

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 20 lutego 1936 r. — Dz. U. R. P. Nr 15, poz. 139).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, IGNACY MOŚCICKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
NOUS, IGNACY MOŚCICKI,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym
wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Dnia dwudziestego piątego sierpnia tysiąc
dziewięćset dwudziestego czwartego roku pod-
pisana została w Brukseli konwencja międzyna-
rodowa o ujednostajnieniu pewnych przepisów
w przedmiocie konosamentów, o następującym
brzmieniu dosłownym:

Une Convention internationale pour l'uni-
fication de certaines règles en matière de con-
naissance ayant été signée à Bruxelles le
vingt cinq août mil neuf cent vingt quatre,
Convention dont la teneur suit:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

CONVENTION INTERNATIONALE

**o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczą-
cych konosamentów, podpisana w Brukseli
dnia 25 sierpnia 1924 r.**

**pour l'unification de certaines règles en matière
de connaissance, signée à Bruxelles, le
25 août 1924.**

Prezydent Republiki Niemieckiej, Prezy-
dent Republiki Argentynskiej, Jego Królewsko-
Mośc Król Belgów, Prezydent Republiki Chili,

Le Président de la République Allemande,
le Président de la République Argentine, Sa
Majesté le Roi des Belges, le Président de la

Prezydent Republiki Kuby, Jego Królewska Mość Król Danii i Islandii, Jego Królewska Mość Król Hiszpanii, Naczelnik Państwa Estońskiego, Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość Król Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii i brytyjskich posiadłości zamorskich, Cesarz Indii, Jego Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość Król Włoch, Jego Cesarska Mość Cesarz Japonii, Prezydent Republiki Łotewskiej, Prezydent Republiki Meksyku, Jego Królewska Mość Król Norwegii, Jej Królewska Mość Królowa Holandii, Prezydent Republiki Peru, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydent Republiki Portugalskiej, Jego Królewska Mość Król Rumunii, Jego Królewska Mość Król Serbów, Kroatów i Słoweńców, Jego Królewska Mość Król Szwecji oraz Prezydent Republiki Urugwaju,

uznawszy pożyteczność ustalenia za wspólną zgodę pewnych jednostajnych przepisów w sprawie konosamentów, postanowili zawrzeć w tym celu konwencję i wyznaczili swoimi pełnomocnikami, a mianowicie:

Prezydent Republiki Niemieckiej:
J. E. P. von KELLER, Ministra Pełnomocnego Niemiec w Brukseli.

Prezydent Republiki Argentyńskiej:
Jego Królewska Mość Król Belgów:
p. L. FRANCK, Ministra Kolonij, Prezesa Międzynarodowego Komitetu Morskiego,
p. A. Le JEUNE, Senatora, Wiceprezesa Międzynarodowego Komitetu Morskiego,
p. F. SOHR, Doktora Praw, Generalnego Sekretarza Międzynarodowego Komitetu Morskiego, Profesora Uniwersytetu w Brukseli.

Prezydent Republiki Chili:
J. E. P. Armando QUEZADA, Ministra Pełnomocnego Chili w Brukseli.

Prezydent Republiki Kuby:
Jego Królewska Mość Król Danii i Islandii:
Jego Królewska Mość Król Hiszpanii:
J. E. P. Markiza de VILLALOBAR et de GUIMAREY, Ambasadora Hiszpanii w Brukseli.

Naczelnik Państwa Estońskiego:
J. E. P. PUSTA, Ministra Pełnomocnego Estonii w Brukseli.

Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki:
J. E. P. William PHILLIPS, Ambasadora Stanów Zjednoczonych Ameryki w Brukseli.

Prezydent Republiki Finlandzkiej:
Prezydent Republiki Francuskiej:
J. E. P. M. HERBETTE, Ambasadora Francji w Brukseli.

Jego Królewska Mość Król Zjednoczonego Królestwa W. Brytanii i Irlandii i brytyjskich posiadłości zamorskich, Cesarz Indii:

République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'Etat Esthonien, le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République du Pérou, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de connaissance, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

M. le Président de la République Allemande:
S. E. M. von KELLER, Ministre d'Allemagne à Bruxelles.

M. le Président de la République Argentinne:
Sa Majesté le Roi des Belges:
M. L. FRANCK, Ministre des Colonies, Président du Comité maritime international;
M. A. Le JEUNE, Sénateur, Vice-Président du Comité maritime international;
M. F. SOHR, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité maritime international, Professeur à l'Université de Bruxelles.

M. le Président de la République du Chili:
S. E. M. Armando QUEZADA, Ministre du Chili à Bruxelles.

M. le Président de la République de Cuba:
Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande:
Sa Majesté le Roi d'Espagne:
S. E. le Marquis de VILLALOBAR et de GUIMAREY, Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.

M. le Chef de l'Etat Esthonien:
S. E. M. PUSTA, Ministre d'Esthonie à Bruxelles.

M. le Président des Etats-Unis d'Amérique:
S. E. M. William PHILLIPS, Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique à Bruxelles.

