

# CONVENȚIE INTERNAȚIONALĂ din 25 august 1924

pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament

EMITENT • PARLAMENTUL

Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 60 din 13 martie 1937

## Data intrării în vigoare 13-03-1937

1. În prezenta Convențiune, cuvintele specificate mai jos se definesc în mod precis, după cum urmează:

- a) Prin "Transportator" se înțelege proprietarul vasului sau navlositorul care a încheiat un contract de transport cu un încărcător;
- b) Prin "Contract de transport" se înțelege numai acel contract a cărei existență se poate constata printr'un conosament sau prin orice alt document similar, recunoscut drept titlu pentru transportul de mărfuri pe mare: aceeași denumire se da conosamentului sau documentului similar emis în virtutea unui contract de navlosire din momentul ce un astfel de document stabilește raporturile între transportator și purtatorul conosamentului;
- c) Prin "Mărfuri" se înțeleg bunurile, obiectele, mărfurile și articolele de orice natură, cu excepția animalelor vii și a caricului care, prin contractul de transport, s'a prevăzut ca va fi așezat pe punte și se transporta efectiv pe punte;
- d) Prin "Vas" se înțelege orice bastiment folosit pentru transportul de mărfuri pe mare;
- e) "Transportul de mărfuri" se referă numai la timpul scurs de la încărcarea mărfurilor la bordul vasului pînă la descărcarea lor din vas.

2. Sub rezerva dispozițiilor articolului 6, transportatorul, în toate contractele de transport de mărfuri pe mare, va fi supus responsabilităților și obligațiilor de mai jos, în ceea ce privește încărcarea, manipularea, arimarea, transportul, pazirea, îngrijirea și descărcarea mărfurilor, precum va beneficia de drepturile și dispensele de mai jos.

3.1. Transportatorul va fi obligat înainte și la începutul voiajului a îngriji în mod rezonabil de următoarele:

- a) Punerea vasului în stare de navigabilitate;
- b) Armarea, echiparea și aprovizionarea îndestulătoare a vasului;
- c) Inzestrarea și punerea în buna stare a calelor și camerelor reci și frigorifere, precum și a tuturor părților de pe vas în care sînt așezate mărfuri pentru luarea în primire, transportarea și conservarea lor.

2. Sub rezerva dispozițiilor articolului 4, transportatorul va proceda cu pricepere și sarguinta la încărcarea, manipularea, arimarea, transportarea, pazirea, îngrijirea și descărcarea mărfurilor transportate.

3. După ce mărfurile vor fi fost luate în primire, transportatorul, capitanul sau agentul transportatorului este obligat, la cererea încărcătorului, să elibereze acestuia un conosament cuprinzînd printre altele:

- a) Mărcile principale necesare identificării mărfurilor, așa cum au fost date în scris de către încărcător înainte ca încărcarea mărfii să fi început. Aceste mărci trebuie să fie tipărite sau aplicate în mod clar pe mărfurile împachetate, sau pe lazile sau ambalajele care conțin aceste mărfuri, astfel ca în mod normal ele vor rămîne cetibile pînă la sfîrșitul voiajului;
- b) Sau numărul coletelor sau al obiectelor, sau cantitatea sau greutatea lor după caz, așa cum sînt date în scris de către încărcător;
- c) Starea și condițiunea aparentă în care se afla mărfurile.

Cu toate acestea, nici un transportator, căpitan sau agent al transportului, nu este obligat să declare sau să menționeze în conosament vreo marcă, vreun număr, vreo cantitate sau vreo greutate, atunci cînd are motive serioase să creadă că acestea nu reprezintă marfa primită de el sau nu are posibilitatea ca aceasta marfa să fie verificată prin mijloace rezonabile.

4. Conosamentul care cuprinde cele prevăzute la paragraful 3, al. a), b) și c), echivalează cu prezumția, pînă la proba contrarie, că marfa a fost primită de transportator așa cum a fost descrisă în acel conosament.

5. Conosamentul se va considera drept garanția încărcătorului față de transportator, că mărcile, numerele, cantitățile și greutățile sînt exacte, așa cum le-a indicat, și încărcătorul va indemniza pe transportator de orice pierdere, daune sau cheltuieli, provenind sau rezultînd din inexactități în aceasta privință. Dreptul transportatorului la o asemenea indemnizație nu limitează în niciun fel responsabilitatea și angajamentele lui în virtutea contractului de transport, față de orice persoană, alta decît încărcătorul.

