

## 664.

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI**

z dnia 4 grudnia 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w przedmiocie Regulaminu przewozu towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska a portami Lewantu morzem przez port Konstanca.

Na mocy art. 4 p. 8 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. w zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

**§ 1.** Dla bezpośredniej komunikacji towarowej lądowo-morskiej pomiędzy Polską a portami Lewantu wprowadza się Regulamin przewozu towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska a portami Lewantu morzem przez port Konstanca w brzmieniu według załącznika do rozporządzenia niniejszego.

**§ 2.** Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Sprawiedliwości: *St. Car*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

Załącznik do poz. 664.

**REGULAMIN**

przewozu towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska a portami Lewantu morzem przez port Konstanca.

**Art. 1. Obszar ważności. Sposób przewozu.**

Regulamin niniejszy stosuje się do przewozu towarów nadanych za bezpośrednim listem przewozowym-konosamentem na włączonych do taryfy stacjach — do portów Konstantynopol (Istanbul), Piraeus, Aleksandrja, Haifa i Jaffa — tudzież na odwrót.

Przewóz towarów odbywa się między włączonymi do taryfy stacjami kolejowymi a portem Konstanca koleją żelazną, natomiast między portem Konstanca a portami Konstantynopol (Istanbul), Piraeus, Aleksandrja, Haifa i Jaffa statkami Rumuńskiej Żeglugi Morskiej.

**Art. 2. Ogólne warunki przewozu.**

O ile regulamin niniejszy nie zawiera innych postanowień — obowiązują jako prawo umowne:

- a) postanowienia Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 23 października 1924 r. oraz

**RÈGLEMENT DE TRANSPORT**

pour l'expédition des marchandises entre les stations des chemins de fer situées sur le territoire de la République Polonaise et de la ville libre de Danzig d'une part et les ports levantins d'autre part, via Constantza, par mer.

**Art. 1. Application des prescriptions réglementaires. Mode de transport des marchandises.**

Les prescriptions réglementaires s'appliquent aux expéditions de marchandises, livrées au transport avec une lettre de voiture-connaissance directe, des stations dénommées dans le tarif, pour les ports Constantinople (Istanbul), Le Pirée, Alexandrie, Haifa et Jaffa, ainsi que dans la direction inverse.

Le transport des marchandises s'effectue des stations dénommées dans le tarif jusqu'à Constantza-port et inversement par chemin de fer et de Constantza-port aux ports Constantinople (Istanbul), le Pirée, Alexandrie, Haifa, Jaffa et inversement, par les vapeurs du Service Maritime Roumain.

**Art. 2. Conditions générales de transport.**

Si les prescriptions réglementaires ne contiennent pas des dispositions différentes, sera considéré comme droit contractuel:

- a) pour le transport par chemins de fer les dispositions de la convention internationale concernant le transport des marchandises par

Ujednostajnione Postanowienia Dodatkowe — dla przewozu kolejami żelaznymi;

- b) ogólne warunki przewozu, umieszczone na odwrotnej stronie listu przewozowego-konosamentu, dla przewozu drogą morską.

**Art. 3. Przedmioty wyłączone od przewozu lub przyjmowane do przewozu warunkowo.**

1) Wyłącza się od przewozu:

- a) wszelkie materiały wybuchowe, samozapalne lub łatwopalne, n. p. proch strzelniczy armatni, myśliwski i wybuchowy, bawełnę strzelniczą prasowaną i nieprasowaną, piorunian srebro, złota i rtęci (koks sodowy), nitroglicerynę oraz preparaty nitroglicerynowe, sole kwasu pikrynowego i preparaty z nich, dynamit, fosfor i preparaty z fosforu, ogień sztuczny, naltę i derywaty naltowe, jak benzynę, oleje napędowe i t. p. oprócz parafiny;
- b) materiały żrące w stanie stałym lub płynnym (n. p. wapno) i wydzielające woń przykłą;
- c) przedmioty, których przewóz należy wyłącznie do poczty;
- d) przedmioty o objętości ponad 3 m<sup>3</sup>, ważące mniej jak 250 kg w metrze<sup>3</sup>, o ile taryfa nie przewiduje wyjątków, a mianowicie:
1. zwierzęta wypchane,
  2. drzewa i krzewy, drzewa owocowe i rośliny, wszystkie żywe, nieopakowane, także związane,
  3. bawełnę nieprasowaną,
  4. naczynia drewniane próżne o pojemności ponad 40 litrów,
  5. konopie nieprasowane,
  6. obręcze drewniane do naczyń,
  7. kosze i wyroby plecione z wikliny oraz kosze lub klatki dla ptaków próżne i t. p.,
  8. kufrы ręczne, próżne lub napełnione wełną drzewną, słomą, sianem i t. p.
  9. dekoracje teatralne,
  10. surowiec korkowy,
  11. słomę i siano, nieprasowane,
  12. włókna kokosowe, surowe,
  13. chmiel nieprasowany,
  14. wełnę nieprasowaną,
  15. skrzynie, pudła z łąt, pudełka próżne lub napełnione wełną drzewną, słomą, sianem i t. p.,
  16. meble i stojaki na meble, nierozebbrane, z drzewa, słomy, trzciny bambusowej i kokosowej, oprócz mebli z drzewa giętego,
  17. lustra i obrazy w ramach,
  18. korzenie ryżowe, nieprasowane,
  19. watę nieprasowaną;
- e) przedmioty ponad 7 m długości, oraz o wadze przewyższającej 750 kg w jednej sztuce;
- f) zwierzęta żywe;

chemins de fer du 23 octobre 1924 avec les dispositions complémentaires uniformes;

- b) pour le transport par mer, les conditions générales stipulées sur la lettre de voiture-connaissance.

**Art. 3. Objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions.**

1) Sont exclus du transport:

- a) toutes les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée, telles que: poudre à canon, poudre de chasse ou pour mines, fulmicoton comprimé ou non comprimé, argentfulminant, fulminate de mercure, coke à base de soude, nitroglycérine ainsi que ses préparés, les picrates et leurs préparés, dynamite, le phosphore et ses préparés, pièces d'artifice, le pétrole et ses dérivés, comme: benzine, motorine, etc., excepté la paraffine;
- b) les matières corrosives (caustiques) à l'état liquide ou solide (par exemple la chaux) et celles qui répandent une mauvaise odeur;
- c) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes;
- d) les objets d'un volume supérieur à 3 mètres cubes et pesant chacun moins de 250 kilogrammes par mètre cube, lorsque le tarif ne prévoit pas d'exceptions, savoir:
1. Animaux empaillés.
  2. Arbres et arbustes, arbres fruitiers et plantes vivantes, non emballés, même ficelés.
  3. Coton non pressé.
  4. Récipients vides en bois d'une capacité supérieure à 40 litres.
  5. Chanvre non pressé.
  6. Cercles en bois pour récipients.
  7. Paniers et vannerie en osier ainsi que paniers ou cages d'oiseaux, vides.
  8. Coffres, malles, vides ou remplies de fibres de bois, paille, foin, etc.
  9. Décors de théâtre.
  10. Liège brut.
  11. Paille et foin non pressés.
  12. Fibres brutes de coco.
  13. Houblon non pressé.
  14. Laine non pressée.
  15. Caisses, caisses à claire-voie, boîtes vides ou remplies de fibres de bois, de paille, de foin, etc.
  16. Meubles et cadres de meubles non démontés, en bois, bambou, paille, osier de coco, excepté les meubles en bois courbé.
  17. Miroirs et tableaux en cadres.
  18. Racines de riz non pressées.
  19. Ouate non pressée.
- e) les objets d'une longueur supérieure à 7 mètres et ceux qui pèsent plus de 750 kgmes chacun;
- f) animaux vivants;

g) złoto, srebro, platynę, artykuły ze złota, srebra i platyny, monety i papiery wartościowe, klejnoty, perły prawdziwe i t. p.;

h) zwłoki;

i) pojazdy wszelkie, jak samochody, koczki, samoloty, omnibusy, panoramy, menażerie, muzea przenośne, przynależności karuzeli, łodzie, czółna i t. p.

2) Warunkowo przyjmuje się do przewozu: wszystkie przedmioty kruche, jak wyroby ze szkła, porcelany i fajansu oraz przedmioty, które łatwo się rozsypują, jak orzechy, owoce, jarzyny, następnie towary, które załadowane razem z innymi, mogą je zanieczyścić, jak farby ziemne, popiół i t. p.

Przedmioty te dopuszcza się do przewozu pod warunkiem, że są opakowane w sposób wykluczający uszkodzenie lub rozsypanie zawartości i zanieczyszczenie innych przesyłek.

Jeżeli kolej żelazna stwierdzi, że przyjęte do przewozu przedmioty należą do kategorii wyłączonych od przewozu, to w braku innych przepisów prawnych — ma ona obowiązek wezwać nadawcę do odebrania przesyłki. Gdy nadawca nie rozporządzi przesyłką w przepisany termin, kolej postąpi według postanowień art. 18.

Jeżeli to uchybienie stwierdzono w czasie przewozu morzem, kapitan statku jest uprawniony wrzucić tego rodzaju towary do morza lub zniszczyć, bez jakiegokolwiek prawa do odszkodowania ze strony nadawcy lub odbiorcy.

Nadawca jest obowiązany do uiszczenia wszelkich z tego powodu wynikłych kosztów oraz ewentualnych dopłat, niezależnie od skutków karnych i odpowiedzialności względem przedsiębiorstwa przewozowego lub osób trzecich za wyrządzone szkody.

3) Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie mogą w drodze odpowiednich postanowień w taryfach ogłoszonych dopuszczać do przewozu pewne przedmioty z kategorii wyłączonych od przewozu lub też określać lepsze warunki dla przedmiotów przyjmowanych warunkowo do przewozu.

#### Art. 4. Nadawanie do przewozu i załadowanie przesyłek. Rozkład jazdy statków.

1) Nadawanie do przewozu i załadowanie na stacjach kolejowych odbywa się według przepisów Regulaminu Przewozu i taryf wewnętrznych.

2) Przesyłki, nadawane do przewozu w agencjach Rumuńskiej Żegluga Morskiej, należy tak wcześniej dostawić na pokład pod dźwig lub zawczasu złożyć na lichtogach, aby ich załadowanie mogło być ukończone najpóźniej na godzinę przed odpłynięciem statku.

Za niezaładowanie przedmiotów na czas niedostawionych na pokład, Rumuńska Żegluga Morska nie ponosi odpowiedzialności, chociażby je uprzednio zgłoszono do załadowania.

3) W razie wypełnienia portu Constanta towarami lub w razie siły wyższej Rumuńska Żegluga

g) or, argent, platine, objets en or, en argent et en platine, monnaie et papiers de valeur, bijoux de valeur, pierres précieuses, perles fines, etc.;

h) cadavres;

i) véhicules de toutes espèces, tels que: automobiles, voitures, avions (aéroplanes) omnibus, panoramas, ménageries, musées ambulants, pièces de carrousel, caïques, canots, etc.

2) Sont admis au transport, sous certaines conditions, tous les objets fragiles, tels que: verre, porcelaine, faïence, etc., les objets qui s'éparpillent facilement, tels que: noix, fruits, légumes, ainsi que les marchandises pouvant salir les autres objets chargés ensemble, comme: terres à couleur, cendres, etc.

Ces articles ne sont admis qu'avec un emballage solide pour écarter tout danger de détérioration et d'éparpillement du contenu des colis ou d'endommagement des autres marchandises.

Au cas où les chemins de fer constateront que des objets exclus de transport ont été acceptés quand même au transport, ils sont obligés, si aucune prescription légale ne serait pas contraire, d'inviter l'expéditeur à reprendre sa marchandise. Si l'expéditeur ne dispose pas du dit transport dans le délai qui lui sera fixé, les chemins de fer procéderont conformément à l'article 18.

Au cas où la constatation aura lieu pendant le parcours maritime, le capitaine du vapeur a le droit de jeter à la mer ou de détruire les marchandises de cette espèce sans aucune prétention de dédommagement de la part de l'expéditeur ou du destinataire.

L'expéditeur est obligé de payer tous les frais provoqués à cette occasion, de même les surtaxes éventuelles et sans préjudice de toute indemnité pour les dommages éventuels dus à l'administration de transport ou à des tierces personnes, ainsi que des sanctions pénales.

3) Les Administrations de transport peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

#### Art. 4. Remise au transport et chargement des marchandises. Itinéraires des vapeurs.

1) La remise au transport et le chargement des marchandises sont réglés, dans les stations des chemins de fer, conformément aux dispositions réglementaires et aux tarifs valables pour le trafic local de ces chemins de fer.

2) Les envois remis au transport aux agences du Service Maritime Roumain doivent être livrés à bord du vapeur sous palan, ou mis de bonne heure en mahonnes, afin que leur chargement puisse être terminé au plus tard une heure avant le départ du vapeur.

Le Service Maritime Roumain ne répond pas du non chargement des marchandises qui n'ont pas été apportées à temps à bord, même si elles ont été engagées d'avance.

3) En cas d'encombrement de marchandises dans le port de Constantza ou en cas de force ma-

Morska nie jest obowiązana wysłać przesyłkę statkiem odchodzącym z portu Constanta bezpośrednio po nadejściu przesyłki.

4) Rozkład jazdy statków Rumuńskiej Żeglugi Morskiej winien być obwieszony na stacjach, włączonych do taryfy, oraz w agencjach Rumuńskiej Żeglugi Morskiej. Bliższych wyjaśnień udzielają Zarządy przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie.

#### Art. 5. List przewozowy-konosament.

1) Nadawca winien na każdą przesyłkę sporządzić list przewozowy-konosament według wzoru, wskazanego w załącznikach A lub B, oraz dwie kopje tego listu według wzoru, wskazanego w załącznikach C lub D.

Jednym listem przewozowym-konosamentem można objąć towary w ilości najwyższej jednego wagonu kolejowego.

2) Listy przewozowe-konosamenty winny być sporządzone na formularzach przedsiębiorstw, uczestniczących w przewozie. Można je nabywać na stacjach, włączonych do taryfy, oraz w agencjach Rumuńskiej Żeglugi Morskiej po cenie, wskazanej w taryfie.

3) Co do należności stemplowych obowiązują przepisy ustawowe kraju nadania i kraju odbioru.

4) W kierunku do Lewantu nadawca winien wypełnić list przewozowy-konosament i kopje w języku polskim i francuskim. W kierunku do Polski należy w liście przewozowym-konosamencie zamieścić tłumaczenie na język francuski, jeśli wypełniony jest w innym języku, aniżeli francuskim.