M. le Président de la République de Finlande:
M. le Président de la République Française:
S. E. M. M. HERBETTE, Ambassadeur de France à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes:

J. E. J. Wielmożnego Pana George GRAHAME,
G. C. V. O., K. C. M. G., Ambasadora Jego
Brytyjskiej Mości w Brukseli.
Jego Wysokość Regent Królestwa Węgier:

Hrabiego Olivier WORACZICZKY, Barona de
Pabienitz, Chargé d'Affaires Węgier w Brukseli.

Jego Królewska Mość Król Włoch:

p. J. DANEO, Chargé d'Affaires a. i. Włoch w Brukseli.

Jego Cesarska Mość Cesarz Japonii:

J. E. P. M. ADATCI, Ambasadora Japonii w Brukseli.

Prezydent Republiki Łotewskiej:

Prezydent Republiki Meksyku:

Jego Królewska Mość Król Norwegii:

Jej Królewska Mość Królowa Holandii:

Prezydent Republiki Peru:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Wolne
Miasto Gdańsk:

J. E. P. Hrabiego Jana SZEMBEKA, Ministra
Pełnomocnego Polski w Brukseli.

Prezydent Republiki Portugalskiej:

Jego Królewska Mość Król Rumunii:

J. E. P. Henry CATARGI, Ministra Pełnomocnego
Rumunii w Brukseli.

Jego Królewska Mość Król Serbów, Kroatów
i Słoweńców:

pp. STRAZNICKY i VERONA.

Jego Królewska Mość Król Szwecji:

Prezydent Republiki Urugwaju:

którzy, należycie do tego upoważnieni, zgodzili się na to co następuje:

Art. 1.

W niniejszej konwencji następujące wyrazy są użyte w ścisłym znaczeniu wskazanym poniżej:

a) „Przewoźnik” oznacza właściciela statku, lub wynajmującego, stronę w umowie o przewóz z załadowcą.

b) „Umowa o przewóz” stosuje się jedynie do umowy o przewóz, stwierdzonej przez konosament, lub przez wszelki podobny dokument, stanowiący tytuł do przewozu towarów morzem; stosuje się również do konosamentu lub podobnego dokumentu, wydanego na podstawie umowy frachtowej, poczynając od chwili, w której ten dokument reguluje stosunki pomiędzy przewoźnikiem, a okazicielem konosamentu.

c) „Towary” — obejmuje mienie, przedmioty, towary i artykuły jakiegokolwiek natury, z wyjątkiem żywych zwierząt i takiego ładunku, który przez umowę o przewóz jest zadeklarowany, jako umieszczony na pokładzie i istotnie jest w ten sposób przewożony.

d) „Statek” oznacza wszelkie urządzenie, używane do przewozu towarów morzem.

S. E. le Très Honorable Sir George GRAHAME,
G. C. V. O., K. C. M. G., Ambassadeur de
Sa Majesté Britannique à Bruxelles.

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du
Royaume de Hongrie:

M. le Comte Olivier WORACZICZKY, baron
de Pabienitz, Chargé d'affaires de Hongrie
à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

M. J. DANEO, Chargé d'affaires a. i. d'Italie à
Bruxelles.

Sa Majesté l'Empereur du Japon:

S. E. M. M. ADATCI, Ambassadeur du Japon
à Bruxelles.

M. le Président de la République de Lettonie:

M. le Président de la République du Mexique:

Sa Majesté le Roi de Norvège:

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

M. le Président de la République du Pérou:

M. le Président de la République de Pologne et
la Ville Libre de Dantzig:

S. E. M. le comte Jean SZEMBEK, Ministre de
Pologne à Bruxelles.

M. le Président de la République Portugaise:

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

S. E. M. Henry CATARGI, Ministre de Roumanie
à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et
Slovènes:

MM. STRAZNICKY et VERONA.

Sa Majesté le Roi de Suède:

M. le Président de la République de l'Uruguay:

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Article premier.

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

(a) „Transporteur” comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) „Contrat de transport” s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

(c) „Marchandises” comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

(d) „Navire” signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) „Przewóz towarów” obejmuje czas, jaki upływa od załadowania towarów na statek, aż do wyładowania ich ze statku.

Art. 2.

Z zastrzeżeniem postanowień art. 6, przewoźnik przy wszelkich umowach o przewóz towarów morzem podlegać będzie co do załadowania, manipulowania towarami, rozmieszczenia, przewozu, dozoru, pieczy i wyładowania rzeczonych towarów odpowiedzialności i zobowiązaniom, jak i korzystać z praw i ulg niżej wymienionych.

Art. 3.

1. Przewoźnik będzie obowiązany wykazać przed i na początku podróży należytą staranność, aby:

a) doprowadzić statek do stanu nadającego się do żeglugi;

b) należyście zaopatrzyć, obsadzić załogą i zaprowiantować statek;

c) przystosować i doprowadzić do dobrego stanu ładownie, chłodnie i lodownie oraz wszelkie inne części statku w których są ładowane towary, dla ich przyjęcia, przewozu i zachowania.

