

Konwencja Międzynarodowa o Ujednostajnieniu Niektórych Zasad Dotyczących Konosamentów - tzw. Reguły Haskie z 1924 r., zmienione Protokołami z 1968 r. i 1979 r. - tzw. Reguły Hasko-Visbijskie.

Dz.U.37.33.258

1980.05.12 zm. Dz.U.80.14.48

1984.10.06 zm. Dz.U.85.9.26

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów,
podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r.
(Dz. U. z dnia 30 kwietnia 1937 r.)

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 20 lutego 1936 r. - Dz. U. R. P. Nr 15, poz. 139).
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, IGNACY MOŚCICKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:
Dnia dwudziestego piątego sierpnia tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku
podpisana została w Brukseli konwencja międzynarodowa o ujednostajnienie pewnych
przepisów w przedmiocie konosamentów, o następującym brzmieniu:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

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

Prezydent Republiki Niemieckiej, Prezydent Republiki Argentyńskiej, Jego Królewska Mość
Król Belgów, Prezydent Republiki Chili, 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 wyznaczyli swoimi
pełnomocnikami, a mianowicie: (pominięto),
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, począwszy 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.
- 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 odpowiedzialnościom i zobowiązaniom, jak i korzystać z praw i ulg niżej wymienionych.

Art. 3.

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

- a) doprowadzić statek do stanu nadającego się do żeglugi;
- b) należycie 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, dozorze, 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 niego przyjętych, albo jeśli by nie miał należytych środków do sprawdzenia.

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

Niedopuszczalny jest jednak przeciwdowód, gdy konosament został przeniesiony na trzeciego posiadacza, działającego w dobrej wierze.

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. (2) 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.

Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 6bis przewoźnik i statek w każdym razie będą zwolnieni od jakiegokolwiek odpowiedzialności związanej z towarami, jeżeli powództwo nie zostanie wniesione w ciągu roku od wydania towarów lub od dnia, w którym powinny być wydane. Okres ten jednak może być przedłużony w drodze porozumienia stron zawartego po wydarzeniu, które dało podstawę do powództwa.

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

6bis. (3) Powództwo o odszkodowanie w stosunku do osoby trzeciej może być wniesione nawet po upływie roku przewidzianego w poprzednim ustępie, jeżeli mieści się w terminie określonym przez prawo sądu, który spór rozpoznaje. Termin ten jednak nie może być krótszy niż trzy miesiące licząc od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoila roszczenie lub sama otrzymała pozew przeciw niej wniesiony.

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 możliwość 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 dokument będzie zaopatrzony w taką adnotację, będzie on, jeśli zawiera wzmianki z art. 3 par. 3, wymienione w końcu tego artykułu, uważany za stanowiący konosament "Zładowania".

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, niebyły 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 kapitana, 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;
- j) ze strajków lub lokautów albo zastoju 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. (4) a) (5) Jeżeli rodzaj i wartość towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed załadowaniem i zamieszczone w konosamencie, to ani przewoźnik, ani statek nie są lub nie staną się z żadnym wypadku odpowiedzialni za jakiegokolwiek straty lub uszkodzenia dotyczące towarów lub z nimi związane ponad kwotę stanowiącą równowartość 666,67 jednostek rozliczeniowych za opakowanie lub jednostkę albo 2 jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto towarów straconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, co będzie wyższe.

b) Ogólną kwotę należnego odszkodowania oblicza się przyjmując wartość towarów w miejscu i w czasie, w którym zostały lub powinny być zostać wyładowane ze statku. Wartość towarów określa się według kursu giełdowego, a w braku takiego kursu - według bieżącej ceny rynkowej albo jeżeli brak ich obu - według stosowanej wartości towarów takiego samego rodzaju i jakości.

c) Jeżeli kontener, paleta lub jakiegokolwiek inne podobne urządzenie przewozowe jest używane do łącznego przewozu towarów, to każde z opakowań lub jednostek wymienionych w konosamencie jako załadowane do takiego urządzenia przewozowego będzie uważane za jedno opakowanie lub jednostkę w rozumieniu postanowień niniejszego ustępu. Poza

powyższym przypadkiem takie urządzenie przewozowe uważa się za opakowanie lub jednostkę.

d) (6) Jednostkę rozliczeniową wymienioną w niniejszym artykule stanowi Specjalne Prawo Ciągnięcia, według definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Kwoty wskazane pod literą a) niniejszego ustępu będą przeliczane na walutę krajową według kursu tej waluty w dniu określonym przez prawo sądu, który spór rozpoznaje.