5) List przewozowy-konosament może opiewać na nazwisko adresata (osoby lub firmy) lub *na zlecenie*.

Przeniesienie następuje przez indos, zamieszczony na oryginalne listu przewozowego-konosamentu w miejscu na to przeznaczonym i wręczenie listu przewozowego-konosamentu osobie lub firmie, na którą indos opiewa.

6) W liście przewozowym-konosamencie nadawca winien oznaczyć przy przesyłkach nie tylko drobnych, ale i wagonowych, ilość, rodzaj opakowania, cechy i numery każdej sztuki, o ile ze względu na właściwość towaru jest to możliwe.

#### Art. 6. Odpowiedzialność za oświadczenia zamieszczone w liście przewozowym-konosamencie. Sprawdzanie ich przez przedsiębiorstwa przewozowe. Dopłaty.

1) Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość oświadczeń i wskazań, wpisanych przez niego do listu przewozowego-konosamentu; ponosi wszelkie następstwa wynikające ze wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych na miejscu, nie przeznaczonych do tego rodzaju wskazań i oświadczeń. Po oddaniu oryginału listu przewozowego-konosamen-

jeure, le Service Maritime Roumain n'est pas tenu d'expédier les marchandises par le premier vapeur partant après leur arrivée dans ce port.

4) Les itinéraires des vapeurs sont affichés dans les stations indiquées dans le tarif, ainsi qu'aux agences du Service Maritime Roumain. Des informations supplémentaires peuvent être obtenues aux administrations qui participent à ce trafic.

#### Art. 5. Lettre de voiture-connaissance.

1) Pour tout transport, l'expéditeur doit dresser une lettre de voiture-connaissance (annexes A ou B) et deux copies (annexes C ou D).

Une lettre de voiture-connaissance peut comprendre des marchandises en quantité tout au plus égale à celle de la capacité d'un wagon ferroviaire.

2) Les lettres de voiture-connaissances doivent être dressées par les expéditeurs sur les formulaires imprimés par les administrations qui participent au transport. On peut se procurer ces formulaires aux stations d'expédition dénommés dans le tarif et aux agences du Service Maritime Roumain, au prix indiqué dans le tarif.

3) En ce qui concerne les taxes du timbre, sont valables les lois du pays d'expédition et de celui de destination.

4) Dans la direction du Levant, l'expéditeur doit dresser la lettre de voiture-connaissance et ses copies en polonais et en français. Dans la direction de la Pologne, si la lettre de voiture-connaissance est rédigée dans une autre langue que la langue française, elle doit contenir aussi une traduction en français.

5) La lettre de voiture-connaissance pourra être adressée soit au nom d'une personne ou firme soit à ordre.

Le transfert de l'envoi s'effectue par endossement sur l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance à l'endroit qui y est réservé ainsi que par la remise de la lettre de voiture-connaissance à la personne ou firme au nom de laquelle elle a été endossée.

6) L'expéditeur devra indiquer dans la lettre de voiture-connaissance, non seulement quand il s'agit d'expéditions partielles mais aussi d'expéditions par wagons complets, le nombre des colis, le genre d'emballage, les marques et numéros des colis; si la nature de la marchandise permet l'application des marques.

#### Art. 6. Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture-connaissance. Constatations de la part des administrations de transport. Surtaxes.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et des déclarations mentionnées par lui dans la lettre de voiture-connaissance et il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Le destinataire est responsable solidairement avec l'expéditeur dès que

tu przedsiębiorstwu przewozowemu odbiorca odpowiada solidarnie z nadawcą.

Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie mają prawo sprawdzać w każdym czasie, czy przesyłka zgadza się ze wskazaniami w liście przewozowym-konosamencie.

2) W razie niezgodnego z rzeczywistością oznaczenia zawartości przesyłki — lub przy przesyłkach wagonowych, załadowanych przez nadawcę — w razie podania wagi niższej, niż rzeczywista, pobiera się różnicę przewoźnego od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia, oraz dopłatę w wysokości podwójnej różnicy. Nie wpływa to na obowiązek pokrycia wszelkich strat, które z tego powodu wynikły, a także na odpowiedzialność z mocy prawa karnego i przepisów policyjnych. Należność wynosi 0,50 dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej nawet wtedy, gdy niema różnicy należności przewozowych.

W razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę lub w razie fałszywej deklaracji przedmiotów wybuchowych, samozapalnych, budzących odrazę i wydzielających woń przykrą (art. 3, 1)-a) i b) dopłaty pobiera się według taryf wewnętrznych kolei ujawniającej. W razie wykrycia podczas przewozu morzem lub w agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej, dopłata wynosi 1,25 dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za każdy kg towarów wybuchowych, 0,75 dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za każdy kg towarów samozapalnych i 0,25 dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za każdy kg towarów wydzielających woń przykrą, najmniej jednak 25 dolarów Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej od przesyłki.

Kapitan statku oraz agencja Rumuńskiej Żeglugi Morskiej są uprawnieni do zniszczenia towarów tego rodzaju. Zarówno nadawca jak i odbiorca nie mają wówczas prawa do odszkodowania.

Z odładowaną nadwyżką wagi kolej żelazna postąpi według postanowień taryf wewnętrznych.

Dopłaty obciążają przesyłkę. Jeżeli wartość towaru nie pokrywa kwoty dopłaty, lub jeżeli odbiorca wzbrania się przyjąć przesyłkę, nadawca winien uiścić należność, wynikającą z dopłaty.

#### Art. 7. Zawarcie umowy o przewóz.

Umowę o przewóz uważa się za zawartą a wymienione w art. 2 prawo umowne za obowiązujące z chwilą, kiedy stacja kolejowa (agencja Rumuńskiej Żeglugi Morskiej) przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem przewozowym-konosamentem. Na znak przyjęcia przesyłki do przewozu stacja (agencja) wyciska na oryginalnym liście przewozowym-konosamencie stempel z datą przyjęcia. Ten sam stempel z tą samą datą wyciska się na obu kopiach listu przewozowego-konosamentu.

List przewozowy-konosament (oryginał), opatrzone stemplem nadawczym, stanowi dowód zawarcia umowy o przewóz i wydaje się nadawcy. Nadawca lub osoba, na którą list przewozowy-konosament indosowano, winna doręczyć list ten odbior-

ca la lettre de voiture-connaissance originale ait été retirée par l'administration de transport.

Les administrations de transport ont toujours le droit de vérifier si l'envoi correspond aux indications de la lettre de voiture-connaissance.

2) En cas de déclaration inexacte du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids réel du wagon chargé par l'expéditeur, il sera perçu une surtaxe égale au double de la différence entre le prix du transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination, sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des prix de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel ainsi que des sanctions pénales et de police. Cette surtaxe ne peut être inférieure à U. S. A. \$ 0,50 même s'il n'y a pas de différence entre les prix de transport.

En cas du surcharge du wagon chargé par l'expéditeur ou de fausse déclaration de matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée, de produits répugnants ou de mauvaise odeur (art. 3, 1)-a) et b), la surtaxe sera perçue d'après les tarifs intérieurs en vigueur sur le réseau du chemin de fer où la contravention a été découverte. Dans le cas où la contravention est découverte pendant le trajet maritime ou à l'agence du Service Maritime Roumain, il sera perçu comme surtaxe U. S. A. \$ 1,25 par kilogramme de matières explosibles, U. S. A. \$ 0,75 par kilogramme de matières sujettes à l'inflammation spontanée et U. S. A. \$ 0,25 par kilogramme de produits répugnants et de mauvaise odeur, mais au moins U. S. A. \$ 25.— pour chaque envoi.

Le commandant du vapeur ainsi que l'agence maritime sont autorisés à détruire les marchandises de cette espèce, sans aucune prétention de dédommagement de la part de l'expéditeur ou du destinataire.

En ce qui concerne l'excédent du poids, il sera procédé conformément aux tarifs intérieurs.

La surtaxe grevera l'envoi. Si la valeur de la marchandise est insuffisante pour couvrir la surtaxe ou si le destinataire refuse d'accepter l'envoi, l'expéditeur aura à payer la différence résultant de la surtaxe.

#### Art. 7. Conclusion du contrat de transport.

Le contrat de transport est conclu et le droit contractuel dont il est fait mention à l'Art. 2 entre en vigueur dès que la station ou l'agence d'expédition a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture-connaissance. La station ou l'agence d'expédition constate l'acceptation en apposant sur l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance son timbre portant la date de l'acceptation. Le même timbre avec la même date doit être apposé aussi sur les deux copies de la lettre de voiture-connaissance.

La lettre de voiture-connaissance munie du timbre de l'expédition fait preuve de la conclusion du contrat de transport et elle est remise à l'expéditeur. L'expéditeur ou la personne au nom de laquelle a été transférée la lettre de voiture-connaissance

cy, gdyż przesyłkę wydaje się tylko za zwrotem oryginalnego listu przewozowego-konosamentu.

Stacja (ajencja) nadania zatrzymuje jedną kopję listu przewozowego-konosamentu, która towarzyszy przesyłce aż do miejsca przeznaczenia. Nadawca otrzymuje drugą kopję, na której stacja (ajencja) nadania winna wyszczególnić wszelkie przy nadaniu uiszczone należności.

#### **Art. 8. Stan przesyłki. Opakowanie i cechowanie.**

1) Towary z widocznymi oznakami uszkodzenia lub naruszenia opakowania lub też wadliwie opakowane mogą być nieprzyjęte do przewozu. W razie przyjęcia może stacja (ajencja) zażądać od nadawcy stwierdzenia tego stanu własnoręcznie wpisanem i podpisanem oświadczeniem w liście przewozowym-konosamencie.

2) Jeżeli towar wskutek swoich właściwości wymaga opakowania, nadawca powinien odpowiednio do wymagań transportu kolejowego i okrętowego opakować go w ten sposób, aby zabezpieczyć towar od całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia podczas przewozu, jako też aby zapobiec uszkodzeniu osób, wagonów, statków lub uszkodzeniu innych przesyłek.

Jeżeli nadawca nie zastosuje się do przepisu powyższego, przedsiębiorstwo przewozowe może albo odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu albo żądać, aby nadawca stwierdził w liście przewozowym-konosamencie brak lub wady opakowania i określił dokładnie te wady.

3) Wszystkie przesyłki muszą być zaopatrzone nazwami w cechy trwałe i wyraźne, aby można było w każdej chwili stwierdzić ich identyczność, oraz celem uniknięcia zamiany ich na inne. Litery i liczby winny być przynajmniej 5 cm wysokie i zgadzać się z cechami, podanymi w liście przewozowym-konosamencie. Cechy mają być umieszczone bądź bezpośrednio na każdej sztuce przesyłki bądź na tabliczce z trwałego materiału, dobrze do niej przytworzonej.

Nadawca ponosi skutki niezastosowania się do tego przepisu, zwłaszcza w wypadku zamiany przesyłki lub opóźnienia przewozu.

Towary żelazne, stalowe, mosiężne, ołowiane lub cynkowe, nieopakowane, których nie można zaopatrzyć w stałe cechy, należy oznaczyć kredą oleistą lub farbą olejną.

Przedmioty nieopakowane, które nie mogą być cechowane, winny posiadać inne oznaki odróżniające, które należy wskazać w liście przewozowym-konosamencie.

#### **Art. 9. Przepisy celne, podatkowe, sanitarne i policyjne.**

Nadawca jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego-konosamentu niezbędne dokumenty do wypełnienia przepisów celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych i przepisów innych władz administracyjnych.

sement est tenue d'envoyer au destinataire l'exemplaire original vu que la marchandise ne pourra être délivrée à ce dernier que contre restitution de cet exemplaire.

La station ou l'agence d'expédition retient une des copies de la lettre de voiture-connaissance laquelle accompagnera la marchandise jusqu'au lieu de destination. L'expéditeur reçoit l'autre copie dans laquelle la station ou l'agence expéditrice est tenue de spécifier toutes les taxes en port payé.

#### **Art. 8. Etat de la marchandise. Emballage et marques des colis.**

1) Les marchandises qui présentent des signes manifestes d'avarie ou de traces de violation de l'emballage ou ayant un emballage faible, peuvent être refusées. En cas d'acceptation d'une pareille marchandise, la station ou l'agence d'expédition est en droit d'exiger que l'expéditeur reconnaisse l'état de la marchandise par une mention spéciale écrite et signée par lui sur la lettre de voiture-connaissance.

2) A la demande des agents des chemins de fer ou des vapeurs, l'expéditeur est tenu d'emballer convenablement la marchandise dont la nature nécessite un emballage résistant pour la préserver des pertes ou avaries en cours de route ainsi que pour l'empêcher de porter dommage aux personnes, wagons, vapeurs ou aux autres marchandises.

Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions susmentionnées, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture-connaissance, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage, en donnant une description exacte de celui-ci.

3) Tous les colis doivent être munis de marques extérieures distinctives et durables, afin qu'il soit possible d'établir leur identité à n'importe quel moment et pour éviter leur échange avec d'autres colis. Les lettres et chiffres devront avoir une hauteur d'au moins 5 centimètres. Les marques et numéros doivent concorder avec ceux indiqués dans la lettre de voiture-connaissance. Ils doivent être appliqués soit directement sur les colis soit sur des étiquettes d'un matériel durable, bien accrochées aux colis.

L'expéditeur supporte les conséquences résultant de la non observation de ces prescriptions, surtout du retard ou du changement des colis.

Les marchandises en fer, acier, étain, plomb et zinc, sans emballage, sur lesquelles on ne peut pas imprimer des marques, doivent être marqués avec de la craie à l'huile ou avec de la couleur à l'huile.

Les objets sans emballage qui ne peuvent pas être marqués doivent avoir d'autres signes distinctifs dont il sera fait mention dans la lettre de voiture-connaissance.

#### **Art. 9. Formalités de douane, fiscales, sanitaires et de police.**

L'expéditeur est tenu de faire accompagner la lettre de voiture-connaissance par les documents qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales et de police ou autres autorités administratives.

Jeżeli takie dokumenty nie mogą być złożone przy nadaniu z powodu złożenia ich na jednej ze stacji granicznych, list przewozowy-konosament i jego kopje powinny zawierać dokładną wskazówkę, gdzie dokumenty złożono.

Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie załatwiają formalności celne, podatkowe i policyjne. Na miejscu przeznaczenia, obowiązek załatwiania tych formalności ciąży na stronach.

W porcie Konstanca załatwia z urzędu formalności celne i inne czynności związane z ekspedycją przesyłek biuro celne i ekspedycyjne istniejące przy agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej.

Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie nie są obowiązane sprawdzać, czy dokumenty rzeczono są dokładne i wystarczające.

Nadawca odpowiada wobec przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie za wszelkie szkody, które mogą wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, o ile nie zachodzi wina ze strony tych przedsiębiorstw.

W razie braku, niedokładności lub niedostateczności tych dokumentów stacja (agencja) może odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu.

Gdy brak, nieprawidłowość lub niedostateczność tych dokumentów zostanie stwierdzona w drodze, dalszy przewóz przesyłki może być wstrzymany a przesyłka może być oddana do rozporządzenia nadawcy.

Jeżeli z powodu załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych lub formalności przepisanych przez inne władze administracyjne, wysłanie lub dalszy przewóz przesyłki opóźni się z winy nadawcy lub odbiorcy o więcej niż 48 godzin, przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie mogą po upływie tego czasu pobrać wskazane w taryfie składowe lub postojowe oraz powstałe koszty.

#### **Art. 10. Zasady obliczania przewoźnego.**

Przewoźne oraz opłaty dodatkowe i inne koszty oblicza się według stawek opłat przewozowych, zawartych w taryfach.

Powyżej wymienione należności należy zosobna wyszczególnić w kopji listu przewozowego-konosamentu, która towarzyszy przesyłce, — dołączając dowody, usprawiedliwiające poniesione koszty.

#### **Art. 11. Opłacanie należności. Reklamacje w drodze administracyjnej.**

1) Przewoźne i inne należności uiszczą się w Polsce w walucie polskiej, na obszarze Wolnego Miasta Gdańska w guldenach gdańskich lub walucie polskiej.

W agencjach Żeglugi Morskiej Lewantu zapłata następuje w walucie taryfowej lub w walucie krajowej, obowiązującej w miejscu zapłaty.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture-connaissance parce qu'elles sont déposées à une gare frontiere, la lettre de voiture-connaissance et ses copies doivent contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

Les formalités de douane, d'octroi et de police sont remplies tant que la marchandise est en route, par les administrations de transport. A la station ou à l'agence de destination ces formalités doivent être accomplies par les parties.

A Constantza-port, les formalités de douane et autres nécessaires pour la réexpédition des marchandises sont accomplies, d'office, par le bureau d'expédition et de dédouanement attaché auprès de l'agence de Constantza du Service Maritime Roumain.

L'administration de transport n'est pas tenue d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers les administrations de transport de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part des administrations de transport.

En cas d'absence, d'insuffisance ou d'irrégularité des documents de transport, la station ou l'agence d'expédition peut refuser la réception de l'envoi.

Lorsque le manque, l'insuffisance ou l'inexactitude du document qui accompagne l'envoi à été constaté dans une station en cours de route l'envoi peut être arrêté et la marchandise peut être mise à la disposition de l'expéditeur.

Si à la suite de l'accomplissement des formalités douanières, d'octroi et de police ainsi que d'autres autorités administratives, l'expédition ou la continuité de l'expédition fût arrêté plus de 48 heures par la faute de l'expéditeur ou du destinataire, l'administration de transport peut, après l'écoulement de ce terme, percevoir les frais de magasinage ou de stationnement prévus par les tarifs ainsi que les frais causés par ceux-ci.

#### **Art. 10. Base pour le calcul des prix de transport.**

Le montant des taxes de transport ainsi que les autres frais accessoires sont calculés d'après les taxes de transport prévues par les tarifs.

Le montant des taxes de transport et des frais doit être inscrit séparément dans la copie de la lettre de voiture-connaissance qui accompagne la marchandise. Les documents justifiant les sommes à percevoir sont joints à la lettre de voiture-connaissance.

#### **Art. 11. Payement des frais de transport. Réclamations administratives.**

1) Le payement des taxes de transport et des autres frais qui grèveront les marchandises sera effectué, aux stations des chemins de fer polonais en monnaie polonaise, et sur le territoire de la ville libre de Danzig en gulden ou monnaie polonaise.

Aux agences maritimes du Levant, le payement sera fait dans la monnaie du tarif ou dans celle du pays respectifs. Pour la conversion des monnaies

Przy przeliczaniu waluty taryfowej na walutę krajową obowiązuje każdorazowy kurs przeliczeniowy w kraju miejsca zapłaty.

Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie są obowiązane podawać do ogólnej wiadomości, z pomocą ogłoszeń wywieszanych przy okienkach kasowych lub w inny odpowiedni sposób, kursy, po jakich przeliczają należności przewozowe, opłaty dodatkowe i inne koszty, wyrażone w walucie taryfowej na walutę krajową (kursy przeliczeniowe).

Opłaty zgóry pobrane, stacja (agencja) powinna wymienić szczegółowo w oryginalnym liście przewozowym-konosamencie i kopjach tegoż.

2) Przy przesyłkach, podlegających obowiązkowej opłacie zgóry lub jeżeli nadawca wziął na swój rachunek koszty w całości albo częściowo, należy zażądać od nadawcy złożenia odpowiedniej w przybliżeniu sumy, jako zabezpieczenie, w wypadku, gdy kwota mająca być uiszczona nie może być ściśle określona przy nadaniu przesyłki. Stacje przejściowe (agencje) wpisują kolejno należności do rachunku przedpłaty (załącznik E), który towarzyszy przesyłce do miejsca przeznaczenia. Rachunek przedpłaty musi być niezwłocznie po nadejściu przesyłki do miejsca przeznaczenia odesłany zpowrotem do miejsca nadania. Po nadejściu rachunku przedpłaty winno nastąpić ostateczne rozliczenie się z nadawcą.

3) Prawo zgłaszania roszczeń o zwrot niesłusznie pobranych opłat przewozowych służy nadawcy lub adresatowi albo też osobie, na rzecz której list przewozowy-konosament indosowano, zależnie od tego, kto uiszczył nadpłatę.

Reklamacje należy zawsze zgłaszać w tym Zarządzie, gdzie nastąpiła zapłata. W razie opłaty należności zgóry do reklamacji należy dołączyć wręczoną nadawcy kopię listu przewozowego-konosamentu. W razie zaś przekazania należności, do reklamacji dołączyć należy egzemplarz kopii listu przewozowego-konosamentu, wręczony odbiorcy przy wykupnie przesyłki.

Do reklamacji wniesionej przez osobę trzecią należy dołączyć oddzielne zaświadczenie uprawnionego, że zgadza się na wypłacenie przypadającej kwoty osobie, zgłaszającej reklamację. Oświadczenie to, na którym podpis, na żądanie właściwego Zarządu, należy uwierzytelnić, przedsiębiorstwo zatrzymuje.

#### Art. 12. Zaliczenia i zaliczki.

Taryfa postanawia, czy zaliczenia i zaliczki w gotowiznie są dopuszczalne.

#### Art. 13. Terminy dostawy.

Na drodze kolejowej obowiązują — oprócz maksymalnych terminów dostawy, ustalonych w Konwencji Międzynarodowej — dodatkowe terminy dostawy ważne każdorazowo na kolejach uczestniczących w przewozie.

Za przekroczenie terminu dostawy na drodze kolejowej nie wypłaca się żadnego odszkodowania, jeżeli, pomimo przekroczenia terminu dostawy, prze-

tarifaires dans la monnaie des pays respectifs, il sera pris comme base le cours de change de la place du payement.

Les administrations de transport sont tenues de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels elles effectuent la conversion des frais de transport, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires tarifaires, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

La station ou l'agence d'expédition devra indiquer les taxes en port payé tant dans l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance que dans les copies.

2) Pour les envois sujets à l'affranchissement obligatoire ou si l'expéditeur prend à sa charge le montant de tous ou d'une partie des frais et si ce montant ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, les administrations de transport peuvent exiger à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés par les gares de réinscription successives sur un bulletin d'affranchissement (annexe E) qui accompagne l'envoi jusqu'à destination et qui est renvoyé à la gare expéditrice immédiatement après l'arrivée de l'envoi au lieu de destination. Dès réception du bulletin d'affranchissement le règlement du compte est à effectuer avec l'expéditeur.

3) Les réclamations pour l'application irrégulière du tarif, peuvent être présentées par les personnes qui ont effectué le payement, c'est-à-dire l'expéditeur ou la personne au nom de laquelle a été endossée la lettre de voiture-connaissance, ou par le destinataire.

Les réclamations ne peuvent être exercées que contre l'administration qui a perçu les taxes. A la réclamation doit être annexée, lorsque les taxes de transport sont en port payé, la copie de la lettre de voiture-connaissance remise à l'expéditeur; lorsque les taxes ont été mises à la charge du destinataire, la copie de la lettre de voiture-connaissance remise au destinataire lors du payement des taxes.

Les demandes de restitution présentées par une tierce personne devront être accompagnées d'une déclaration de la personne en droit par laquelle elle consent que le payement soit effectué à la personne qui présentera la réclamation. Cette déclaration, dont la signature devra — sur la demande de l'administration — être légalisée, sera retenue par la dite administration.

#### Art. 12. Remboursements et débours.

L'admission des remboursements et des débours est réglée par le tarif.

#### Art. 13. Délais de livraison.

Pour le transport par chemin de fer, sont en vigueur outre les délais de livraison établis par la convention internationale, les délais supplémentaires fixés par les chemins de fer qui participent au transport.

Aucune indemnité pour retard à la livraison par chemin de fer ne doit être payée si malgré le retard, l'envoi a été néanmoins embarqué sur le



syłkę załadowano na ten sam statek, do którego byłaby załadowana w razie terminowego przybycia do portu Konstanca. W kierunku do Polski termin dostawy rozpoczyna się z chwilą odbioru przesyłki przez kolej w porcie Konstanca; w kierunku do Levantu termin dostawy uważa się za dotrzymany, jeżeli w ciągu tego terminu kolej żelazna przygotowała przesyłkę do oddania celem dalszego przewozu agencji Żegluga Morskiej w porcie Konstanca.

Na drodze morskiej nie istnieją terminy dostawy i nie przyjmuje się żadnej odpowiedzialności za nadejście przesyłek do portów odpowiednio do rozkładu jazdy statków.

#### Art. 14. Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz.

1) Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz służy nadawcy a w razie indosowania listu przewozowego-konosamentu osobie na rzecz której list ten indosowano. Prawo to służy wymienionym tylko wtedy, jeżeli okażą oryginał listu przewozowego-konosamentu. Tego rodzaju zlecenia uwzględnia się z reguły tylko wtedy, gdy nadeszły za pośrednictwem stacji (agencji) nadawczej.

2) Dodatkowe zlecenia mogą obejmować tylko następujące zarządzenia:

- a) aby przesyłkę zwrócono na stacji lub w agencji nadania,
- b) aby przesyłkę zatrzymano w drodze lub wydano na stacji lub w agencji, położonej poza stacją lub portem przeznaczenia,
- c) aby przesyłkę zwrócono do stacji lub portu nadania,
- d) aby przesyłkę wydano innej osobie lub firmie.

Przedsiębiorstwa przewozowe mogą także przyjąć dodatkowe zlecenia na frankowanie przesyłki, jednak bez żadnej odpowiedzialności za wykonanie tych zleceń.

3) Dodatkowe zlecenia, wydawane za pośrednictwem stacji kolejowej, należy skutecznie pismem oświadczeniem na przepisowym formularzu (załącznik F). W agencjach Żegluga Morskiej dokonywa się zleceń pismem do kierownika agencji.

Dodatkowe zlecenia należy powtórzyć w oryginalnej formie listu przewozowego-konosamentu i podpisać przez osobę upoważnioną do dania zlecenia.

Zlecenie dodatkowe musi się rozciągać na całą przesyłkę.

4) Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie mogą odmówić lub odroczyć wykonanie zleceń lub też je zmienić w następujących wypadkach:

- a) jeżeli wykonanie nie jest już możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do przedsiębiorstwa przewozowego,
- b) jeżeli wykonanie mogłoby spowodować utrudnienia w prawidłowym biegu służby przewozowej,
- c) jeżeli zlecenie dotyczy zmiany stacji (portu) przeznaczenia a wykonaniu zlecenia sprze-

même vapeur à bord duquel il devait être chargé s'il arrivait sans retard dans le port de Constantza. Dans la direction vers la Pologne, le délai de livraison prend cours à partir du moment de la réception de l'envoi par le chemin de fer, dans le port de Constantza; dans la direction vers le Levant, le délai de livraison est observé si, au cours de ce délai l'envoi a été mis à la disposition de l'agence maritime dans le port de Constantza. Ils n'existent pas de délais de livraison sur les parcours par mer, et aucune responsabilité n'est assumée en cas de la non arrivée des envois aux ports conformément aux itinéraires.

#### Art. 14. Droit de modifier le contrat de transport.

1) Le droit de disposer d'un envoi remis au transport appartient à l'expéditeur ou au détenteur de l'original de la lettre de voiture-connaissance, endossée en son nom. Ces personnes ne peuvent exercer ce droit que si elles présentent l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance. De telles dispositions ne pourront être exécutées que si elles sont transmises par l'intermédiaire de la station ou de l'agence d'expédition.

2) Les dispositions ultérieures ne peuvent être données que dans les cas suivants:

- a) quand on demande le retrait de l'envoi à la station même ou à l'agence d'expédition;
- b) quand on demande l'arrêt de l'envoi en cours de route ou sa livraison à une station ou agence située au delà de la station ou agence de destination;
- c) quand on demande le retour de la marchandise à la station ou à l'agence d'expédition;
- d) au cas où l'expéditeur désire changer le nom du destinataire d'un envoi adressé au nom d'une personne ou firme.

Les administrations de transport acceptent de même la demande pour l'affranchissement ultérieur de l'envoi mais sans aucune garantie pour l'exécution de cette disposition.

3) Les dispositions ultérieures présentées aux stations doivent être écrites sur le formulaire prescrit (annexe F). Aux agences du Service Maritime Roumain les dispositions doivent être données au moyen d'une lettre adressée au chef de l'agence.

Dans tous les cas, la disposition ultérieure doit être répétée sur l'original de la lettre de voiture-connaissance et signée par l'ayant droit de disposer de l'envoi.

La disposition ultérieure doit comprendre la totalité de l'envoi.

4) Les administrations de transport peuvent refuser ou apporter des retards à l'exécution des dispositions ultérieures ou même de les modifier dans les cas ci-après:

- a) si l'exécution de ces ordres n'est plus possible au moment où ils parviennent aux administrations de transport;
- b) si l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;
- c) si l'exécution, quand il s'agit du changement de la station ou de l'agence de destination,

ciwiają się postanowienia ustawowe lub inne, w szczególności postanowienia władz sanitarnych, celnych, podatkowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych,

- d) jeżeli zlecenie dotyczy zmiany stacji (portu) przeznaczenia, lub zwrotu przesyłki, a wartość towaru nie zabezpiecza przypuszczalnych ogólnych kosztów przewozu przypadających od tej przesyłki do nowej stacji (portu) przeznaczenia, chyba, że koszty te będą zgóry opłacone lub zabezpieczone.