2. Przewoźnik, z zastrzeżeniem postanowień art. 4, będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy załadowaniu, manipulowaniu towarami, rozmieszczeniu, przewozie, dozoru, pieczy i przy wyładowaniu przewożonych towarów.

3. Po otrzymaniu i przyjęciu towarów, przewoźnik lub kapitan, lub agent przewoźnika, powinien, na żądanie załadowcy, wydać mu konosament, zawierający między innymi:

a) znaki główne, potrzebne do stwierdzenia tożsamości towarów, podane na piśmie przez załadowcę przed rozpoczęciem ładowania tych towarów, byleby te znaki były wydrukowane, lub wyraźnie przytwierdzone we wszelki inny sposób na towarach nieopakowanych lub na skrzyniach bądź na opakowaniach, w których towary są zawarte w ten sposób, żeby, normalnie, pozostały czytelne do końca podróży;

b) bądź liczbę pak lub sztuk, ilość lub wagę, zależnie od przypadku, tak jak one są podane na piśmie przez załadowcę;

c) stan i opakowanie zewnętrzne towarów.

Jednak żaden przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika nie będzie obowiązany deklarować lub wymieniać w konosamencie znaków, liczby, ilości lub wagi, co do których ma poważny powód do podejrzewania, że nie przedstawiają one dokładnie towarów obecnie przez

(e) „Transport de marchandises” couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

(a) Mettre le navire en état de navigabilité;

(b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

(c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

(a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

(b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

(c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les

niego przyjętych, albo jeśliby nie miał należytych środków do sprawdzenia.

4. Z zastrzeżeniem przeciwdowodu taki konosament stwarza domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów tak, jak są one tam wpisane, stosownie do § 3 a), b) i c).

5. Załadowca będzie uważany, że zagwarantował przewoźnikowi w chwili załadowania dokładność znaków, liczb, ilości i wagi towarów takich, jakie zostały przez niego dostarczone i załadowca wynagrodzi przewoźnikowi wszelkie straty, szkody i wydatki pochodzące lub wynikające z niedokładności w tych punktach. Prawo przewoźnika do podobnego wynagrodzenia nie ograniczy w żaden sposób jego odpowiedzialności i jego obowiązków zgodnie z umową o przewóz, w stosunku do każdej innej osoby niż załadowca.

6. O ile zawiadomienie o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń nie zostanie dane przewoźnikowi, lub jego agentowi, na piśmie w porcie wyładowania przed lub w chwili odebrania towarów i oddania ich pod opiekę osoby, mającej prawo do odebrania zgodnie z umową o przewóz, to odebranie to, z zastrzeżeniem przeciwdowodu, będzie stanowiło domniemanie, że towary zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie.

Jeżeli straty lub uszkodzenia nie są widoczne, zawiadomienie powinno być dane w 3 dni od wydania.

Zastrzeżenia na piśmie są niepotrzebne, jeżeli stan towaru był wręcz niezgodny ze stanem, stwierdzonym w chwili przyjęcia.

W każdym razie przewoźnik i statek będą zwolnieni od wszelkiej odpowiedzialności za straty i szkody, o ile postępowanie nie zostało wszczęte w ciągu roku od dnia wydania towarów albo od daty, w której powinny być wydane.

W przypadku straty lub uszkodzenia, pewnego lub domniemanego, przewoźnik i odbiorca udzielają sobie wzajemnie wszelkich słuszych ułatwień dla obejrzenia towarów i sprawdzenia liczby pak.

7. Gdy towary zostaną załadowane, przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika dostarczy załadowcy konosament, który będzie, jeśli tego zażąda załadowca, wystawiony jako konosament „Załadowania”, byleby załadowca, jeżeli przed tym otrzymał jakikolwiek dokument dający prawo do tych towarów, zwrócił ten dokument wzamian wręzonego mu konosamentu „Załadowania”. Przewoźnik, kapitan lub agent będzie miał również możność odnotowania, w porcie załadowania, na dokumencie pierwotnie przedstawionym, nazwy lub nazw statku lub statków, na które towary były załadowane i datę lub daty załadowania, i gdy ten doku-

marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

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

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé „Embarqué” pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement „Embarqué”. Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les

ment będzie zaopatrzony w taką adnotację, będzie on, jeśli zawiera wzmianki z art. 3 par. 2, wymienione w końcu tego artykułu, uważany za stanowiący konosament „Załadowania”.

8. Każda klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniający przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie dotyczące towarów, a wynikające z niedbalstwa, winy lub uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom wymienionym w tym artykule, lub zmniejszające tę odpowiedzialność inaczej niż przewiduje niniejsza Konwencja, będzie nieważny, niebędący i bez skutku. Klauzula przelewająca korzyści ubezpieczenia na przewoźnika, lub każda podobna klauzula będzie uważana za zwalniającą przewoźnika z jego odpowiedzialności.

Art. 4.