6. Dacă înainte sau în momentul ridicării mărfurilor și de depunerea lor în custodia persoanei care este în drept să le ia în primire în virtutea contractului de transport, transportatorul sau agentul transportatorului în portul de descărcare n'au fost înștiințați în scris de pierderi sau daune în care să fie prevăzută natura generală a acestor pierderi sau daune, se considera că acesta ridicare a mărfurilor, constituie, pînă la proba contrarie, o prezumție că mărfurile au fost predate așa cum sînt descrise în conosament.

Dacă pierderile sau daunele nu sînt aparente, înștiințarea trebuie făcută în termen de 3 zile dela ridicarea mărfurilor.

Rezervele în scris sînt de prisos dacă starea mărfii a fost constatată în contradictoriu în momentul luării în primire.

În orice caz, atît transportatorul cît și vasul nu mai pot fi făcuți responsabili de pierderi și daune dacă împotriva lor nu s-a intentat o acțiune în termen de un an de la care mărfurile au fost predate sau ar fi trebuit să fie predate.

În caz de pierderi sau daune sigure sau presupuse, transportatorul și primitorul își vor acorda reciproc toate înlesnirile pentru inspectarea mărfurilor și verificarea numărului de colete.

7. După ce marfa va fi fost încărcată, transportatorul, capitanul sau agentul transportatorului, la cererea încărcătorului, va elibera acestuia un conosament cu mențiunea "Imbarcat". Dacă încărcătorul a primit mai înainte vreun alt document, dându-i drept la marfa încărcată, el va restitui acest document, luînd în schimb conosamentul cu mențiunea "Imbarcat". Transportatorul, capitanul sau agentul transportatorului va avea de asemenea, dreptul ca în documentul ce l-a remis încărcătorul înainte de încărcarea mărfii, să adauge în dreptul numelui portului de îmbarcare, numele vasului sau al caselor pe care mărfurile au fost imbarcate și data sau datele de îmbarcare. Dacă acest document astfel completat conține și datele menționate la art. 3, paragraful 3 din prezenta Convențiune, el va fi considerat în sensul acestui articol ca un conosament cu mențiune "Imbarcat".

8. Orice clauza, convenție sau acord prevăzută într-un contract de transport, care desleaga pe transportator sau pe vas de responsabilitate în caz de pierderi sau daune provenite din neglijența, culpa sau încălcarea îndatoririlor sau obligațiilor enumerate în acest articol, este nulă și fără efect. De asemenea este nulă orice clauza, convenție sau acord care reduce aceasta responsabilitate, altfel de cum este prescris în prezenta Convențiune. O clauza prin care beneficiul asigurării este cedat transportatorului sau orice alta clauza similară va fi considerată ca dispensand pe transportator de răspunderea sa.

4.1. Nici transportatorul și nici vasul nu vor fi responsabili de pierderile și daunele provenite sau rezultate din cauza stării de inavizibilitate, dacă aceasta stare nu se datorează unei lipse de grijă rezonabilă din partea transportatorului de a pune vasul în stare de navigabilitate, de a asigura vasului un armament, o echipare sau o aprovizionare potrivită, de a înzestra și pune în buna stare calele și camerele reci și frigorifere, precum și orice parte a vasului, în care sînt încărcate mărfuri, astfel ca ele să fie potrivite pentru primirea, transportul și conservarea mărfurilor, totul în conformitate cu prescripțiunile articolului 3, al. 1. Ori de câte ori o pierdere sau o dăună va rezulta din cauza stării de inavizibilitate, dovada în ceea ce privește depunerea grijii rezonabile va cădea în sarcina transportatorului sau asupra oricărei alte persoane care se prevalează de dispensele prevăzute în acest articol.