W wypadkach wyżej wymienionych należy niezwłocznie zawiadomić o przeszkodach w wykonaniu zlecenia osobę, która dała zlecenie zmiany umowy.

5) Z chwilą wydania odbiorcy kopii listu przewozowego-konosamentu, towarzyszącej przesyłce, wygasa prawo do wprowadzania zmian w umowie o przewóz.

#### **Art. 15. Zawiadomienie o przybyciu przesyłki.**

1) Co do zawiadamiania o przybyciu przesyłki, obowiązują na stacjach polskich kolei przepisy Regulaminu Przewozu oraz taryfy wewnętrznej.

Przesyłek, adresowanych *na zlecenie* z reguły nie awizuje się; jeżeli jednak posiadacz listu przewozowego-konosamentu wystawionego *na zlecenie* życzy sobie zawiadomienia go o przybyciu przesyłki, winien to zgłosić na stacji przeznaczenia za okazaniem oryginału listu przewozowego-konosamentu i podać dane, potrzebne do awizowania.

2) W portach nie zawiadamia się o nadejściu przesyłek.

#### **Art. 16. Wydanie przesyłki w miejscu przeznaczenia. Postępowanie przy wydaniu przesyłki.**

1) Przesyłkę wydaje się za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu, opatrzonego potwierdzeniem odbioru przez osobę uprawnioną do odbioru, po zapłaceniu wszelkich należności, wynikających z umowy o przewóz.

Osobę, która przedstawia oryginał listu przewozowego-konosamentu, uważa się za upoważnioną do odbioru przesyłki. Przedsiębiorstwo przewozowe nie jest obowiązane sprawdzać tożsamości osoby odbiorcy, ani własnoręczności jego podpisu.

Po odebraniu oryginału listu przewozowego-konosamentu, wydaje się odbiorcy saldowaną kopję tegoż, na której należy uwidocznic wszelkie przez odbiorcę uiszczone kwoty.

2) Jeżeli po nadejściu przesyłki, adresowanej do pewnej osoby lub firmy, adresat przesyłki ze słusznej przyczyny nie jest jeszcze w posiadaniu oryginału listu przewozowego-konosamentu, przedsiębiorstwo przewozowe może według własnego uznania wydać przesyłkę adresatowi za potwierdzeniem odbioru na saldowanej kopji listu przewozowego-konosamentu i za złożeniem zabezpieczenia, odpowiadającego co najmniej wartości towaru. W takim razie za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu zwraca się deponującemu saldowaną kopję wraz z zabezpieczeniem.

est en opposition avec les lois et règlements en vigueur, notamment au point de vue des prescriptions sanitaires, des douanes, de police ou d'autres autorités administratives;

- d) au cas où la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit du changement de la station ou de l'agence de destination ou du retour de la marchandise, ne couvre pas selon toutes prévisions tous les frais de transport jusqu'à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé immédiatement ou qu'une garantie équivalente ne soit déposée.

Dans les cas visés ci-dessus, la personne qui a donné la disposition sera informée le plus tôt possible des empêchements qu'il y a à l'exécution de sa disposition.

5) Le droit de disposer d'un envoi cesse si la copie de la lettre de voiture-connaissance, qui a accompagnée l'envoi, a été remise au destinataire.

#### **Art. 15. Avis d'arrivée de l'envoi.**

1) L'arrivée des envois aux stations des chemins de fer est avisée aux destinataires conformément aux dispositions du règlement de transport et du tarif local des chemins de fer polonais.

L'arrivée des envois adressés *à ordre* n'est pas avisée aux destinataires.

Si le porteur de la lettre de voiture-connaissance, adressée *à ordre*, désire être avisé de l'arrivée de l'envoi, il doit présenter dans ce but à la station de destination la lettre de voiture-connaissance et lui indiquer les dates nécessaires pour l'avis.

2) Dans les ports, l'arrivée des envois n'est pas avisée aux destinataires.

#### **Art. 16. Livraison des marchandises à destination. Règles à suivre lors de la livraison.**

1) L'envoi est délivré à l'ayant droit après avoir acquitté tous les frais résultant du contrat de transport, en échange de l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance sur lequel l'ayant droit accusera réception de l'envoi.

La personne qui présentera l'original endossé à son nom est considérée comme ayant le droit de recevoir la marchandise et l'administration de transport n'est pas tenue de vérifier son identité ni l'authenticité des signatures apposées sur la lettre de voiture-connaissance.

Après la restitution de l'original de la lettre de voiture-connaissance, le destinataire en recevra la copie dans laquelle il sera fait mention du montant des taxes et des frais qu'il a acquittés.

2) Lorsque l'envoi est adressé à une personne ou firme et le destinataire, après l'arrivée de l'envoi, n'est pas encore en possession de l'exemplaire original, pour une cause bien motivée, l'administration de transport peut, d'après sa propre décision, délivrer l'envoi au destinataire contre accusé de réception sur la copie de la lettre de voiture-connaissance et contre une garantie qui couvre largement la valeur de la marchandise. Après la restitution de l'original de la lettre de voiture-connaissance, la copie ainsi que la garantie seront restituées au déposant.

Powyższego postępowania nie wolno stosować przy przesyłkach adresowanych *na zlecenie*. Przesyłki takie wydaje się tylko za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu.

3) Wydawanie przesyłek odbywa się na stacjach kolejowych według regulaminu odnośnej kolei.

4) Wydawanie przesyłek w portach odbywa się według postanowień punktu 1 i 2 niniejszego artykułu oraz według artykułu 17.

5) W razie zaginięcia, zagubienia lub zniszczenia z jakiegokolwiek bądź powodów oryginału listu przewozowego-konosamentu, przesyłka może być wydana tylko po dopełnieniu przez osobę uprawnioną wszystkich formalności, zastrzeżonych prawem, obowiązującym na miejscu, gdzie przesyłka ma być wydana.

#### **Art. 17. Wylądowanie towarów ze statków w portach przeznaczenia.**

1) Po przybyciu statku do portu przeznaczenia kapitan statku lub organ agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej może dokonać wylądowania przyborami pokładowymi lub powierzyć wylądowanie osobie z własnego wyboru albo ustanowionej przez władze portu. Wylądowanie, oddanie na skład i wydawanie towarów odbywa się na koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo odbiorcy.

2) Jeżeli wylądowania dokonywa kapitan statku lub organ agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej, wówczas towary wylądowuje się, bez zawiadomienia o tem osoby uprawnionej do odbioru, do magazynu celnego, na przystani albo do publicznego magazynu lub prywatnego domu składowego na jej koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo.

3) Wylądowanie może nastąpić w nocy, w niedzielę lub dnie świąteczne na każdym miejscu przystani albo doków. W razie wylądowania towarów z pokładu zapomocą dźwigu kontrola pojedynczych sztuk winna być dokonywana na pokładzie przez kapitana statku i osobę uprawnioną do odbioru, za wręczeniem kapitanowi oryginału listu przewozowego-konosamentu i za cplątą wszelkich należności. W wypadku jednak, gdyby odbiorca nie miał przy tej czynności upoważnionego przedstawiciela, kapitan i organ agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej nie dopuszczają do żadnych późniejszych reklamacyj z tytułu wydania przesyłki z pokładu.

4) Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny nie dokonano wylądowania towaru ze statku w porcie przeznaczenia, kapitan statku i agent Rumuńskiej Żeglugi Morskiej mają prawo zatrzymania towaru na pokładzie, aby go w drodze powrotnej wylądować, a nawet do portu wyjścia statku odstawić, albo też według własnego uznania wylądować w porcie najbliższym, leżącym na drodze kursu statku. Z portu tego w takim razie przesyłka będzie przewieziona statkiem Rumuńskiej Żeglugi Morskiej lub w inny sposób do portu przeznaczenia na koszt Rumuńskiej Żeglugi Morskiej a na ryzyko towaru. Uprawniony do odbioru nie będzie miał żadnego prawa do odszkodowania z powodu opóźnienia.

Ce procédé n'est pas admis pour les envois adressés à ordre, qui, en aucun cas, ne pourront être délivrés que contre restitution de l'original de la lettre de voiture-connaissance.

3) La livraison des marchandises aux stations est réglée conformément aux prescriptions réglementaires des chemins de fer respectifs.

4) Les envois arrivés aux ports de destination sont mis à la disposition des destinataires aux conditions stipulées plus haut aux point 1 et 2 et à celles de l'art. 17.

5) En cas d'égarement, perte ou destruction par toute circonstance de l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance, la marchandise ne pourra être délivrée qu'après l'accomplissement, par la personne en droit, des formalités exigées par la loi du pays où la livraison aura lieu.

#### **Art. 17. Débarquement des marchandises aux ports de destination.**

1) A l'arrivée du vapeur à destination, le capitaine ou l'agent du Service Maritime Roumain ont la faculté de débarquer les marchandises par les moyens du bord ou par un entrepreneur de leur choix ou par l'entrepreneur imposé par les autorités du port respectif. Dans tous les cas, le débarquement, stationnement et livraison des marchandises a toujours lieu aux frais, risques et périls des destinataires.

2) Lorsque le débarquement sera opéré par les soins du capitaine ou de l'agent, il aura lieu sans qu'ils soit besoin d'en aviser le destinataire, et les marchandises seront déposées en Douane, à quai, ou dans un entrepôt ou magasin public ou particulier, à ses frais, risques et périls.

3) Le débarquement pourra être opéré les nuits, dimanches et fêtes sur tout quai ou tout dock. Lorsqu'il aura lieu sous palan, le contrôle des colis devra être effectué à bord contradictoirement entre le capitaine et le destinataire et la lettre de voiture-connaissance devra être remise au capitaine dûment acquittée; mais au cas où le destinataire ne serait pas représenté à cette opération par un mandataire légal, le capitaine et le Service Maritime Roumain n'admettront aucun contrôle postérieur à la livraison sous palan.

4) Lorsque, par suite d'une cause quelconque, le débarquement de la marchandise n'aura pas été effectué au port de destination, le capitaine et le Service Maritime Roumain sont autorisés à la conserver à bord pour la débarquer au retour et même à la ramener au point de départ ou à la déposer au port le plus voisin de son itinéraire, selon leur appréciation, d'où elle sera rapportée par l'un des vapeurs du Service Maritime Roumain ou par toute autre voie, aux frais du Service Maritime Roumain mais aux risques de la marchandise sans que son propriétaire puisse prétendre à aucune indemnité pour le retard.

Jeżeli uprawniony do odbioru nie zgłosi się z jakiegokolwiek przyczyny po przesyłkę, kapitan statku i organ agencji Rumuńskiej Żeglugi Morskiej zwolnią się od odpowiedzialności przez złożenie przesyłki do agencji celnej.

5) W razie pożaru na lądzie lub na morzu uprawnionemu do odbioru przesyłki nie służy prawo do odszkodowania ze strony Rumuńskiej Żeglugi Morskiej pomimo opłacenia składowego.

Rumuńska Żegluga Morska lub jej agenci nie mają w żadnym wypadku obowiązku ubezpieczać przesyłki nieodebrane.

#### Art. 18. Przeszkody w wydawaniu przesyłek.

1) Przy przeszkodach w wydawaniu na stacjach przeznaczenia postępowanie stosuje się do przepisów regulaminowych kolei wydającej.

Zawiadomienie o przeszkodach w wydaniu przesyłki jak również zawiadomienia dotyczące zarządzenia i wykonania sprzedaży przesyłki wysyła się każdorazowo nadawcy.

2) Jeżeli uprawniony do odbioru odmówi przyjęcia przesyłki, nadanej do oznaczonej osoby lub firmy, nadawca ma prawo rozporządzania przesyłką nawet w tym wypadku, gdy nie może okazać oryginału listu przewozowego-konosamentu.

3) Przy przeszkodach w wydawaniu w portach stawia się przesyłkę niezwłocznie do rozporządzenia nadawcy. Przesyłki niepodjęte po upływie 6 tygodni od czasu wysłania zawiadomienia o przeszkodzie, agencja jest uprawniona sprzedać lub też pozostawić urzędowi celnemu.

Towary, podlegające szybkiemu zepsuciu mogą być sprzedane także przed upływem wspomnianego terminu, a nawet natychmiast po przybyciu do portu przeznaczenia. To samo prawo służy również agencji w portach przeznaczenia w wypadku, gdy zachodzi obawa, że narosłe koszty przewozu, składowe i t. d. osiągnęły przypuszczalnie wartość przesyłki.

4) Sumę, uzyskaną ze sprzedaży, po potrąceniu przewoźnego i innych należności, oddaje się posiadaczowi oryginału listu przewozowego-konosamentu tylko za zwrotem tego dokumentu i przy zachowaniu postanowień punktu 1) art. 16.

Jeżeli kwota, uzyskana ze sprzedaży przesyłki, nie pokrywa należności przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie, nadawca i osoby uprawnione do odbioru obowiązane są solidarnie do zapłaty różnicy między kwotą, jaką przesyłka jest obciążona, a kwotą, uzyskaną ze sprzedaży.

#### Art. 19. Stwierdzenie uszkodzenia przesyłek. Reklamacje.

1) Stwierdzenia częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru na kolei żelaznej dokonywa się według Regulaminu Przewozu kolei stwierdzającej.

2) Stwierdzenia w portach dokonywują właściwe władze miejscowe. Stwierdzenie powinno być do-

Lorsque, pour une cause quelconque, les destinataires ne se présenteront pas pour retirer leurs marchandises, le capitaine et le Service Maritime Roumain seront déchargés par leur remise entre les mains des agents de la douane.

5) En cas d'incendie à terre ou à flot, les propriétaires des marchandises ne pourront exercer aucun recours contre le Service Maritime Roumain. La perception des frais de stationnement et de magasinage ne constitue pas une dérogation à cette règle.

Le Service Maritime Roumain ou ses agents ne prennent en aucun cas l'obligation de soigner l'assurance des marchandises en attendant leur retrait.

#### Art. 18. Empêchements à la livraison.

1) En cas d'empêchement à la livraison des envois aux stations de destination, les chemins de fer procèdent conformément à leurs règlements en vigueur.

L'avis d'empêchement ainsi que l'avis concernant la vente de la marchandise seront communiqués, pour chaque cas séparément, à l'expéditeur.