1) Ani przewoźnik, ani statek nie będą odpowiedzialni za straty i szkody pochodzące lub wynikające z powodu stanu niezeglowności statku, o ile tego stanu nie będzie można przypisać brakowi należytej staranności ze strony przewoźnika w doprowadzeniu statku do stanu zeglowności lub odpowiednim zapewnieniu statkowi zaopatrzenia, obsadzenia załogą lub zaprowiantowania, względnie w przystosowaniu i doprowadzeniu do dobrego stanu ładowni, chłodni i lodowni i wszystkich innych części statku, w których są ładowane towary w taki sposób, aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i ochrony towarów, wszystko stosownie do przepisów art. 3 § 1. Zawsze, gdy strata lub szkoda wynikną z niezeglowności statku, ciężar dowodu dotyczący zachowania należytej staranności spada na przewoźnika lub na każdą inną osobę, korzystającą ze zwolnienia przewidzianego w niniejszym artykule.

2) Ani przewoźnik, ani statek, nie będą odpowiedzialni za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą:

a) z czynów, niedbalstwa lub wady kapitań, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub w administracji statku;

b) z pożaru, o ile nie został spowodowany przez czyn lub z winy przewoźnika;

c) z ryzyka, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglownych;

d) z siły wyższej;

e) z działań wojennych;

f) z działania wrogów społeczeństwa;

g) z postanowienia lub przymusu ze strony panującego, władz, bądź ludu, lub też z zajęcia sądowego;

h) z ograniczenia wynikłego z kwarantanny;

i) z czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela towarów, jego agenta lub przedstawiciela;

dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé „Embarqué”.

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4.

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1er. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

(a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

(b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

(c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

(d) D'un „acte de Dieu”;

(e) De faits de guerre;

(f) Du fait d'ennemis publics;

(g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

(h) D'une restriction de quarantaine;

(i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) ze strajków lub lokautów albo zastojów lub przeszkód w pracy, częściowych lub całkowitych, z jakiegokolwiek bądź przyczyny;

k) z rozruchów lub zaburzeń cywilnych;

l) z ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu;

m) ze straty mechanicznej na objętości lub wadze, lub z każdej innej straty lub szkody, wynikłej z wady ukrytej, natury specjalnej lub wady towarowi właściwej;

n) z niedostatecznego opakowania;

o) z niedostateczności lub niedokładności znaków;

p) z wad ukrytych, uchodzących uwagi przy należytej staranności;

q) z każdej innej przyczyny nie pochodzącej z działania lub wady przewoźnika, albo z działania lub wady agentów, lub nadzorców przewoźnika, lecz ciężar udowodnienia tego spadnie na osobę starającą się o korzyści, płynące z tego wyjątku i będzie ona musiała wykazać, że ani wina osobista, ani czyn przewoźnika, ani wina lub czyn agentów lub nadzorców nie przyczyniły się do straty lub szkody.

3) Załadowca nie będzie odpowiedzialny za straty lub szkody poniesione przez przewoźnika lub statek, które by pochodziły lub wynikały z jakiegokolwiek powodu, o ile nie było czynu, winy lub niedbalstwa załadowcy, jego agentów lub nadzorców.

4) Żadne zejście z normalnej trasy dla ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu, ani też żadne uzasadnione zejście z trasy nie będzie uważane jako naruszenie niniejszej Konwencji, ani umowy o przewóz i przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za żadną stratę lub szkodę stąd wynikającą.

5) Przewoźnik jak i statek nie będą w żadnym wypadku odpowiadać za straty lub szkody wyrządzone towarom, albo się do nich odnoszące, na sumę przekraczającą 100 funtów szterlingów za skrzynię lub jednostkę, lub równoważność tej sumy w innej walucie, o ile rodzaj i wartość tych towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed ich załadowaniem i deklaracja ta nie została umieszczona w konosamencie.

Ta deklaracja, w ten sposób umieszczona w konosamencie, stanowić będzie, z zastrzeżeniem przeciwdowodu, domniemanie, lecz nie będzie wiązała przewoźnika, który będzie mógł ją kwestionować.

Przez umowę między przewoźnikiem, kapitanem lub agentem przewoźnika a załadowcą, może być określona suma maksymalna inna niż wpisana w tym paragrafie, byleby to umowne maximum nie było niższe od cyfry ustalonej powyżej.

Ani przewoźnik, ani statek nie będą w żadnym wypadku odpowiedzialni za stratę lub

(j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

(k) D'émeutes ou de troubles civils;

(l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

(m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

(n) D'une insuffisance d'emballage;

(o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

(p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

(q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage

szkodę wyrządzoną towarom, albo ich dotyczącą, jeżeli w konosamencie załadowca świadomie zrobił fałszywą deklarację co do ich rodzaju i wartości.