2. Nici transportatorul și nici vasul nu vor fi responsabili pentru pierderile și daunele rezultate sau provenite din:

- a)** Faptele, neglijențele sau greșelile căpitanului, marinarilor, pilotului sau prepușilor transportatorului în materie de navigație sau administrarea vasului;
- b)** Un incendiu la bord, dacă nu va fi cauzat de pe urma faptelor sau greșelilor transportatorului;
- c)** Pericolele sau accidentele mării sau ale altor ape navigabile;
- d)** Un "act al lui Dumnezeu";
- e)** Acțiunile de război;
- f)** Actele inamicilor publici;
- g)** Un decret sau o constrângere din partea unui suveran, autorități sau popor sau un sechestrul judiciar;
- h)** O restricție de carantină;
- i)** O faptă sau o omisiune a încărcătorului sau a proprietarului mărfurilor, a agentului sau a reprezentantului lui;
- j)** Grevele sau lok-out-urile, precum și opririle sau obstacolele aduse muncii, fie complet, fie parțial, și oricare ar fi cauza;
- k)** O rascoala sau turburări civile;
- l)** O salvare sau încercare de salvare de vieți sau de bunuri pe mare;
- m)** Scaderile în volum sau în greutate, precum și orice alta pierdere sau dăună, rezultă dintr'un viciu ascuns, natura specială sau un viciu propriu mărfurilor;
- n)** Insuficiența ambalajului;
- o)** Insuficiența sau imperfecțiunea marilor;
- p)** Viciurile ascunse care scapă unei atenții rezonabile;
- q)** Orice alta cauză care nu provine din faptele sau greșelile transportatorului, ale agentului sau insarcinatlui sau, însă dovada ce trebuie făcută cade în sarcina persoanei care se prevalează de aceasta excepție și-i incumbă să arate că nici greșeala personală, nici fapta transportatorului, a agentului sau a reprezentantului lui, nu au contribuit la pierderi sau la daune.

3. Încărcătorul nu va fi responsabil de pierderile sau daunele suferite de transportator sau de vas și care provin sau rezultă dintr'o cauză oarecare, fără să fi intervenit un act, o greșeală sau o neglijență a încărcătorului, agentului sau insarcinatlui lui.

4. Nu va fi considerată ca infracțiune la prezenta Convențiune sau la contractul de transport, nici o abatere de la drum făcută cu scopul de a salva sau încerca să se salveze vieți sau bunuri pe mare și nici o abatere de la drum rezonabilă, și transportatorul nu poate fi făcut responsabil de pierderi sau daunele ce rezultă din aceste cauze.

5. Pierderile și daunele care cad asupra transportatorului sau a vasului nu trebuie să întrecă suma de 100 lire sterline sau o sumă echivalentă în alta valută pentru fiecare colet sau unitate, afară de cazul, însă, cînd încărcătorul a declarat natura și valoarea mărfurilor înainte de încărcare și aceasta declarație a fost trecută în conosament.

O asemenea declarație trecută în conosament va constitui o prezumpție, pînă la proba contrarie, ca în adevăr marfa are valoarea declarată, dar nu este obligatorie pentru transportator care poate s-o conteste.

Transportatorul, capitanul sau agentul transportatorului și încărcătorul, pot să convie asupra unei sume maxime de plată, diferită de aceea arătată la acest paragraf, însă acest maximum convențional nu trebuie să fie în niciun caz mai mic ca cifra de mai sus.

În caz de pierderi și daune, transportatorul sau vasul nu pot fi făcuți responsabili, dacă s'a dovedit ca declarația asupra naturii sau valorii mărfurilor, trecută de încărcător în conosament, a fost dată fals în mod intenționat.

6. Mărfurile de natura inflamabile, explozibile sau periculoase, la imbarcarea cărora nu au consimțit transportatorul, capitanul sau agentul transportatorului, cunoscînd natura sau caracterul lor, vor putea fi oricînd debarcate și în orice loc, distruse sau făcute inofensive de către transportator, înainte de descărcarea celorlalte mărfuri, fără a plăti indemnizații. În același timp, încărcătorul este responsabil de orice daune și cheltuieli provenite sau rezultate în mod direct sau indirect din cauza imbarcării acestor mărfuri periculoase. Dacă astfel de mărfuri au fost imbarcate de asemenea cu cunoștința și consimțămîntul transportatorului, ele pot fi debarcate, distruse sau făcute inofensive de către transportator, atît timp cît ele s'au dovedit periculoase pentru vas sau caric, iar transportatorul nu poate fi făcut responsabil, cu excepția avariilor comune, dacă este cazul.