W przeliczeniu na Specjalne Prawo Ciągnięcia kurs waluty krajowej Państwa, które jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, obowiązujący we wspomnianym terminie dla swoich operacji i transakcji, będzie ustalany zgodnie z metodą określania wartości, stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. W przeliczeniu na Specjalne Prawo Ciągnięcia kurs waluty krajowej Państwa, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, będzie ustalony w sposób określony przez to Państwo.

Niezależnie od powyższego Państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego przepisy nie zezwalają na zastosowanie postanowień powyższych zdań, może w czasie ratyfikacji protokołu z 1979 r. lub przystąpienia do niego albo w każdym okresie późniejszym oświadczyć, że ograniczenie odpowiedzialności określone w niniejszej konwencji do stosowania na jego terytorium będzie ustalone w następujący sposób:

i) w odniesieniu do kwoty 666,67 jednostek rozliczeniowych, określonej w ustępie 5 litera a) niniejszego artykułu - 10 000 jednostek monetarnych;

ii) w odniesieniu do kwoty 2 jednostek rozliczeniowych, określonej w ustępie 5 litera a) niniejszego artykułu - 30 jednostek monetarnych.

Jednostka monetarna, o której mowa w powyższym zdaniu, odpowiada 65,5 miligramom złota próby 900. Wymiana kwot określonych w tym zdaniu na walutę krajową będzie dokonana zgodnie z przepisami danego Państwa.

Sposób przeliczania oraz wymiana określone w powyższych zdaniach mogą być dokonane w taki sposób na walutę krajową Państwa, aby były równe, tak dalece, jak to jest możliwe, rzeczywistej wartości kwot określonych w ustępie 5 litera a) niniejszego artykułu - tak jak zostało to wyrażone w jednostkach rozliczeniowych.

Państwa zawiadomią depozytariusza o sposobie przeliczenia lub o wyniku wymiany, jeśli to możliwe, w trakcie składania dokumentu ratyfikacyjnego Protokołu z 1979 r. albo dokumentu przystąpienia do niego oraz w razie zmiany w wymienionych wypadkach.

e) Ani przewoźnik, ani statek nie mają prawa do korzystania z przywileju ograniczenia odpowiedzialności ustalonego w niniejszym ustępie, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania przewoźnika, których dopuścił się albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też na skutek niedbalstwa i ze świadomością, że szkoda z tego prawdopodobnie wyniknie.

f) Deklaracja wymieniona w punkcie a) niniejszego ustępu umieszczona w konosamencie stanowi, z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, domniemanie, ale nie wiąże przewoźnika, który może ją zakwestionować.

g) Umowa między przewoźnikiem, kapitanem lub agentem przewoźnika a załadowcą może określić inne kwoty maksymalne niż te, o których mowa w punkcie a) niniejszego ustępu, z zastrzeżeniem, że umówiona kwota maksymalna nie będzie niższa od odpowiedniej kwoty maksymalnej wymienionej w tym punkcie.

h) Ani przewoźnik, ani statek w żadnym wypadku nie ponoszą odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenia dotyczące towarów lub z nimi związane, jeżeli załadowca świadomie zadeklarował w konosamencie nieprawdziwy ich rodzaj lub wartość.

6. Towary z natury łatwopalne, wybuchowe lub niebezpieczne, na których załadowanie nie zgodziliby się przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika, gdyby znali ich rodzaj lub własności, będą mogły, w każdej chwili przed wyładowaniem, przez przewoźnika być wyładowane 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. Jeśliby 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 wyładowany, zniszczony lub

unieszkodliwiony przez przewoźnika, bez odpowiedzialności z jego strony, z wyjątkiem przypadku awarii wspólnych, jeżeli takowe miały miejsce.