6) Towary z natury łatwopalne, wybuchowe lub niebezpieczne, na których załadowanie nie zgodziliby się przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika, gdyby znali ich rodzaj lub właściwości, będą mogły, w każdej chwili przed wyładowaniem, przez przewoźnika być wyladowane gdziekolwiek, zniszczone lub unieszkodliwione, bez odszkodowania, a załadowca tych towarów będzie odpowiedzialny za wszelką szkodę i koszty powstałe lub wynikłe bezpośrednio lub pośrednio z ich załadowania. Jesliby którykolwiek z tych towarów załadowanych z wiadomością i za zgodą przewoźnika stał się niebezpieczny dla statku lub ładunku, będzie on mógł być w ten sam sposób wyladowany, zniszczony lub unieszkodliwiony przez przewoźnika, bez odpowiedzialności z jego strony, z wyjątkiem przypadku awarii wspólnych, jeżeli takowe miały miejsce.

Art. 5.

Przewoźnikowi będzie wolno zrzec się całości lub części jego praw i ulg, jak również zwiększyć jego odpowiedzialności i zobowiązania tak, jak są one, jedne i drugie, przewidziane przez niniejszą Konwencję, byleby wzmianka o tym zrzeczeniu się lub zwiększeniu była umieszczona w konosamencie wydanym załadowcy.

Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie stosuje się do umów frachtowych; jeżeli jednak konosamenty są wydane w przypadku, gdy statek objęty jest umową frachtową, podlegają one warunkom niniejszej Konwencji. Żadne postanowienie zawarte w tych przepisach nie będzie uważane za przeszkodę do umieszczenia w konosamencie jakiegokolwiek dozwolonego postanowienia w sprawie awarii wspólnych.

Art. 6.

Pomimo postanowień artykułów poprzednich, przewoźnikowi, kapitanowi lub agentowi przewoźnika i załadowcy, będzie wolno dla określonych towarów, jakie by one nie były, zawrzeć dowolną umowę na dowolnych warunkach, dotyczących odpowiedzialności i zobowiązań przewoźnika za te towary, jako też praw i ulg przewoźnika w związku z tymi towarami albo dotyczących zobowiązań co do stanu żeglowności statku, w stopniu w jakim ta umowa nie jest przeciwna porządkowi publicznemu, albo dotyczących pieczy lub staranności jego nadzorców lub agentów co do ładowania, manipulowania towarem, rozmieszczenia, przewożenia, dozoru, pieczy i wyladowania towarów przewożonych morzem, byleby w tym przypadku

causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait seulement une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 5.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et

żaden konosament nie był lub nie został wydany i aby warunki zawarte, umowy były umieszczone w pokwitowaniu, które będzie dokumentem mehandlowym i będzie zawierać o tym wzmiankę.

Wszelka umowa w ten sposób zawarta, będzie miała pełną moc prawną.

Jednakże istniejąca zgoda co do tego, że ten artykuł nie będzie się stosował do zwykłych ładunków handlowych, dokonanych w toku zwykłych operacji handlowych, lecz jedynie do innych ładunków, gdzie charakter i warunki dóbr do przewozu, okoliczności, terminy i warunki przewozu, na jakich przewóz ma się odbyć, są tego rodzaju, że mogą uzasadnić umowę specjalną.

Art. 7.

Żadne postanowienie niniejszej Konwencji nie zabrania przewoźnikowi lub załadowcy wprowadzenia do umowy postanowień, warunków, zastrzeżeń lub ulg, dotyczących zobowiązań i odpowiedzialności przewoźnika lub statku za straty lub szkody, wyrządzone towarom, lub dotyczących dozoru nad nimi, pieczy i manipulowania przed załadowaniem i po wyładowaniu statku, na którym są przewożone towarem.

Art. 8.

Postanowienia niniejszej Konwencji nie zmieniają ani tych praw ani obowiązków przewoźnika, jakie wynikają z każdej obowiązującej w danej chwili ustawy, w odniesieniu do ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Art. 9.

Jednostki monetarne, o które chodzi w niniejszej Konwencji, rozumieją się w złocie.

Te z Układających się Państw, gdzie funt szterling nie jest używany jako jednostka monetarna, zastrzegają sobie prawo do zamiany w okrągłych cyfrach, podług ich systemu monetarnego, sum, podanych w niniejszej Konwencji w funtach szterlingach.

Ustawy krajowe mogą zastrzec dłużnikowi możliwość spłacenia w walucie krajowej podług kursu z dnia przybycia statku do portu wyładowania towaru, o który chodzi.

Art. 10.

Postanowienia niniejszej Konwencji będą się stosowały do wszelkiego konosamentu wystawionego w jednym z Układających się Państw.

ou déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7.

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et maintenance, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Art. 11.

Najpóźniej po upływie terminu dwuletniego, licząc od dnia podpisania Konwencji, Rząd Belgijski skomunikuje się z Rządami Wysokich Układających się Stron, które odwiedziły gotowość ratyfikowania Konwencji celem powzięcia decyzji, czy należy ją wprowadzić w życie. Dokumenty ratyfikacyjne będą złożone w Brukseli, w dniu, który będzie ustalony za wspólną zgodą między wspomnianymi Rządami. Pierwsze złożenie dokumentów ratyfikacyjnych będzie stwierdzone przez protokół podpisany przez przedstawicieli Państw, które wezmą w nim udział oraz przez Ministra Spraw Zagranicznych Belgii.