2) Si le destinataire d'une marchandise adressée à une personne ou firme refuse d'en prendre livraison, l'expéditeur a plein droit d'en disposer même s'il ne peut pas produire l'original de la lettre de voiture-connaissance.

3) En cas d'empêchement à la livraison dans le port de destination, la marchandise est mise immédiatement à la disposition de l'expéditeur. Au cas où le destinataire ne retirera pas l'envoi dans un délai de six semaines à partir de la notification par écrit, ou s'il refuse de la recevoir, l'agence est en droit de l'abandonner à la douane ou de la vendre.

Les marchandises sujettes à la détérioration rapide peuvent être vendues avant le délai mentionné plus haut, même immédiatement après leur arrivée à destination. Ce droit sera de même exercé par les agences de destination pour couvrir les taxes de transport, les frais de magasinage et autres frais dus en cas qu'ils atteignent approximativement la valeur de la marchandise.

4) En cas de vente, la somme obtenue moins les taxes de transport et les autres frais, ne peut être acquittée au détenteur de l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance, conformément aux dispositions de l'Art. 16 point 1), que contre la restitution de ce document.

Les administrations de transport ont le droit d'exercer un recours contre l'expéditeur solidairement avec la personne en droit de recevoir la marchandise, pour la différence entre la somme totale qui leur est due et le produit net de la vente des marchandises.

#### Art. 19. Constatation des dommages. Réclamations.

1) La constatation des pertes partielles ou des dommages aux stations de destination aura lieu en conformité avec les prescriptions du règlement de transport local de l'administration qui a fait la constatation.

2) La constatation des dommages aux ports de débarquement sera faite par les autorités locales.

konane protokółarnie. Do tej czynności należy wewzwać wszystkie znane strony zainteresowane.

3) Do wnoszenia reklamacyj z powodu całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki, jako też z powodu przekroczenia terminu dostawy, jest uprawniony tylko posiadacz oryginału listu przewozowego-konosamentu. Do reklamacji należy dołączyć oryginał listu przewozowego-konosamentu.

Jeżeli reklamację wnosi odbiorca, który już nie jest w posiadaniu oryginału listu przewozowego-konosamentu, ponieważ oddał go w porcie lub stacji przeznaczenia przy opłacie przewoźnego, wtedy może do reklamacji dołączyć otrzymaną kopję listu przewozowego-konosamentu.

4) Reklamacje przesyłek, które jeszcze nie nadeszły, wnosi się do Zarządu stacji (portu) nadania, we wszystkich innych wypadkach do Zarządu stacji (portu) przeznaczenia.

#### **Art. 20. Odpowiedzialność przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie za czynności swych pracowników.**

Przedsiębiorstwa, uczestniczące w przewozie odpowiadają za swoich pracowników i za inne osoby, któreimi posługują się przy wykonywaniu przewozu. Jeżeli jednak na żądanie interesantów pracownicy przedsiębiorstw tych sporządzają listy przewozowe-konosamenty, dokonywują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których przedsiębiorstwa owe nie są obowiązane, uważa się ich za działających z polecenia osób, dla których czynności te załatwiają. Przedsiębiorstwo nie odpowiada za takie czynności, wykonywane przez swych pracowników.

#### **Art. 21. Odpowiedzialność przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki.**

1) Przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie odpowiadają za szkody, powstałe wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru na kolei według postanowień Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej.

2) Za szkody wynikłe wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru na drodze morskiej odpowiadają przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie w granicach postanowień zamieszczonych w artykule 2 — b) niniejszego regulaminu. Sprzeczne zwyczaje handlowe w portach załadowania lub wyładowania nie będą uwzględnione.

Jeżeli nie można ustalić miejsca powstania szkody, przyjmuje się, że powstała w tem przedsiębiorstwie uczestniczącym w przewozie, gdzie szkoda najpierw stwierdzono.

Wyjątek stanowią uszkodzenia, powstałe wskutek wpływów atmosferycznych na towary, szczególnie wrażliwe na ciepło, zimno, wilgoć i inne zmiany ciśnienia atmosferycznego. W braku możliwości odmiennego stwierdzenia przypuszcza się przy takich towarach, że szkoda powstała w drodze morskiej.

compétentes. La constatation devra être faite d'une manière contradictoire et par procès-verbal en citant toutes les parties intéressées et connues.

3) Le droit de réclamer en cas de perte totale, partielle ou d'avarie de la marchandise ainsi que pour le dépassement du délai de livraison appartient au détenteur de l'exemplaire original. On devra annexer à la réclamation l'original de la lettre de voiture-connaissance.

Dans le cas où la réclamation est formulée par le destinataire et que celui-ci n'est plus en possession de l'original de la lettre de voiture-connaissance qui a été retenu par la station ou l'agence de destination à l'acquiescement des taxes, il peut annexer à sa réclamation la copie de la lettre de voiture-connaissance qui lui a été remise.

4) Les réclamations concernant les envois qui ne sont pas arrivés à destination, doivent être adressées à l'administrations à laquelle appartient la station ou l'agence d'expédition. Dans tous les autres cas, à l'administration de la station ou de l'agence de destination.

#### **Art. 20. Responsabilité des administrations de transport pour les agents attachés à leur service.**

Les administrations de transport sont responsables des agents attachés à leur service et des autres personnes qu'elles emploient pour l'exécution du transport. Toutefois, si à la demande de l'intéressé les agents des administrations de transport dressent les lettres de voiture-connaissances, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas aux administrations, ils sont considérés comme mandataires de celui à qui ces services ont été rendus et les administrations de transport ne sont pas responsables, en ce cas, du travail effectué par leurs agents.

#### **Art. 21. Responsabilité des administrations de transport pour la perte totale ou partielle ou pour les avaries.**

1) L'administration de transport est responsable des dommages qui résultent de la perte totale ou partielle ou de l'avarie causée à la marchandise sur les chemins de fer d'après les règles et les restrictions contenues dans la Convention internationale de Berne.

2) Pour les dommages qui résultent de la perte totale ou partielle ou de l'avarie causée à la marchandise pendant le trajet maritime, l'administration de transport n'est responsable que dans les limites des dispositions prévues à l'Art. 2-b du présent Règlement, sans considération des usages aux ports de chargement qui y seraient contraires.

Lorsqu'il ne sera pas possible de constater le lieu où le dommage a été produit, il sera considéré comme ayant été occasionné sur le réseau de l'administration qui l'a signalé d'abord.

Sont exceptés les dommages provoqués par les influences atmosphériques à certaines marchandises sensibles à la chaleur, à l'humidité, à la dépression, etc., qu'on présume résulter du fait de leur transport par mer dans l'impossibilité de toute autre constatation.

3) Przedsiębiorstwo uczestniczące w przewozie nie odpowiada za całkowitą lub częściową zaginięcie lub inną szkodę towarów, które muszą być załadowane na pokład, bądź z powodu takich rozmiarów pojedynczych sztuk, że pomieszczenie ich wewnątrz statku natrafia na trudności, bądź celem uchronienia innych, razem załadowanych towarów przed uszkodzeniem, bądź też z innych powodów.

**Art. 22. Ubezpieczenie towarów od ryzyka przewozu morzem, od ognia i kradzieży.**

Jeżeli nadawca pragnie ubezpieczyć towary od ryzyka przewozu morzem, od ognia i kradzieży, winien wartość ubezpieczenia oznaczyć słowami w odnośnej rubryce listu przewozowego-konosamentu. W tym wypadku Rumuńska Żegluga Morska ubezpiecza towar w towarzystwach ubezpieczeniowych, z którymi zawarła osobno umowę i pobiera na ich rachunek premje ubezpieczeniowe, podane w taryfie.

Na życzenie interesantów wydają stacje kolejowe i agencje Rumuńskiej Żeglugi Morskiej odpis odnośnej umowy ubezpieczeniowej.

Za załatwienie formalności ubezpieczeniowych nie pobiera się żadnej należności.

**Art. 23. Deklarowanie wartości dostawy.**

Deklaracja wartości dostawy może nastąpić tylko co do przewozów na kolejach żelaznych według postanowień Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej.

**Art. 24. Ogólna awaria.**

W wypadkach ogólnej awarii należy sporządzić w porcie Konstanca — bez względu na port przeznaczenia — opis awarii, oszacowanie i podział szkód i strat, poniesionych przez statek i towary, a to według postanowień regulaminu York-Anvers 1924.

Przy ustaleniu udziału w ogólnej awarii dolicza się do wartości towaru należności przewozowe.

Dla zabezpieczenia należytego ustalenia udziału w ogólnej awarii, odbiorcy są obowiązani przedstawić Rumuńskiej Żegludze Morskiej dokumenty, umożliwiające oznaczenie rzeczywistej wartości towarów. Na podstawie tych dokumentów Rumuńska Żegluga Morska oznaczy prowizorycznie sumę, którą odbiorca winien złożyć przed wykupem towaru jako zabezpieczenie aż do ostatecznego ustalenia jego udziału.

Rumuńska Żegluga Morska zastrzega sobie prawo zatrzymania towarów aż do złożenia prowizorycznie ustalonej sumy, służącej na pokrycie udziału w ogólnej awarii.

**Art. 25. Skargi sądowe przeciwko Rumuńskiej Żegludze Morskiej.**

W razie sporu z Rumuńską Żegludą Morską, wynikłego z zastosowania postanowień listu przewozowego-konosamentu w odniesieniu do przewozu morzem, wszelkie powództwo oraz zabezpieczenie powództwa winno być wszczęte w sądzie w Konstancji.

3) L'administration de transport ne répond pas des pertes partielles ou totales ou des dommages causés aux marchandises embarquées sur le pont du vapeur, soit à cause des dimensions des colis qui rendent difficile leur arrimage dans les cales, soit pour ne pas endommager les autres marchandises chargées ensemble, soit pour toute autre cause.

**Art. 22. Assurance des marchandises contre les risques maritimes, d'incendie et de vol.**

Si l'expéditeur désire assurer ses marchandises contre les risques maritimes, d'incendie et de vol, il devra inscrire la valeur à assurer, en lettres, dans la colonne destinée à cela dans la lettre de voiture-connaissance. En ce cas, le Service Maritime Roumain assure la marchandise auprès des sociétés d'assurance avec lesquelles il a des conventions spéciales, en percevant pour le compte de celles-ci les primes indiquées dans le tarif.

A la demande des intéressées, les stations des Chemins de Fer Polonais et les agences du Service Maritime Roumain, mettront à leur disposition une copie des dites conventions.

Pour l'accomplissement des formalités d'assurance il n'est perçu aucune taxe supplémentaire.

**Art. 23. Déclaration d'intérêt à la livraison.**

La déclaration d'intérêt à la livraison est admise seulement pour le transport par chemins de fer dans les conditions prévues par les prescriptions de la Convention internationale de Berne.

**Art. 24. Avaries communes.**

En cas d'avaries communes, la description, l'évaluation et la répartition des pertes et des dommages causés au vapeur et aux marchandises, sont à fixer à Constantza, quelle que soit la destination des marchandises, conformément aux règles York-Anvers 1924.

Pour la fixation des contributions aux avaries communes, les taxes de transport doivent être ajoutées à la valeur des marchandises.

Pour le garantissement du paiement de la quote-part de contribution à l'avarie commune, les destinataires sont tenus de présenter au Service Maritime Roumain les documents des marchandises par lesquels pourra être constatée leur valeur réelle. Sur la base de ces documents le Service Maritime Roumain fixera le quantum du dépôt provisoire qu'ils auront à déposer comme garantie avant le retrait de la marchandise et jusqu'à l'établissement du règlement définitif de contribution et de la liquidation de l'avarie commune.

Le Service Maritime Roumain se réserve le droit de retenir les marchandises jusqu'à la remise du dépôt provisoire qui servira pour couvrir la quote-part de contribution aux avaries communes.

**Art. 25. Actions judiciaires contre le Service Maritime Roumain.**

En cas de litige avec le Service Maritime Roumain né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente lettre de voiture-connaissance concernant le transport par eau, toute demande ou action judiciaire, même par voie de garantie, devra être portée devant le Tribunal de Constantza.



## OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU.

Do przewozu towarów w polsko-rumuńsko-lewantyńskiej komunikacji związkowej stosują się:

A) Do przewozu koleją żelazną — postanowienia Berneńskiej Konwencji Międzyarodowej (K. M. T.) z 21 października 1924 r. z Ujednoliceniami Postanowieniami dodatkowymi, o ile Regulamin przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej nie zawiera odmiennych postanowień.

B) Do przewozu drogą morską statkami Rumuńskiej Żeglugi Morskiej (R. Z. M.) postanowienia rumuńskiego prawa handlowego, tom II, Regulamin przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej oraz ogólne warunki przewozu, zamieszczone w niniejszym liście przewozowym-konosamencie.

1. Rumuńska Żegluga Morska przyjmuje na siebie poniżej wyszczególnione obowiązyki z wyjątkiem przewidzianych w następujących zastrzeżeniach:

a) odpowiada za przepisowe przysposobienie i zaopatrzenie statku utrzymywanie go w stanie zdatnym do pływania i dokonania zamierzonej podróży — wyższy niedostrzeżalne wady i usterki;

b) odpowiada za przewinięcia swych pracowników przy przyjęciu, przechowaniu, ładowaniu i wydawaniu przesyłek;

2. Rumuńska Żegluga Morska nie odpowiada za szkody, awaryj oraz zaginięcia, spowodowane:

a) siłą wiatru, rozbitciem statku, przeciekaniem, pożarem, eksplozją, zmiwcem z pokładu, najchaniem na mieliznę, oraz innymi z żegluga morską związanymi wypadkami;

b) wojną, rabunkiem, kradzieżami — wyjąwszy rabunki i kradzież dokonane przez własną załogę — zajęciem przez władze, wrzuceniem przesyłek do morza, zajęciem statku, dezynfekcją, powstaniem, buntem, strajkiem lub lokautem;

c) eksplozją kotłów albo rur, złamaniem osi przy sikawkach i przyborach ładunkowych, usterkami i wadami statku, jego urządzeń, maszyn, kotłów i przynależności, chyba że wady i usterki te są widoczne;

d) robactwem, myszami, rdzą, griciem, pęknięciem, upałem, deszczem, wodą morską, wpływami atmosferycznymi, uszkodzeniem przy załadunku, wyładunku i przeladunku, uszkodzeniem powstałym w drodze morskiej, oraz za szkody, powstałe skutkiem przyrodzonej własności towarów.

