatab sellest palvest kõigile konventsiooni osapooltele ja kutsub vastava konverentsi kokku siis, kui nelja kuu jooksul pärast tema teadet vähemalt üks neljandik konventsiooni osapooltest on talle teatanud oma nõusolekust sellise konverentsi kokkukutsumiseks.

2. Kui konverents kutsutakse kokku vastavalt eelmisele punktile, siis teatab peasekretär sellest kõigile konventsiooni osapooltele ja pöördub nende poole palvega esitada talle kolme kuu jooksul ettepanekud, mille läbivaatamine konverentsil näib neile soovitav. Vähemalt kolm kuud enne konverentsi avamist teatab peasekretär kõigile konventsiooni osapooltele konverentsi päevakorra, samuti saadud ettepanekute teksti.

3. Peasekretär kutsub mis tahes konverentsile, mis tuleb kokku vastavalt käesolevale artiklile, kõik artikli 3 punktides 1 ja 2 nimetatud riigid, samuti riigid, kes on konventsiooni osapooled käesoleva protokollit artikli 3 punkti 3 alusel.

Artikkel 11

Peale artiklis 10 ettenähtud teadete teatab Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär artikli 3 punktides 1 ja 2 nimetatud riikidele, samuti riikidele, kes on konventsiooni osapooled artikli 3 punkti 3 alusel:

- a) protokollit ratifitseerimisest ja sellega ühinemisest vastavalt artiklile 3;
- b) käesoleva protokollit jõustumise kuupäevad vastavalt artiklile 4;
- c) saadud teadetest vastavalt artikli 2 punktile 2;
- d) denonsseerimise jõustumisest vastavalt artiklile 5;
- e) käesoleva protokollit jõu kaotamisest vastavalt artiklile 6;
- f) saadud teadetest vastavalt artiklile 7;
- g) saadud avaldustest ja teadetest vastavalt artikli 9 punktidele 1 ja 2.

Artikkel 12

Pärast 31. augustit 1979. a. antakse käesoleva protokollit originaal hoiule Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile, kes saadab nõuetekohaselt tõestatud ära kirjad igale käesoleva protokollit artikli 3 punktides 1, 2 ja 3 nimetatud riigile.

Koostatud Genfis 5. juulil 1978. aastal ühes eksemplaris inglise ja prantsuse keeles, kusjuures tekstid on autentsed.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

PREAMBLE

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

Have agreed as follows:

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, « vehicles » means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

Chapter II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Chapter III

CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;
- (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
- (e) The name and address of the consignee;
- (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
- (g) The number of packages and their special marks and numbers;
- (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
- (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
- (j) The requisite instructions for Customs and other formalities;
- (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

- (a) A statement that trans-shipment is not allowed;
- (b) The charges which the sender undertakes to pay;
- (c) The amount of « cash on delivery» charges;
- (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
- (e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
- (f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;
- (g) A list of the documents handed to the carrier.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

(a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);

(b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;

(c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1(k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) The apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1(a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent,

provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposals the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

(b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5(b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery as long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage or by reason of the wrongful act or neglect of the person whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;

(d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. The presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4(a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effect of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 2 and, where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collecting of the « cash on delivery » charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the

carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.
2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. « Franc » means the gold francs weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.
4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.
5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.
6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.
2. The compensation may not, however, exceed:
 - (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;
 - (b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.
2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.
2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provisions shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

Chapter V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated, and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

- (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;
- (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;
- (c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

Chapter VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.
2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.
3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.
4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Chapter VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.
2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

Chapter VIII

FINAL PROVISIONS

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.
3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited the instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratifications and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;
- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, this nineteenth of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Protocol of Signature

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. *Ad article 1, paragraph 4*

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

The Parties to the Present Protocol,

being Parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,
have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Protocol « Convention» means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Article 2

Article 23 of the Convention is amended as follows:

(1) Paragraph 3 is replaced by the following text:

“3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.”

(2) At the end of this article the following paragraphs 7, 8 and 9 are added:

“7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary units referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.”

FINAL PROVISIONS

Article 3

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to, or have acceded to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to that Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of that Commission's terms of reference.
2. This Protocol shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this article which are Parties to the Convention.
3. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of that Commission's terms of reference which have acceded to the Convention may become Contracting Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.
4. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 1 September 1978 to 31 August 1979 inclusive. Thereafter it shall be open for accession.
5. This Protocol shall be subject to ratification after the State concerned has ratified or acceded to the Convention.
6. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.
7. Any instrument of ratification or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all Contracting Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all Contracting Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 4

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2 of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 5

1. Any Contracting Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any Contracting Party which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 6

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciation, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 7

1. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Protocol shall extend to all or any of the territories for whose international relations it is responsible and in respect of which it has made a declaration in accordance with article 46 of the Convention. This Protocol shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Protocol has not yet entered into force, as from the time of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Protocol to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Protocol separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 5 above.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 9

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 8 of this Protocol. Other Contracting Parties shall not be bound by article 8 of this Protocol in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 10

1. After this Protocol has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2 and States which have become Contracting Parties under article 3, paragraph 3 of this Protocol.

Article 11

In addition to the notification provided for in article 10, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2, of this Protocol and the States which have become Contracting Parties under article 3, paragraph 3, of this Protocol, of:

- (a) ratifications and accessions under article 3;
- (b) the dates of entry into force of this Protocol in accordance with article 4;
- (c) communications received under article 2, paragraph (2);
- (d) denunciations under article 5;
- (e) the termination of this Protocol in accordance with article 6;
- (f) notifications received in accordance with article 7;
- (g) declarations and notifications received in accordance with article 9, paragraphs 1 and 2.

Article 12

After 31 August 1979, the original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States mentioned in article 3, paragraphs 1, 2 and 3 of this Protocol.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this fifth day of July one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.