Późniejsze złożenia będą uskutecznione przez pisemną notyfikację, skierowaną do Rządu Belgijskiego z dołączonym dokumentem ratyfikacyjnym.

Uwierzytelniony za zgodność odpis protokołu dotyczącego pierwszego złożenia dokumentów ratyfikacyjnych, notyfikacji wymienionych w poprzednim ustępie, jak również dołączonych do nich dokumentów ratyfikacyjnych, będzie niezwłocznie doręczony staraniem Rządu Belgijskiego w drodze dyplomatycznej Państwom, które podpisały niniejszą konwencję lub które do niej przystąpiły. W przypadkach wskazanych w poprzednim ustępie wspomniany Rząd poda równocześnie do wiadomości datę, w której otrzymał notyfikację.

Art. 12.

Państwa, nie sygnatariusze, będą mogły przystąpić do niniejszej Konwencji niezależnie od tego, czy były lub nie były reprezentowane na konferencji międzynarodowej w Brukseli.

Państwo, które pragnie przystąpić, komunikuje pisemnie swój zamiar Rządowi Belgijskiemu, przesyłając mu akt przystąpienia, który zostanie złożony w archiwach rzeczowego Rządu.

Rząd Belgijski prześle niezwłocznie wszystkim Państwom sygnatariuszom lub Państwom, które do Konwencji przystąpiły, uwierzytelnioną za zgodność notyfikację, jak również aktu przystąpienia, wskazując datę, w której otrzymał notyfikację.

Art. 13.

Wysokie Układające się Strony mogą, w chwili podpisania, składania dokumentów ratyfikacyjnych lub w chwili przystąpienia oświadczyć, że przyjęcie przez nie tej Konwencji nie stosuje się bądź do pewnych, bądź do żadnego z autonomicznych Dominionów, kolonii, posiadłości, protektoratów, lub terytoriów zamorskich, znajdujących się pod ich

Article 11.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou

zwierzchnictwem, lub władzą. Wobec tego mogą one później przystąpić oddzielnie w imieniu tego lub innego z tych autonomicznych Dominionów, kolonij, posiadłości, protektoratów lub terytoriów zamorskich, wyłączonych w ten sposób z ich pierwotnej deklaracji. Mogą one również, stosując się do tych postanowień, wypowiedzieć niniejszą Konwencję oddzielnie za jedno lub kilka Dominionów autonomicznych, kolonij, posiadłości, protektoratów lub terytoriów zamorskich, znajdujących się pod ich zwierzchnictwem lub władzą.

Art. 14.

W odniesieniu do Państw, które wezmą udział w pierwszym złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, niniejsza Konwencja wywrze skutek w rok od daty protokołu tego złożenia. Co do Państw, które ją ratyfikują później, lub które do niej przystępują, jak również w przypadkach, gdy wejście w życie nastąpi później i według art. 13 Konwencja wywrze skutek w 6 miesięcy po otrzymaniu przez Rząd Belgijski notyfikacji, przewidzianych w art. 11 ust. 2 i w art. 12 ust. 2.

Art. 15.

Gdyby się zdarzyło, że jedno z Układających się Państw chciałoby wypowiedzieć niniejszą Konwencję, wypowiedzenie będzie notyfikowane pisemnie Rządowi Belgijskiemu, który niezwłocznie prześle uwierzytelniony odpis tej notyfikacji wszystkim innym Państwom, podając im do wiadomości datę, w której ją otrzymał.

Wypowiedzenie wywrze skutki tylko w stosunku do tego Państwa, które je zanotyfikuje, i w rok po otrzymaniu notyfikacji przez Rząd Belgijski.

Art. 16.

Każde z Układających się Państw będzie miało możność spowodować zebranie nowej konferencji, celem poszukiwania ulepszeń niniejszej Konwencji, które mogłyby być wprowadzone do niej.

To z Państw, które by skorzystało z tej możliwości, winno zawiadomić na rok przed tym o swoim zamiarze inne państwa za pośrednictwem Rządu Belgijskiego, który podjąłby się zwołania konferencji.

Sporządzono w Brukseli w jedynym egzemplarzu, dnia 25 sierpnia 1924.

ZA NIEMCY:

Keller

ZA REPUBLIKĘ ARGENTYŃSKĄ:

ZA BELGIE:

Louis Franck
Albert Le Jeune
Sohr

autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 14.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 16.

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

POUR L'ALLEMAGNE:

Keller

POUR LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE:

POUR LA BELGIQUE:

Louis Franck
Albert Le Jeune
Sohr

ZA CHILI:

Armando Quezada

ZA REPUBLIKĘ KUBY:

ZA DANIE:

ZA HISZPANIE:

El Marques de Villalobar

ZA ESTONIE:

Pusta

ZA STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI:

William Phillips

ZA FINLANDIE:

ZA FRANCJE:

Maurice Herbette

ZA WIELKĄ BRYTANIĘ:

George Grahame

ZA WĘGRY:

Woracziczky

ZA WŁOCHY:

Giulio Daneo

ZA JAPONIE:

M. Adatci

Z zastrzeżeniami sformułowanymi w nocie, dotyczącej tej Konwencji i załączonej do mojego pisma z dnia 25 sierpnia 1925 r. do J. Eksc. p. Emila Vandervelde, Ministra Spraw Zagranicznych Belgii.