Za wymienione szkody R. Z. M. nie odpowiada nawet wtedy, jeżeli powstały wskutek opieszalności pilota, kapitana i załogi statków lub innych przy R. Z. M. zajętych osób, nawet jeśli się przyczyniły do powstania lub powiększenia szkód lub wypadków wyżej wymienionych.

3. R. Z. M. nie odpowiada za szkody, zaginięcia i awaryj, powstałe wskutek uszkodzenia, gnicia, zniekształcenia, wycieku, zatkania się z innymi towarami, wyparowania — wyjąwszy wypadki, w których szkodę spowodowali pracownicy R. Z. M. w warunkach, przewidzianych w punkcie 1. lit. b).

4. Statek jest uprawniony do opuszczenia portu i wypłynięcia na pełne morze bez pilota, do holowania innych statków wodnych lub do zboczenia z kierunku jazdy celem ratowania ludzkiego życia lub majątku.

Statki mogą także zawiązać do portów, nieprzewidzianych w rozkładzie jazdy jako porty zatrzymania się, może towarów przeladować, wysłać je dalej w kierunku nie są przeznaczone, zawiązać także w stanie ładownym do doków, towarów złożyć na skład lub je przeladować na barki dla dalszego ich załadunku lub wyładunku.

5. R. Z. M. nie odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie towarów, załadowanych na pokładzie.

6. Wyłącza się od przewozu w polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej wszystkie materiały wybuchowe, samozapalne, żrące i cuchnące, przedmioty o objętości ponad 3 m<sup>3</sup> i wadze w metrze sześciennym mniej jak 250 kg, przedmioty dłuższe niż 7 m lub wadze w jednej sztuce ponad 750 kg, tudzież inne towary, wymienione w taryfie.

7. Towary z widocznymi śladami naruszenia lub uszkodzenia opakowania albo w wadliwym opakowaniu, mogą być od przewozu wyłączone.

Wszystkie sztuki winny być odczechowane trwale i wyraźnie. Lity i liczby muszą być przynajmniej 5 cm wysokości. Znaki i liczby należy umieścić na samym towarze lub na tabliczce z trwałego materiału, dobrze przynocowanej do towaru. Przedmioty nieopakowane lub niemogące być odczechowane, winny posiadać inne znaki odróżniające.

8. R. Z. M. nie odpowiada za zaginięcie zawartości lub uszkodzenie sztuk wadliwie opakowanych, jak również nie odpowiada za opóźnienie dostawy lub za zamięnię sztuk wadliwie odczechowanych.

9. Nadawca odpowiada za ścisłość oświadczeń w liście przewozowym-konosamencie tudzież za fałszywą lub niedokładną deklarację towarów wyłączonych od przewozu i ponosi wszelkie skutki takiego oświadczenia według Regulaminu przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy. Po oddaniu oryginału listu przewozowego-konosamentu przedsiębiorstwu przewozowemu, odbiorca odpowiada solidarnie z nadawcą.

10. R. Z. M. nie odpowiada za miarę, wagę, jakość, zawartość i wartość poszczególnych sztuk, nawet w razie zamieszczenia tychże danych w liście przewozowym-konosamencie.

11. Jeżeli z powodu kwarantany, blokady, wojny, zarządzenia władz zwierzchnich, zamieszek, strajku lub tem podobnych przyczyn kapitan statku sądzi, że nie dopłynie do portu przeznaczenia, wtedy może towary na ich koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo wyładować w innym porcie, jaki uzna za odpowiedni na ten cel.

12. Po przybyciu statku do portu przeznaczenia kapitan statku lub agent R. Z. M. mogą wyładowanie uskutecznić przyborami pokładowymi lub też powierzyć przedsiębiorcy według ich uznania albo ustanowionemu przez władze odnośnego portu. We wszystkich wypadkach wyładowanie, złożenie na skład i wydanie towarów odbywa się bez wyjątku na koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo odbiorcy.

Jeżeli wyładowanie dokonują kapitan statku lub agent R. Z. M. wówczas towary będą bez zawiadomienia o tem osoby uprawnionej do odbioru wyładowane i złożone do magazynu cel-

nego, na przystani, do magazynu publicznego lub składu prywatnego na jej koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo.

Wydanie towaru następuje tylko za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu, po opłaceniu należności.

Jeżeli towar wyładowany jest z dwiema wprost z pokładu, obowiązkowa kontrola pojedynczych sztuk winna się odbyć na pokładzie w obecności kapitana s aktu i odbiorcy. O ile odbiorca nie był przy tej manipulacji zastąpiony przez swego ustawowego pełnomocnika, kapitan ani agent R. Z. M. nie zezwala na żadną późniejszą kontrolę lub reklamację z powodu wydania towaru wprost z pokładu.

Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny odbiorca nie jawi się po odbiorze przesyłki, kapitan statku lub agent R. Z. M. mogą się uwolnić od wszelkiej odpowiedzialności przez oddanie jej do agencji celnej.

Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny nie wyładowano towaru w porcie przeznaczenia, kapitan statku i agent R. Z. M. mają prawo wyładować go w drodze portowej.

W razie wybuchu pożaru na ładzie lub na morzu, R. Z. M. nie odpowiada za szkody, które przesyłki poniosły, a to nawet wtedy, jeśli pobrano należności postojowego lub składowego.

13. Jeżeli list przewozowy-konosament opiewa „na zlecenie”, uważa się tę osobę względnie firmę za uprawnioną do odbioru przesyłki, która przedstawia iodosowan na swoje nazwisko oryginał listu przewozowego-konosamentu. Zarządy przewozowe nie mają obowiązku sprawdzać tożsamości osoby lub firmy jak również prawdziwości podpisów zamieszczonych na liście przewozowym-konosamencie. Przesyłki nadane „na zlecenie” nie mogą być w żadnym razie wydane inaczej, jak tylko za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu. W razie zarzucenia, zagubienia lub zniszczenia w jakiegokolwiek okoliczności oryginału listu przewozowego-konosamentu przesyłki nie może być wydane dopóki uprawniony do odbioru nie wypełni przepisanych przez prawo formalności.

14. Jeżeli przewoźne i inne należności mają być uiszczone w porcie przeznaczenia, należy je uiszczyć przy wydaniu przesyłki w gotówce w walucie krajowej miejsca zapłaty. Przy przeliczeniu waluty taryfowej na walutę odnośnego kraju obowiązują kursy rachowania, podane do ogólnej wiadomości, zapomocą ogłoszeń, wywieszonych przy okienkach kasowych przedsiębiorstw uczestniczących w przewoźnie.

15. Jeżeli przesyłki w porcie przeznaczenia nie można wydać, należy ją niezwłocznie postawić do rozporządzenia nadawcy. Jeżeli odbiorca nie odbierze przesyłki w ciągu sześciu tygodni, licząc od dnia uwidocznienia o nadejściu, lub jeżeli odbiorca wzbrania się przyjąć przesyłkę, wtedy agencja R. Z. M. jest uprawniona przesyłkę sprzedać lub oddać ją Urzędowi celnemu.

Towary, podlegające szybkiemu zepsuciu, można sprzedać natchmiast po ich nadejściu.

To samo prawo służy a'encjom w portach przeznaczenia aby pokryć narazie koszty przewozu, składowe i t. d. w wypadku, gdy one osłagna przyspuszcza nie wartość przesyłki.

16. Stwierdzenie szkody winno nastąpić w porcie wyładunku przez powołane do tego władze miejscowe. Stwierdzenie szkody nastąpić protokółnie po wezwaniu wszystkich znanych stron zainteresowanych. Stwierdzenie szkody na stacji przeznaczenia odbywa się według odnośnych postanowień taryf kolejowych wewnętrznych.

Wszelkie roszczenia o odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo awaryj należy wnosić w terminach, przewidzianych w Konwencji Berneńskiej.

17. Na wypadek ogólnej awaryj winno nastąpić jej opisanie, oszacowanie i reparaycja wysokości szkód i strat wyrządzonych towarom, niezależnie od miejsca przeznaczenia towaru, w Konstancja według regulaminu York-Anvers 1924.

Celem zabezpieczenia wpłaty kwoty udziałowej ogólnej awaryj zobowiązują się odbiorcy do przedłożenia dokumentów, na podstawie których można stwierdzić rzeczywistą wartość towarów. Na podstawie tych dokumentów winna R. Z. M. ustalić wysokość prowizorycznej wpłaty, którą odbiorcy winni przed wykupem towaru uiszczyć jako zabezpieczenie do czasu definitywnego ustalenia kwoty udziałowej i likwidacji ogólnej awaryj.

18. W wypadkach spornych z Rumuńską Żegluga Morską wynikłych z interpretacji lub wykonania tego listu przewozowego-konosamentu odcześnie od przewozu drogą morską wszelkie kroki sądowe lub powództwo jako też i postępowanie gwarancyjne winny być skierowane do sądu w Konstancja.

## CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRANSPORT.

Pour le transport des marchandises dans le trafic direct Polono-Roumain-Levant, seront appliquées:

A) Pour les parcours par chemins de fer, les dispositions de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) du 23 Octobre 1924 avec les dispositions complémentaires uniformes, mais avec les exceptions portées dans le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levant.

B) Pour les parcours sur mer, par les vapeurs du Service Maritime Roumain (S. M. R.), les dispositions du Livre II du Code de Commerce roumain, le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levant, ainsi que les conditions générales de transport stipulées dans la présente lettre de voiture-connaissance.

1. Le Service Maritime Roumain assume les responsabilités notées plus bas, sauf les exceptions prévues dans les clauses qui suivent:

a) il est responsable de ce que le vapeur soit armé et outillé réglementairement, en bon état de navigabilité et à même d'accomplir le voyage projeté, exception faite pour les défauts ou vices cachés;

b) il est responsable des fautes commises par ses préposés, dans l'arrimage, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison.

2. Le Service Maritime Roumain n'est pas responsable des dommages, avaries et pertes causées:

a) par force majeure, naufrage, coulage, incendie, explosion, abordage, échouement ou autres accidents de navigation;

b) par les guerres, pillage, le vol (à moins que le pillage ou le vol n'ait été commis par l'équipage du vapeur), par arrêts des autorités, par jet ou prise, désinfection, par mutinerie, émeutes, grève ou lockout;

c) par l'éclatement de chaudières ou de conduites, par rupture d'arbre, d'appareils d'extinction et de chargement, par défauts ou vices du navire, de ses agrès, machines, chaudières et accessoires (sauf le cas de défauts ou vices apparents);

d) par la vermine, les rats, la rouille, la décomposition, la casse, la chaleur, la pluie, l'eau de mer, les influences atmosphériques, les dégâts à l'embarquement, le débarquement, le transbordement, détérioration pendant le transport par mer ou les dommages inhérents à la nature des marchandises embarquées.

Le S. M. R. n'est pas responsable des dommages, alors même que des négligences, des fautes du pilote, du capitaine, de l'équipage ou d'autres personnes employées à son service, auraient contribué à déterminer ou à aggraver les dommages, ou les accidents ci-dessus énumérés.

3. Le S. M. R. n'est pas responsable des dommages, pertes et avaries causées par détérioration, pourriture, déformation, coulage, contact d'autres marchandises, ou évaporation qu'au cas où il y aurait faute de ses préposés, dans les termes de la clause 1, lettre b).

4. Le vapeur a le droit de quitter le port et de naviguer sans pilote, de remorquer d'autres navires, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens. De plus, le vapeur est libre de faire relâche dans les ports qui se trouvent même en dehors de son itinéraire, de transborder les marchandises, de les acheminer vers leur lieu de destination, d'entrer en cale sèche avec des marchandises à bord, d'emmagasiner les marchandises, de les transporter dans des allées pour les charger ou les décharger.

5. Le Service Maritime Roumain ne répond pas des pertes partielles ou totales ou des dommages causés aux marchandises embarquées sur le pont du navire.

6. Sont exclus du transport dans le trafic Polono-Roumain-Levant: toutes les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée; les matières corrosives et celles qui répandent une mauvaise odeur; les objets d'un volume supérieur à 3 mètres cubes et pesant chacun moins de 250 kilogrammes par mètre cube; les objets plus longs que 7 mètres et ceux pesant plus de 750 kgmes chacun, ainsi que les autres objets indiqués dans le tarif.

7. Les marchandises qui présentent des signes manifestes d'avarie ou de violation de leur emballage ou ayant un emballage faible le peuvent être refusées.

Tous les colis doivent être munis de marques distinctives et durables. Les lettres et chiffres doivent avoir une hauteur d'au moins 5 cm. Les marques et numéros doivent être appliqués directement sur les colis soit sur des étiquettes d'un matériel durable et bien accrochées aux colis. Les objets non emballés, sur lesquels on ne peut pas appliquer des marques, doivent porter d'autres signes distinctifs.

8. Le Service Maritime Roumain n'est pas responsable des pertes du contenu des colis ou de la détérioration des marchandises dont l'emballage est insuffisant, pas plus que de l'égarment, du retard ou du changement des colis non suffisamment marqués.

9. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications faites dans la lettre de voiture-connaissance, de même dans le cas d'une déclaration fautive ou inexacte des marchandises exclues au transport, et supporte toutes les conséquences dont mention est faite dans le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levant. Le destinataire est responsable solidairement avec l'expéditeur dès que la lettre de voiture-connaissance originale ait été retirée par l'administration de transport.

10. Le Service Maritime Roumain ne répond pas du poids, de la mesure, de la qualité, du contenu et de la valeur des colis, bien que mentionnés dans la lettre de voiture-connaissance.

11. Lorsque, par suite de quarantaine, de blocus, de guerre, d'arrêts des autorités, de troubles, grève ou d'autres motifs du même genre, le capitaine estime qu'il ne pourra pas atteindre son port de destination, il a la faculté de débarquer les marchandises à leur frais, risques et périls à tout autre port qui lui paraîtra convenable.

12. A l'arrivée du navire à destination, le capitaine ou l'agent ont la faculté de débarquer les marchandises par les moyens du

bord ou par un stevedore de leur choix ou par l'entrepreneur imposé par les autorités du port respectif. Dans tous les cas, le débarquement et livraison des marchandises a toujours lieu aux frais, risques et périls des destinataires.

Lorsque le débarquement sera opéré par les soins du capitaine ou de l'agent, il aura lieu sans qu'il soit besoin d'en aviser le destinataire, et les marchandises seront déposées en Douane, à quai, dans un entrepôt ou magasin, le tout à ses frais, risques et périls.

La livraison des marchandises ne sera faite que sur la remise de l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissance, régulièrement acquittée.

Lorsqu'il aura lieu sous palan, le contrôle des colis devra être effectué à bord, contradictoirement entre le capitaine et le destinataire; mais, au cas où le destinataire ne serait pas représenté à cette opération par un mandataire légal, le capitaine et l'agent n'admettront aucun contrôle ou réclamation postérieure à la livraison sous palan.