Art. 4bis(7)

1. Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane przez niniejszą konwencję mają zastosowanie do każdego powództwa przeciwko przewoźnikowi z tytułu odszkodowania za stratę lub uszkodzenie towarów stanowiących przedmiot umowy przewozu zarówno, gdy powództwo przyjmuje za podstawę odpowiedzialność umowną, jak i odpowiedzialność pozaumowną.
2. Jeżeli powództwo takie jest skierowane przeciwko podwładnemu przewoźnika, to podwładny ten może powołać się na zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności, na które może się powoływać przewoźnik w myśl niniejszej konwencji.
3. Łączna wysokość kwot obciążających przewoźnika i jego podwładnych nie przekroczy w żadnym wypadku ograniczenia przewidzianego przez niniejszą konwencję.
4. Podwładny przewoźnika nie może jednak powołać się na postanowienia niniejszego artykułu, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania tego podwładnego, który bądź dokonał tego z zamiarem wyrządzenia szkody, bądź dopuścił się lekkomyślności, będąc świadomy, że prawdopodobnie spowoduje ona szkodę.

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, jedno 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, przewozu, dozoru, pieczy i wyładowania towarów przewożonych morzem, byleby w tym przypadku żaden konosament nie był lub nie został wydany i aby warunki zawartej umowy były umieszczone w pokwitowaniu, które będzie dokumentem niehandlowym 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 morzem.

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.(8)

Niniejsza konwencja nie narusza postanowień konwencji międzynarodowych ani ustawodawstw krajowych regulujących odpowiedzialność z tytułu szkód jądrowych.

Art. 10.(9)

Postanowienia niniejszej konwencji mają zastosowanie do każdego konosamentu odnoszącego się do przewozu towarów między portami położonymi w dwóch różnych Państwach, jeżeli:

- a) konosament został wystawiony w jednym z Umawiających się Państw lub
 - b) przewóz jest dokonywany z portu jednego z Umawiających się Państw, lub
 - c) konosament przewiduje, że do umowy przewozu będą miały zastosowanie postanowienia niniejszej konwencji lub jakiegokolwiek ustawodawstwa krajowego, które nadało im moc wiążącą,
- bez względu na przynależność państwową statku, przewoźnika, załadowcy, odbiorcy lub innej osoby zainteresowanej.

Każde Umawiające się Państwo będzie stosowało postanowienia niniejszej konwencji do powyższych konosamentów.

Niniejszy artykuł nie narusza prawa Umawiającego się Państwa do zastosowania postanowień niniejszej konwencji do konosamentów nie objętych przepisami poprzednich ustępów.

Art. 11.

Najpóźniej po upływie terminu dwuletniego, licząc od dnia podpisania Konwencji, Rząd Belgijski skomunikuje się z Rządami Wysokich Układających się Stron, które oświadczyły 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, zakomunikuje pisemnie swój zamiar Rządowi Belgijskiemu, przesyłając mu akt przystąpienia, który zostanie złożony w archiwach rzeszonego 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, kolonij, posiadłości, protektoratów, lub terytoriów zamorskich, znajdujących się pod ich 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 przystąpią, 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 możliwość 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.

PROTOKÓŁ PODPISANIA.

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

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

Wysokie Ukladające 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 rzeczono go artykułu.

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

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.

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 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.

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.

1) Art. 3 ust. 4 zmieniony przez art. 1 ust. 1 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r.

(Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dniem 12 maja 1980 r.

2) Art. 3 ust. 6 zmieniony przez art. 1 ust. 2 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r.

(Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dniem 12 maja 1980 r.

3) Art. 3 ust. 6bis dodany przez art. 1 ust. 3 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r.

(Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dniem 12 maja 1980 r.

4) Art. 4 ust. 5 zmieniony przez art. 2 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U.80.14.48)

zmieniającego nin. Konwencję z dniem 12 maja 1980 r.

- 5) Art. 4 ust. 5 lit. a) zmieniona przez art. II ust. 1 Protokołu z dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U.85.9.26) zmieniającego nin. Konwencję z dnia 6 października 1984 r.
- 6) Art. 4 ust. 5 lit. d) zmieniona przez art. II ust. 1 Protokołu z dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U.85.9.26) zmieniającego nin. Konwencję z dnia 6 października 1984 r.
- 7) Art. 4bis dodany przez art. 3 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dnia 12 maja 1980 r.
- 8) Art. 9 zmieniony przez art. 4 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dnia 12 maja 1980 r.
- 9) Art. 10 zmieniony przez art. 5 Protokołu z dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U.80.14.48) zmieniającego nin. Konwencję z dnia 12 maja 1980 r.

aTra'S Transport Insurance Agency