ZA ŁOTWĘ:

ZA MEKSYK:

ZA NORWEGIE:

ZA HOLANDIE:

ZA PERU:

ZA POLSKĘ I WOLNE MIASTO GDANSK:

Szempek

ZA PORTUGALIE:

ZA RUMUNIE:

*Henry Catargi*ZA KROLESTWO SERBOW, KROATOW
I SŁOWENCOW:*Prof. Dr Milorad Straznicki**Dr Verona*

ZA SZWECJĘ:

ZA URUGWAJ:

POUR LE CHILI:

Armando Quezada

POUR LA REPUBLIQUE DE CUBA:

POUR LE DANEMARK:

POUR L'ESPAGNE:

El Marques de Villalobar

POUR L'ESTHONIE:

Pusta

POUR LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE:

William Phillips

POUR LA FINLANDE:

POUR LA FRANCE:

Maurice Herbette

POUR LA GRANDE-BRETAGNE:

George Grahame

POUR LA HONGRIE:

Woracziczky

POUR L'ITALIE:

Giulio Daneo

POUR LE JAPON:

M. Adatci

Sous les réserves formulées dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925, à S. Exc. M. Emile Vandervelde, Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

POUR LA LETTONIE:

POUR LE MEXIQUE:

POUR LA NORVEGE:

POUR LES PAYS-BAS:

POUR LE PEROU:

POUR LA POLOGNE ET LA VILLE LIBRE
DE DANTZIG:*Szempek*

POUR LE PORTUGAL:

POUR LA ROUMANIE:

*Henry Catargi*POUR LE ROYAUME DES SERBES, CROA-
TES ET SLOVENES:*Dr Milorad Straznicki**Dr Verona*

POUR LA SUÈDE:

POUR L'URUGUAY:

PROTOKÓŁ PODPISANIA.

Przystępując do podpisania Konwencji międzynarodowej o unifikacji pewnych przepisów w przedmiocie konosamentów, niżej podpisani Pełnomocnicy przyjęli niniejszy Pro-

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent

tokół, który będzie miał taką samą ważność, jak gdyby postanowienia jego były zamieszczone w tekście Konwencji, do której on się odnosi.

Wysokie Układające się Strony będą mogły spowodować wywieranie skutków tej Konwencji, bądź nadając jej moc ustawy, bądź wprowadzając do swego ustawodawstwa krajowego, w formie do tego ustawodawstwa przystosowanej, przepisy przyjęte przez Konwencję.

Strony zastrzegają sobie wyraźnie prawo:

1) Dokładnego oznaczenia, że w przypadkach przewidzianych przez art. 4, ust. 2, od c) do p), okaziciel konosamentu może ustalać osobistą winę przewoźnika lub winy jego nadzorców, nie objęte przez paragraf a);

2) Stosowania, o ile to dotyczy krajowej żeglugi przybrzeżnej, art. 6 do wszelkich kategorii towarów, bez uwzględnienia ograniczenia umieszczonego w ostatnim ustępie rzeźzonego artykułu.

Sporządzono w Brukseli, w jedynym egzemplarzu, dnia 25 sierpnia 1924 r.

ZA NIEMCY:

Keller

ZA REPUBLIKĘ ARGENTYŃSKĄ:

ZA BELGIĘ:

Louis Franck

Albert Le Jeune

Sohr

ZA CHILI:

Armando Quezada

ZA REPUBLIKĘ KUBY:

ZA DANIE:

ZA HISZPANIE:

El Marques de Villalobar

ZA ESTONIE:

Pusta

ZA STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI:

William Phillips

ZA FINLANDIE:

ZA FRANCJĘ:

Maurice Herbet

ZA WIELKĄ BRYTANIĘ:

George Grahame

Przystępując do podpisania niniejszej Konwencji Jego Eksceleńcja złożył w imieniu swego Rządu deklarację, której brzmienie przytoczone jest w załączniku do niniejszego Protokołu.