5 Un transportator are dreptul de a renunța, în total sau în parte, la drepturile și dispensele, sau de a spori responsabilitățile și obligațiunile lui așa cum sînt prevăzute în prezenta Convențiune, cu condițiunea ca aceasta clauza să fie trecută în conosamentul eliberat încărcătorului.

Niciuna din dispozițiunile prezentei Convențiuni nu se aplică contractelor de navlosire, însă dacă în cazul unui vas luat cu contract de navlosire vor fi emise conosamente, acestea vor fi supuse dispozițiilor prezentei Convențiuni. Nicio dispozițiune din aceste reguli nu va fi considerată ca împiedicînd inserarea într-un conosament a oricărei dispozițiuni legale referitoare la avariile comune.

6. Cu toate dispozițiunile articolelor precedente, un transportator, căpitan sau agentul transportatorului și un încărcător, vor fi liberi a încheia pentru mărfuri determinate, oricare ar fi ele, un contract în care să se prevadă orice condițiuni referitoare la responsabilitatea și obligațiunile transportatorului pentru aceste mărfuri, precum și la drepturile sau dispensele transportatorului cu privire la aceste mărfuri referitoare la obligațiunile sale în privința stării de navigabilitate a vasului, dacă nu sînt contrare ordinii publice sau privitoare la datoriile prepușilor sau agenților lui pentru manipularea, transportate pe mare, dacă nu s'a emis sau nu se va emite niciun conosament. Condițiunile acordului trebuie înscrise într-o recipisă care va constitui un document negociabil și va purta mențiunea acestui fapt. Orice Convențiune, astfel încheiată, va avea deplin efect legal.

Însă s'a înțeles ca acest articol nu va fi aplicat caricurilor comerciale obișnuite făcute în cursul unor operațiuni comerciale de asemeni obișnuite, ci numai acelor caricuri la care condițiunea și caracterul bunurilor de transportat și circumstanțele, termenele, condițiunile în care urmează să se facă transportul, pot justifica o convențiune specială.

7. Nici o dispozițiune din prezenta Convențiune nu oprește pe un transportator sau pe un încărcător de a introduce într'un contract stipulațiuni, condițiuni, rezerve sau dispense referitoare la obligațiunile și responsabilitățile transportatorului sau ale vasului pentru pierderile și daunele suferite de mărfuri, precum și stipulațiuni privitoare la pazirea mărfii, îngrijirea și manipularea ei înainte de încărcarea sau după descărcarea vasului care a transportat mărfurile pe mare.

8. Dispozițiunile prezentei Convențiuni nu modifică nici drepturile și nici obligațiunile transportatorului, așa cum ar putea rezultă din orice lege aflată în prezent în vigoare, și care s'ar referi la responsabilitatea proprietarilor de vase de mare.

9. Unitățile monetare de care este vorba în prezenta Convențiune, se înțeleg în valută aur.

Acelea dintre Statele contractante, în care lira sterlina nu este folosită ca unitate monetară, își rezervă dreptul de rotunjirea cifrelor, după sistemul lor monetar, pentru sumele indicate în prezenta Convențiune în lire sterline.

Legile naționale pot rezerva debitorului dreptul de plată în moneda națională, socotită la cursul din ziua sosirii vasului în portul de descărcare a mărfii în chestiune.

10. Dispozițiunile prezentei Convențiuni vor fi aplicate tuturor conosamentelor eliberate în unul dintre Statele contractante.

11. Cel mai târziu la expirarea termenului de doi ani dela semnarea Convențiunii, Guvernul belgian va intra în legătură cu Guvernele Inaltelor Părți contractante, care s'au declarat dispuse să ratifice, pentru a decide dacă este cazul s'o pună în vigoare. Ratificarile vor fi depuse la Bruxelles, la data fixată de Guverne, de comun acord. Prima depunere a unei ratificări va fi constatată printr'un proces-verbal iscălit de reprezentanții Statelor, care vor lua parte, precum și de Ministerul Afacerilor Străine al Belgiei.

Depunerile ulterioare se vor face printr-o notificare scrisă, adresată Guvernului belgian și însoțită de instrumentul ratificării.