Lorsque, par suite d'une cause quelconque, le destinataire ne se présentera pas pour retirer ses marchandises, le capitaine et le S. M. R. seront déchargés par leur remise aux agents de la douane.

Lorsque, par suite d'une cause quelconque, le débarquement des marchandises n'aura pas été effectué au port de destination, le capitaine et le S. M. R. sont autorisés de les débarquer au retour.

En cas d'incendie à terre ou à flot, le S. M. R. n'est pas responsable des dommages soufferts par les marchandises. La perception des frais de stationnement ou de magasinage ne constitue pas une dérogation à cette règle.

13. Si la lettre de voiture-connaissance est adressée à ordre, il est considéré en droit de recevoir la marchandise, la personne ou firme qui présentera l'exemplaire original endossé à son nom. Les administrations de transport ne sont pas obligées de vérifier l'identité de la dite personne ou firme, pas plus l'authenticité des signa ures apposées sur la lettre de voiture-connaissance.

Les envois adressés à ordre ne peuvent être délivrés, en aucun cas, que contre restitution de l'original de la lettre de voiture-connaissance. En cas d'égarement, perte ou destruction par toute circonstance de l'exemplaire original, la marchandise ne pourra être délivrée qu'après l'accomplissement, par la personne en droit, des formalités exigées par la loi.

14. Lorsque les taxes de transport et les autres frais tarifaires sont payables à un port de destination, elles doivent être versées contre livraison des marchandises, en espèces, dans la monnaie du pays respectif. Pour la conversion des monnaies tarifaires dans la monnaie du pays respectif il sera pris comme base les cours affichés aux guichets des administrations de transport.

15. En cas d'empêchement à la livraison au port de destination, la marchandise est mise immédiatement à la disposition de l'expéditeur. Si elle n'est pas retirée dans un délai de six semaines de la date de l'avis ou si le destinataire refuse de la recevoir, l'agence est en droit de l'abandonner à la douane ou de la vendre.

Les marchandises sujettes à la détérioration rapide peuvent être vendues même immédiatement après leur arrivée.

Ce droit sera de même exercé par les agences de destination pour couvrir les taxes de transport, les frais de magasinage et autres frais dus en cas qu'ils atteignent approximativement la valeur de la marchandise.

16. La constatation des dommages au port de débarquement sera faite par les autorités locales compétentes. La constatation devra être faite d'une manière contradictoire et par procès-verbal en citant toutes les parties intéressées et connues. La constatation dans les stations de destination, aura lieu en conformité avec les prescriptions du règlement de transport local des chemins de fer.

Toute demande de dédommagement pour perte totale, partielle ou pour avarie, devra être adressée dans les délais prévus dans la Convention Internationale de Berne.

17. En cas d'avarie commune, la description, l'évaluation et la répartition des pertes et des dommages causés aux marchandises sont à fixer à Constanzta, quelle que soit la destination des marchandises, conformément aux règles York-Anvers 1924.

Pour le garantissement du paiement de la quote part de contribution à l'avarie commune, les destinataires sont tenus de présenter au S. M. R. les documents des marchandises par lesquels pourra être constatée leur valeur réelle. Sur la base de ces documents, le S. M. R. fixera le quantum du dépôt provisoire qu'ils auront à déposer comme garantie avant le retrait de la marchandise et qui sera retenu jusqu'à l'établissement du règlement définitif de contribution et de liquidation de l'avarie commune.

18. En cas de litige avec le S. M. R. né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente lettre de voiture-connaissance, concernant le transport par eau, toute demande ou action judiciaire, même par voie de garantie, devra être portée devant le Tribunal de Constanzta.

## INDOSY.— ENDOSSEMENTS.

Za mnie na zlecenie Pana \_\_\_\_\_  
Pour moi à l'ordre de Mr. \_\_\_\_\_

z \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ dnia,  
\_\_\_\_\_ le

Podpis  
Signature

Za mnie na zlecenie Pana \_\_\_\_\_  
Pour moi à l'ordre de Mr. \_\_\_\_\_

z \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ dnia,  
\_\_\_\_\_ le

Podpis  
Signature

Za mnie na zlecenie Pana \_\_\_\_\_  
Pour moi à l'ordre de Mr. \_\_\_\_\_

z \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ dnia,  
\_\_\_\_\_ le

Podpis  
Signature





## OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU.

Do przewozu towarów w polsko-rumuńsko-lewantyńskiej komunikacji związkowej stosują się:

A) Do przewozu koleją żelazną — postanowienia Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej (K. M. T.) z 21 października 1924 r. z Ujednoliceniami Postanowieniami dodatkowymi, o ile Regulamin przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej nie zawiera odmiennych postanowień.

B) Do przewozu drogą morską statkami Rumuńskiej Żegluga Morskiej (R. Z. M.) postanowienia rumuńskiego prawa handlowego, tom II, Regulamin przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej oraz ogólne warunki przewozu, zamieszczone w niniejszym liście przewozowym-konosamencie.

1. Rumuńska Żegluga Morska przyjmuje na siebie poniżej wyszczególnione obowiązków z wyjątkiem przewidzianych w następujących zastrzeżeniach:

a) odpowiada za przepisowe wyposażenie i zaopatrzenie statku utrzymywanie go w stanie zdolnym do pływania i dokonania zamierzonej podróży — wyjątkowo niedostrzeżenie wady i usterki;

b) odpowiada za przewiezienie swych pracowników przy przyjęciu, przechowaniu, ładowaniu i wydawaniu przesyłek.

2. Rumuńska Żegluga Morska nie odpowiada za szkody, awaryjność oraz zaginięcie, spowodowane:

a) siłą wyższą, rozbiciem statku, przeciekaniem, pożarem, eksplozją, zmięciem z pokładu, najchaniem na mieliznę, oraz innymi z żegluga morską związanymi wypadkami,

b) wojną, rabunkiem, kradzieżą — wyjątkowo rabunki i kradzież dokonane przez własną załogę — zajęciem przez władzę, wrzuceniem przesyłek do morza, zajęciem statku, dezynfekcją, powstaniem, buntem, strajkiem lub lokautem,

c) eksplozją kotłów albo rur, złamaniem osi przy sikawkach i przyborach ładunkowych, usterkami i wadami statku, jego urządzeń, maszyn, kotłów i przynależności, chyba że wady i usterki te są widoczne,

d) robactwem, myszami, rdzą, grzyciem, pęknięciem, upałem, deszczem, wodą morską, woliwami atmosferycznymi, uszkodzeniem przy załadunku, wyładunku i przeladunku, uszkodzeniem powstałym w drodze morskiej, oraz za szkody, powstałe skutkiem przyrodzonej właściwości towarów.

Za wymienione szkody R. Z. M. nie odpowiada nawet wtedy, jeżeli powstały wskutek opieszłości pilota, kapitana i załogi statków lub innych przy R. Z. M. zajętych osób, nawet jeśli się przyczyniły do powstania lub powiększenia szkód lub wypadków wyżej wymienionych.

3. R. Z. M. nie odpowiada za szkody, zaginięcie i awaryjność, powstałe wskutek uszkodzenia, gnicia, zniekształcenia, wycieku, zetknięcia się z innymi towarami, wyparowania — wyjątkowo wypadki, w których szkoda spowodowana pracownicy R. Z. M. w warunkach, przewidzianych w punkcie 1. lit. b).

4. Statek jest uprawniony do opuszczenia portu i wypłynięcia na pełne morze bez pilota, do holowania innych statków wodnych lub do zbroczenia z kierunku jazdy celem ratowania ludzkiego życia lub majątku.

Statek może także zawinąć do portów, nieprzewidzianych w rozkładzie jazdy jako porty zatrzymania się, może towary przeładować, wysłać je dalej w kierunku nie swoim przeznaczenia, zawinąć także w stanie ładownym do doków, towary złożyć na skład lub je przeładować na barki dla dalszego ich załadunku lub wyładunku.

5. R. Z. M. nie odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie towarów, załadowanych na pokładzie.

6. Wyląca się od przewozu w polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej wszystkie materiały wybuchowe, samozapalne, żrące i cuchnące, przedmioty o objętości ponad 3 m<sup>3</sup> i ważące w metrze sześciennym mniej jak 250 kg, przedmioty dłuższe niż 7 m lub ważące w jednej sztuce ponad 750 kg, tudzież inne towary, wymienione w taryfie.

7. Towary z widocznymi śladami naruszenia lub uszkodzenia opakowania albo w wadliwym opakowaniu, mogą być od przewozu wylączone.

Wszystkie sztuki winny być ocechowane trwale i wyraźnie. Litera i liczby muszą być przynajmniej 5 cm wysokości. Znaki i liczby należy umieścić na samym towarze lub na tabliczce z trwałego materiału, dobrze przyocowanej do towaru. Przedmioty nieopakowane lub niemogące być cechowane, winny posiadać inne znaki odróżniające.

8. R. Z. M. nie odpowiada za zaginięcie zawartości lub uszkodzenie sztuk wadliwie opakowanych, jak również nie odpowiada za opóźnienie dostawy lub za zamianę sztuk wadliwie cechowanych.

9. Nadawca odpowiada za ścisłość oświadczeń w liście przewozowym-konosamencie tudzież za fałszywą lub niedokładną deklarację towarów wylączonej od przewozu i ponosi wszelkie skutki takiego oświadczenia według Regulaminu przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy. Po oddaniu oryginału listu przewozowego-konosamentu przedsiębiorstwu przewozowemu, odbiorca odpowiada solidarnie z nadawcą.

10. R. Z. M. nie odpowiada za miarę, wagę, jakość, zawartość i wartość poszczególnych sztuk, nawet w razie zamieszczenia tychże danych w liście przewozowym-konosamencie.

11. Jeżeli z powodu kwantary, blokady, wojny, zarządzenia władz zwierzchnich, zamieszek, strajku lub tem podobnych przyczyn kapitan statku sądzi, że nie dopłynie do portu przeznaczenia, wtedy może towary na ich koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo wyładować w innym porcie, jaki uzna za odpowiedni na ten cel.

12. Po przybyciu statku do portu przeznaczenia kapitan statku lub agent R. Z. M. mogą wyładowanie uskutecznić przyborami pokładowymi lub też powierzyć przedsiębiorcy według ich uznania albo ustanowionemu przez władzę odnosnego portu. We wszystkich wypadkach wyładowanie, złożenie na skład i wydanie towarów odbywa się bez wyjątku na koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo odbiorcy.

Jeżeli wyładowania dokonują kapitan statku lub agent R. Z. M. wówczas towary będą bez zawiadomienia o tem osoby uprawnionej do odbioru wyładowane i złożone do magazynu cel-

nego, na przystani, do magazynu publicznego lub składu prywatnego na jej koszt, ryzyko i niebezpieczeństwo.

Wydanie towaru następuje tylko za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu, po opłaceniu należności.

Jeżeli towar wyładowany jest z dwiema wprost z pokładu, obowiązuje kontrola pojedynczych sztuk winna się odbyć na pokładzie w obecności kapitana statku i odbiorcy. O ile odbiorca nie był przy tej manipulacji zastąpiony przez swego ustawowego pełnomocnika, kapitan ani agent R. Z. M. nie zezwola na żadną późniejszą kontrolę lub reklamację z powodu wydania towaru wprost z pokładu.

Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny odbiorca nie jawi się po odbiorze przesyłki, kapitan statku lub agent R. Z. M. mogą się uwolnić od wszelkiej odpowiedzialności przez oddanie jej do agencji celnej.

Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny nie wyładowano towaru w porcie przeznaczenia, kapitan statku i agent R. Z. M. mają prawo wyładować go w drodze powrotnej.

W razie wybuchu pożaru na lądzie lub na morzu, R. Z. M. nie odpowiada za szkody, które przesyłki poniosły, a to nawet wtedy, jeśli pobrano należności stojącego lub składowego.

13. Jeżeli list przewozowy-konosament opiewa „na zlecenie”, uważa się tę osobę względnie firmę za uprawnioną do odbioru przesyłki, która przedstawi indosowany na swoje nazwisko oryginał listu przewozowego-konosamentu. Zarządy przewozowe nie mają obowiązku sprawdzać tożsamości osoby lub firmy jak również prawdziwości podpisów zamieszczonych na liście przewozowym-konosamencie. Przesyłki nadane „na zlecenie” nie mogą być w żadnym razie wydane inaczej, jak tylko za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu. W razie zarzucenia, zagubienia lub zniszczenia w jakiegokolwiek okoliczności oryginału listu przewozowego-konosamentu przesyłki nie może być wydane dopóki uprawniony do odbioru nie wypełni przepisanych przez prawo formalności.

14. Jeżeli przewoźne i inne należności mają być uiszczone w porcie przeznaczenia, należy je uiszczyć przy wydaniu przesyłki w gotówce w walucie krajowej miejsca zapłaty. Przy przeliczeniu waluty taryfowej na walutę odnosnego kraju obowiązują kursy przechowania, podane do ogólnej wiadomości, zapomocą ogłoszeń, wywieszonych przy okienkach kasowych przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie.

15. Jeżeli przesyłki w porcie przeznaczenia nie można wydać, należy ją niezwłocznie postawić do rozporządzenia nadawcy. Jeżeli odbiorca nie odbierze przesyłki w ciągu sześciu tygodni, licząc od dnia wiadomości o nadejściu, lub jeżeli odbiorca wzbrania się przyjąć przesyłkę, wtedy agencja R. Z. M. jest uprawniona przesyłkę sprzedać lub oddać jej Urzędowi celnemu.

Towary, podlegające szybkiemu zepsuciu, można sprzedać natychmiast po ich nadejściu.

To samo prawo służy agencjom w portach przeznaczenia aby pokryć narazie koszty przewozu, składowe i t. d. w wypadku, gdy one osiągną przyszuć wartość przesyłki.

16. Stwierdzenie szkody winno nastąpić w porcie wyładunku przez powołane do tego władze miejscowe. Stwierdzenie szkody nastąpić protokółowo po wezwaniu wszystkich znanych stron zainteresowanych. Stwierdzenie szkody na stacji przeznaczenia odbywa się według odnosnych postanowień taryf kolejowych wewnętrznym.

Wszelkie roszczenia o odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo awaryjność należy wnieść w terminach, przewidzianych w Konwencji Berneńskiej.

17. Na wypadek ogólnej awaryjności winno nastąpić jej opisanie, oszacowanie i repartycja wysokości szkód i strat wyrządzonych towarom, niezależnie od miejsca przeznaczenia towaru, w Konstancji według regulaminu York-Anvers 1924.