ZA WĘGRY:

Woraczickzy

ZA WŁOCHY:

Giulio Danco

Protocole qui aura la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner à effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit:

1^o De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a);

2^o D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

POUR L'ALLEMAGNE:

Keller

POUR LA REPUBLIQUE ARGENTINE:

POUR LA BELGIQUE:

Louis Franck

Albert Le Jeune

Sohr

POUR LE CHILI:

Armando Quezada

POUR LA REPUBLIQUE DE CUBA:

POUR LE DANEMARK:

POUR L'ESPAGNE:

El Marques de Villalobar

POUR L'ESTHONIE:

Pusta

POUR LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE:

William Phillips

POUR LA FINLANDE:

POUR LA FRANCE:

Maurice Herbet

POUR LA GRANDE-BRETAGNE:

George Grahame

En procédant à la signature de la présente Convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

POUR LA HONGRIE:

Woraczickzy

POUR L'ITALIE:

Giulio Danco

ZA JAPONIĘ:
 ZA ŁOTWĘ:
 ZA MEKSYK:
 ZA NORWEGIĘ:
 ZA HOLANDIĘ:
 ZA PERU:
 ZA POLSKĘ I WOLNE MIASTO GDANSK:

Szembek

ZA PORTUGALIĘ:
 ZA RUMUNIĘ:

Henry Catargi

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, KROATÓW
 I SŁOWENCÓW:

Dr Milorad Straznicki

Dr Verona

ZA SZWECJĘ:
 ZA URUGWAJ:

POUR LE JAPON:
 POUR LA LETTONIE:
 POUR LE MEXIQUE:
 POUR LA NORVÈGE:
 POUR LES PAYS-BAS:
 POUR LE PÉROU:
 POUR LA POLOGNE ET LA VILLE LIBRE
 DE DANTZIG:

Szembek

POUR LE PORTUGAL:
 POUR LA ROUMANIE:

Henry Catargi

POUR LE ROYAUME DES SERBES, CROA-
 TES ET SLOVÈNES:

Dr Milorad Straznicki

Dr Verona

POUR LA SUÈDE:
 POUR L'URUGUAY:

Ja, niżej podpisany Ambasador Jego Brytyjskiej Mości w Brukseli składając, w dniu 15 listopada 1924 r., mój podpis na Protokole Podpisania Międzynarodowej Konwencji o unifikacji pewnych przepisów, dotyczących konosamentów, czynię niniejszym, z polecenia mego Rządu, następujące Deklaracje:

Oświadczam, iż Rząd Jego Brytyjskiej Mości przyjmuje ostatnie zastrzeżenie w dodatkowym Protokole Konwencji o konosamentach;

Oświadczam dalej, że mój podpis dotyczy jedynie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej; zastrzegam prawo przystąpienia do tej Konwencji, zgodnie z art. 13, każdego z Brytyjskich Dominionów, Kolonij, Posiadłości Zamorskich i Protektoratów i każdego z terytoriów, nad którym Jego Brytyjska Mość wykonuje mandat.

Ambasador Jego Brytyjskiej Mości
 w Brukseli.

George Grahame

Bruksela, dnia 15 listopada 1924.

CESARSKA AMBASADA JAPONII.

Nota dołączona do pisma J. E. P. Ambasadora Japonii z dnia 25 sierpnia 1925 r., do p. Ministra Spraw Zagranicznych Belgii.

W chwili podpisania Konwencji międzynarodowej o unifikacji pewnych przepisów

I, the Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government:

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland, I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 13.

His Britannic Majesty's Ambassador
 at Brussels.

George Grahame

Brussels, this 15 th day of November 1924.

AMBASSADE IMPÉRIALE DU JAPON.

Note annexée à la lettre de S. Exc. M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, du 25 août 1925.

Au moment de procéder à la signature de la Convention internationale pour l'unification

w przedmiocie konosamentów, niżej podpisany, Pełnomocnik Japonii, uczynił następujące zastrzeżenia:

a) do art. 4:

do czasu nowego zarządzenia, Japonia zastrzega sobie przyjęcie postanowień z p. a) do ustępu 2, art. 4.

b) Japonia uważa, iż Konwencja, w jej całości, nie stosuje się do krajowej żeglugi przybrzeżnej i wobec tego nie byłoby potrzeby czynić tę żeglugę przedmiotem postanowień Protokołu. Jeżeli jednak tak nie jest, Japonia zastrzega sobie prawo swobodnie normować krajową żeglugę przybrzeżną przez swoje własne ustawodawstwo.

M. Adatci

Bruksela, dnia 25 sierpnia 1925 r.

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją, uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest ona przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 21 kwietnia 1936 r.



(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:

(—) *Marian Zyndram-Kościałkowski*

Minister Spraw Zagranicznych

(—) *Beck*

de certaines règles en matière de connaissance, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes:

a) A l'article 4:

Le Japon se réserve, jusqu'à nouvel ordre l'acceptation des dispositions du a) à l'alinéa 2 de l'article 4.

b) Le Japon est d'avis que la Convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national; par conséquent, il n'y aurait pas lieu d'en faire l'objet de dispositions au Protocole. Toutefois, s'il n'en est pas ainsi, le Japon se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

M. Adatci

Bruxelles, le 25 août 1925.

Après avoir vu et examiné ladite Convention Nous l'avons approuvée et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons qu'elle est acceptée, ratifiée et confirmée et promettons qu'elle sera inviolablement observée.

En Foi de Quoi Nous avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 21 avril 1936.



(—) *I. Mościcki*

Le Président du Conseil des Ministres

(—) *Marian Zyndram-Kościałkowski*

Le Ministre des Affaires Étrangères

(—) *Beck*