Copia certificată conformă după procesul-verbal referitor la prima depunere a unei ratificări de notificările menționate la alineatul precedent și după instrumentele de ratificare, care le însoțesc, va fi de îndată remisă prin îngrijirile Guvernului belgian și pe cale diplomatică, Statelor semnatare ale prezentei Convențiuni sau care au aderat la ea. În cazurile vizate de alineatul precedent, Guvernul belgian va comunica totodată și data la care a primit notificarea.

12. Statele nesemnate vor putea adera la prezenta Convenție, fie ca au fost reprezentate la Conferința Internațională de la Bruxelles sau nu.

Statul care dorește să adere notifica Guvernului belgian intenția sa în scris și îi transmite actul de adeziune, urmând a fi depus în arhivele Guvernului belgian.

Guvernul belgian va transmite imediat tuturor Statelor semnate sau aderente, copia certificată conformă a notificării, precum și aceea a actului de adeziune, indicând data primirii acestei notificări.

13. Înaltele Părți Contractante pot declara în momentul icalării notificării de ratificare sau al adeziunilor ca acceptarea Convenției de către ele nu se aplică unuia sau tuturor Dominionurilor autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, aflate sub suveranitatea sau autoritatea lor. În consecință, ele vor putea adera ulterior și în mod separat, în numele unuia sau altuia al acestor dominioane autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, excluse în declarația lor originală.

De asemenea ele vor putea denunța conformându-se acestor dispozițiuni, prezenta Convenție în mod separat, pentru unul sau mai multe dominioane autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, aflate sub suveranitatea sau autoritatea lor.

14. Pentru Statele care vor fi luat parte la prima depunere de ratificare, prezenta Convenție va avea efect un an după data procesului-verbal al acestei depuneri. În ceea ce privește Statele care au ratificat ulterior sau care adera la ea, precum și în cazurile când punerea în vigoare se va produce ulterior și în conformitate cu art. 13, al. 2, Convenția va produce efect șase luni după ce notificările prevăzute la art. 11, al. 2 și la art. 12, al. 2, vor fi fost primite de către Guvernul belgian.

15. Dacă s'ar întâmpla ca unul din State ar voi să denunțe prezenta Convenție, denunțarea va fi notificată în scris Guvernului belgian, care va comunica imediat tuturor celorlalte State copia certificată conformă a notificării, însoțită de indicarea datei la care a fost primită.

Denunțarea își va produce efectul numai pentru Statul care a notificat-o un an după ce notificarea va fi parvenită Guvernului belgian.

16. Fiecare Stat contractant va avea facultatea convocării unei noi Conferințe, cu scopul de a cerceta îmbunătățirile care ar putea fi aduse prezentei Convenții.

Acela dintre State care ar face uz de această facultate va trebui să notifice intenția sa cu un an înaintea celorlalte State, prin intermediul Guvernului belgian, care își va lua însărcinarea de a convoca Conferința.

Facută la Bruxelles, într-un singur exemplar, la 25 August 1924.

#### PROTOCOLUL DE SEMNATURA

Procedând la semnarea Convenției Internaționale pentru unificarea anumitor reguli în materie de consoament, Plenipotențiarilor mai jos semnați au adoptat prezentul Protocol, care va avea aceeași putere și aceeași valoare cum ar fi avut dacă dispozițiunile lui ar fi fost inserate în chiar textul Convenției la care se referă.

Înaltele Părți contractante vor putea da efect acestei Convenții, fie dându-i putere legală, fie introducând regulile adoptate de aceasta Convenție în legislația lor națională sub o formă potrivită acesteia.

Ele își rezerva în mod expres dreptul:

1. De a preciza ca în cazul prevăzut de articolul 4, alineatul 2, (de la c), până la p), purtătorul consoamentului poate stabili vina personală a transportatorului sau vina prepușilor lui, care nu este cuprinsă la paragraful a.

2. În ceea ce privește cabotajul național de a aplica articolul 6 tuturor categoriilor de mărfuri, fără a ține cont de restricțiunile ce figurează la ultimul alineat al zisului articol.

Făcut la Bruxelles, într-un singur exemplar, la 25 August 1924.

---