Celem zabezpieczenia wpłaty kwoty udziałowej ogólnej awaryjności zobowiązują się odbiorcy do przedłożenia dokumentów, na podstawie których można stwierdzić rzeczywistą wartość towarów. Na podstawie tych dokumentów winna R. Z. M. ustalić wysokość prowizorycznej wpłaty, która odbiorcy winni przed wykupem towaru uiszczyć jako zabezpieczenie do czasu definitywnego ustalenia kwoty udziałowej i likwidacji ogólnej awaryjności.

18. W wypadkach spornych z Rumuńską Żegluga Morską wynikłych z interpretacji lub wykonania tego listu przewozowego-konosamentu odcisnąć do przewozu drogą morską wszelkie kroki sądowe lub powództwo jako też i postępowanie gwarancyjne winny być skierowane do sądu w Konstancji.

## CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRANSPORT.

Pour le transport des marchandises dans le trafic direct Polono-Roumain-Levantain, seront appliquées:

A) Pour le parcours par chemins de fer, les dispositions de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) du 23 Octobre 1924 avec les dispositions complémentaires uniformes, mais avec les exceptions portées dans le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levantain.

B) Pour le parcours sur mer, par les vapeurs du Service Maritime Roumain (S. M. R.), les dispositions du Livre II du Code de Commerce roumain, le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levantain, ainsi que les conditions générales de transport stipulées dans la présente lettre de voiture-connaissancement.

1. Le Service Maritime Roumain assume les responsabilités notées plus bas, sauf les exceptions prévues dans les clauses qui suivent:

a) il est responsable de ce que le vapeur soit armé et outillé réglementairement, en bon état de navigabilité et à même d'accomplir le voyage projeté, exception faite pour les défauts ou vices cachés;

b) il est responsable des fautes commises par ses préposés, dans l'arrimage, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison.

2. Le Service Maritime Roumain n'est pas responsable des dommages, avaries et pertes causés:

a) par force majeure, naufrage, coulage, incendie, explosion, abordage, échouement ou autres accidents de navigation;

b) par les guerres, pillage, le vol (à moins que le pillage ou le vol n'ait été commis par l'équipage du vapeur), par arrêts des autorités, par jet ou prise, désinfection, par mutinerie, émeutes, grève ou lockout;

c) par l'éclatement de chaudières ou de conduites, par rupture d'arbre, d'appareils d'extinction et de chargement, par défauts ou vices du navire, de ses agrès, machines, chaudières et accessoires (sauf le cas de défauts ou vices apparents);

d) par la vermine, les rats, la rouille, la décomposition, la casse, la chaleur, la pluie, l'eau de mer, les influences atmosphériques, les dégâts à l'embarquement, le débarquement, le transport, la détérioration pendant le transport par mer ou les dommages inhérents à la nature des marchandises embarquées.

Le S. M. R. n'est pas responsable des dommages, avaries même que des négligences, des fautes du pilote, du capitaine, de l'équipage ou d'autres personnes employées à son service, auraient contribué à déterminer ou à aggraver les dommages, ou les accidents ci-dessus énumérés.

3. Le S. M. R. n'est pas responsable des dommages, pertes et avaries causées par détérioration, pourriture, déformation, coulage, contact d'autres marchandises, ou évaporation qu'au cas où il y aurait faute de ses préposés, dans les termes de la clause 1, lettre b).

4. Le vapeur a le droit de quitter le port et de naviger sans pilote, de remorquer d'autres navires, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens. De plus, le vapeur est libre de faire relâche dans les ports qui se trouvent même en dehors de son itinéraire, de transborder les marchandises, de les acheminer vers leur lieu de destination, d'entrer en cale sèche avec des marchandises à bord, d'emmagasiner les marchandises, de les transporter dans des allées pour les charger ou les décharger.

5. Le Service Maritime Roumain ne répond pas des pertes partielles ou totales ou des dommages causés aux marchandises embarquées sur le pont du navire.

6. Sont exclus du transport dans le trafic Polono-Roumain-Levantain: toutes les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée; les matières corrosives et celles qui répandent une mauvaise odeur; les objets d'un volume supérieur à 3 mètres cubes et pesant chacun moins de 250 kilogrammes par mètre cube; les objets plus longs que 7 mètres et ceux pesant plus de 750 kgmes chacun, ainsi que les autres objets indiqués dans le tarif.

7. Les marchandises qui présentent des signes manifestes d'avarie ou de violation de leur emballage ou ayant un emballage faille peuvent être refusées.

Tous les colis doivent être munis de marques distinctives et durables. Les lettres et chiffres doivent avoir une hauteur d'au moins 5 cm. Les marques et numéros doivent être appliquées directement sur les colis soit sur des étiquettes d'un matériel durable et bien accrochées aux colis. Les objets non emballés, sur lesquels on ne peut pas appliquer des marques, doivent porter d'autres signes distinctifs.

8. Le Service Maritime Roumain n'est pas responsable des pertes du contenu des colis ou de la détérioration des marchandises dont l'emballage est irrégulier, pas plus que de l'égarement, du retard ou du changement des colis non suffisamment marqués.

9. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications faites dans la lettre de voiture-connaissancement, de même dans le cas d'une déclaration fautive ou inexacte des marchandises exclues au transport, et supporte toutes les conséquences dont mention est faite dans le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumain-Levantain. Le destinataire est responsable solidairement avec l'expéditeur dès que la lettre de voiture-connaissancement originale ait été retirée par l'administration de transport.

10. Le Service Maritime Roumain ne répond pas du poids, de la mesure, de la qualité, du contenu et de la valeur des colis, bien que mentionnés dans la lettre de voiture-connaissancement.

11. Lorsque, par suite de quarantaine, de blocus, de guerre, d'arrêt des autorités, de trouble, grève ou d'autres motifs du même genre, le capitaine estime qu'il ne pourra pas atteindre son port de destination, il a la faculté de débarquer les marchandises à leur frais, risques et périls tout autre port qui lui paraîtra convenable.

12. A l'arrivée du navire à destination, le capitaine ou l'agent ont la faculté de débarquer les marchandises par les moyens du

bord ou par un stevedore de leur choix ou par l'entrepreneur imposé par les autorités du port respectif. Dans tous les cas, le débarquement et livraison des marchandises a toujours lieu aux frais, risques et périls des destinataires.

Lorsque le débarquement sera opéré par les soins du capitaine ou de l'agent, il aura lieu sans qu'il soit besoin d'en aviser le destinataire, et les marchandises seront déposées en Douane, à quel, dans un entrepôt ou magasin, le tout à ses frais, risques et périls.

La livraison des marchandises ne sera faite que sur la remise de l'exemplaire original de la lettre de voiture-connaissancement, réglementairement acquitté.

Lorsqu'il aura lieu sous palan, le contrôle des colis devra être effectué à bord, contradictoirement entre le capitaine et le destinataire; mais, au cas où le destinataire ne serait pas représenté à cette opération par un mandataire légal, le capitaine et l'agent n'admettront aucun contrôle ou réclamation postérieure à la livraison sous palan.

Lorsque, pour une cause quelconque, le destinataire ne se présentera pas pour retirer ses marchandises, le capitaine et le S. M. R. seront déchargés par leur remise aux agents de la douane.

Lorsque, par suite d'une cause quelconque, le débarquement des marchandises n'aura pas été effectué au port de destination, le capitaine et le S. M. R. sont autorisés de les débarquer au retour.

En cas d'incendie à terre ou à flot, le S. M. R. n'est pas responsable des dommages soufferts par les marchandises. La perception des frais de stationnement ou de magasinage ne constitue pas une dérogation à cette règle.

13. Si la lettre de voiture-connaissancement est adressée à ordre, il est considéré en droit de recevoir la marchandise, la personne ou firme qui présentera l'exemplaire original endossé à son nom. Les administrations de transport ne sont pas obligées de vérifier l'identité de la dite personne ou firme, pas plus l'authenticité des signatures apposées sur la lettre de voiture-connaissancement.

Les envois adressés à ordre ne peuvent être délivrés, en aucun cas, que contre restitution de l'original de la lettre de voiture-connaissancement. En cas d'égarement, perte ou de destruction par toute circonstance de l'exemplaire original, la marchandise ne pourra être délivrée qu'après l'accomplissement, par la personne en droit, des formalités exigées par la loi.

14. Lorsque les taxes de transport et les autres frais tarifaires sont payables à un port de destination, elles doivent être versées contre livraison des marchandises, en espèces, dans la monnaie du pays respectif. Pour la conversion des monnaies tarifaires dans la monnaie du pays respectif il sera pris comme base les cours affichés aux guichets des administrations de transport.

15. En cas d'empêchement à la livraison au port de destination, la marchandise est mise immédiatement à la disposition de l'expéditeur. Si elle n'est pas retirée dans un délai de six semaines de la date de l'avis ou si le destinataire refuse de la recevoir, l'agence est en droit de l'abandonner à la douane ou de la vendre.

Les marchandises sujettes à la détérioration rapide peuvent être vendues même immédiatement après leur arrivée.

Ce droit sera de même exercé par les agences de destination pour couvrir les taxes de transport, les frais de magasinage et autres frais dus en cas qu'ils atteignent approximativement la valeur de la marchandise.

16. La constatation des dommages au port de débarquement sera faite par les autorités locales compétentes. La constatation devra être faite d'une manière contradictoire et par procès-verbal en citant toutes les parties intéressées et connues. La constatation dans les stations de destination, aura lieu en conformité avec les prescriptions du règlement de transport local des chemins de fer.

Toute demande de dédommagement pour perte totale, partielle ou pour avarie, devra être adressée dans les délais prévus dans la Convention Internationale de Berne.

17. En cas d'avarie commune, la description, l'évaluation et la répartition des pertes et des dommages causés aux marchandises sont à fixer à Constantza, quelle que soit la destination des marchandises, conformément aux règles York-Anvers 1924.

Pour le garantissement du paiement de la quote part de contribution à l'avarie commune, les destinataires sont tenus de présenter au S. M. R. les documents des marchandises par lesquels pourra être constatée leur valeur réelle. Sur la base de ces documents, le S. M. R. fixera le quantum du dépôt provisoire qu'ils auront à déposer comme garantie avant le retrait de la marchandise et qui sera retenu jusqu'à l'établissement du règlement définitif de contribution et de liquidation de l'avarie commune.

18. En cas de litige avec le S. M. R. né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente lettre de voiture-connaissancement, concernant le transport par eau, toute demande ou action judiciaire, même par voie de garantie, devra être portée devant le Tribunal de Constantza.

## INDOSY.—ENDOSSEMENTS.

Za mnie na zlecenie Pana .....  
Pour moi à l'ordre de Mr. ....

z .....  
de .....

.....  
dnia, .....  
le .....

Podpis  
Signature

Za mnie na zlecenie Pana .....  
Pour moi à l'ordre de Mr. ....

z .....  
de .....

.....  
dnia, .....  
le .....

Podpis  
Signature

Za mnie na zlecenie Pana .....  
Pour moi à l'ordre de Mr. ....

z .....  
de .....

.....  
dnia, .....  
le .....

Podpis  
Signature



(Załącznik E str. 2-ga).

Zwrócić Zawiadowcy stacji — agencji — w \_\_\_\_\_  
A renvoyer au Chef de gare — d'agence — à \_\_\_\_\_

z przekazaniem sumy \_\_\_\_\_  
contre reprise de \_\_\_\_\_

**Zawiadowca:**  
**Le Chef:**

Zwrócono przy cedule Nr. \_\_\_\_\_ z dnia \_\_\_\_\_ z \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_  
Renvoyé avec feuille de route No. \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

Załącznik F (do art. 14)  
Annexe F (à l'art. 14)ZMIANY W UMOWIE O PRZEWOZ.  
Modifications au Contrat de transport.

Stację ..... kolei żelaznej  
La gare de ..... du Chemin de fer de .....  
proszę o zmianę umowy o przewóz wymienionej niżej przesyłki:  
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

| Cechy i numery<br>Marques et numéros | Ilość<br>Nombre | Rodzaj opakowania<br>Nature de l'emballage | Nazwa towaru<br>Désignation de la marchandise | Waga w kilogramach<br>Poids en kilogrammes |
|--------------------------------------|-----------------|--|---|--|
|                                      |                 |  |   |  |

nadanej do przewozu za listem przewozowym-konosamentem ..... z dnia ..... 19.....  
remise au transport avec la lettre de voiture-connaissance ..... vitesse du ..... 19.....

pod adresem P. .... w .....  
à l'adresse de M. .... à .....

w sposób następujący\*): .....  
les modifications suivantes\*): .....

1. Oddać zpowrotem na stacji nadawczej P. ....  
1. la retourner à la station de départ à M. ....

2. Zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszego zlecenia; .....  
2. l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures; .....

3. Wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń; .....  
3. surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures; .....

4. Wydać P. .... w .....  
4. la livrer à M. .... à .....

port-stacja kolei żelaznej .....  
port-gare du Chemin de fer de .....

5. Wydać tylko za pobraniem zaliczenia w kwocie .....  
5. ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de .....

(słowami — en toutes lettres)

6. Wydać nie za zaliczeniem wskazanym w liście przewozowym-konosamencie lecz .....  
6. la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre .....

za pobraniem zaliczenia w kwocie .....  
de voiture-connaissance, mais d'un remboursement de .....

(słowami — en toutes lettres)

7. Wydać bez pobrania zaliczenia; .....  
7. la livrer sans recouvrer le montant du remboursement; .....

8. Wydać franco .....  
8. la livrer franco .....

..... dnia ..... 19.....  
le .....

(Podpis — Signature)

\*) Nieodpowiednie zlecenie skreślić.

\*) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

Do Stacji ..... kolei żelaznej .....  
A la gare de ..... du Chemin de fer de .....

Do Agencji .....  
A l'agence .....

Powyzsze zlecenia nadawcy przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w artykule 14 Regulaminu przewozu polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej. Zlecenia te zostały powtórzone na przedstawionym przez nadawcę wtórniku listu przewozowego-konosamentu. Wydane nadawcy zaświadczenie o zaliczeniu zostało poprawione odebrane

Oświadczenie niniejsze odnosi się do naszego telegramu z dnia ..... Nr. ....

Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues dans le Règlement de transport pour le trafic Polono-Roumaino-Levantin, article 14. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture-connaissance qui a été présentée par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été retiré

La présente déclaration se réfère à notre télégramme du ..... No .....

z dnia ..... 19.....

le .....

Zawiadawca stacji:  
Le Chef de gare