

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1957 Nr. 24

A. TITEL

Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, met bijbehorend Protocol van ondertekening; Brussel, 25 augustus 1924

B. TEKST

De Franse tekst van Verdrag en Protocol is in *Trb.* 1953, 109, geplaatst. Te Brussel is nog het volgende proces-verbaal van ondertekening opgemaakt:

Procès-verbal de signature

Le 25 août 1924, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance a été ouverte au Ministère des Affaires Etrangères de Belgique à la signature des Plénipotentiaires des Etats représentés à la Conférence internationale de Droit maritime.

Ont été successivement reçues les signatures des Plénipotentiaires dont les noms suivent:

Le 8 septembre 1924, pour la Belgique:

M. L. Franck,
M. Le Jeune,
M. Sohr.

Le 15 novembre 1924, pour la Grande-Bretagne:

S. E. le Très Honorable Sir George Grahame.

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

Le 28 février 1925, pour la France:

S. E. M. Herbet.

Le 12 mars 1925, pour la Roumanie:

S. E. M. Henry Catargi.

Le 23 juin 1925, pour les Etats-Unis d'Amérique:

S. E. M. William Phillips.

Le 22 août 1925, pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig:

S. E. M. le Comte Jean Szembek.

Le 24 août 1925, pour la République Allemande:

S. E. M. von Keller.

Le 24 août 1925, pour l'Espagne:

S. E. M. le Marquis de Villalobar et de Guimarey.

Le 25 août 1925, pour le Japon:

S. E. M. M. Adatci.

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

Le 17 septembre 1925, pour l'Italie:

M. Giulio Daneo.

Le 8 avril 1926, pour la Hongrie:

M. le Comte Woracziczky.

Le 10 avril 1926, pour l'Esthonie:

S. E. M. Pusta.

Le 10 avril 1926, pour le Royaume des Serbes, Croates et Slo-
vènes:

MM. Straznicky et Verona.

Le 28 octobre 1927, pour le Chili:

S. E. M. Armando Quezada.

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

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

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

(sd.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels.

Brussels, this 15th day of November 1924.

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

**AMBASSADE IMPÉRIALE
DU JAPON**

Au moment de procéder à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de cabotage national, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes:

a) A l'article 4:

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

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

Bruxelles, le 25 août 1925.

(s.) M. ADATCI.

C. VERTALING

Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cogenossement

De President van de Duitse Republiek, de President van de Argentijnse Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de President van de Republiek Chili, de President van de Republiek Cuba, Zijne

Majesteit de Koning van Denemarken en IJsland, Zijne Majesteit de Koning van Spanje, het Staatshoofd van Estland, de President der Verenigde Staten van Amerika, de President van de Republiek Finland, de President van de Franse Republiek, Zijne Majesteit de Koning van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland en van de Britse Bezittingen over Zee, Keizer van Indië, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Bestuurder van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de President van de Republiek Letland, de President van de Republiek Mexico, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de President van de Republiek Peru, de President van de Republiek Polen, de President van de Portugese Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, Zijne Majesteit de Koning der Serven, Kroaten en Slovenen, Zijne Majesteit de Koning van Zweden en de President van de Republiek Uruguay,

Erkend hebbend het nut om in gemeen overleg enige eenvormige regelen vast te stellen betreffende het cognossement, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben als hun gevolmachtigden aangewezen, te weten:

(volgt een opsomming der Staatshoofden met de namen hunner gevolmachtigden)

Die, hiertoe behoorlijk gemachtigd, het volgende zijn overeengekomen:

Artikel 1

In dit verdrag worden de navolgende woorden gebruikt in de hieronder aangegeven zin:

a. „Vervoerder” omvat de eigenaar van het schip of de bevrachter, die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;

b. „Vervoerovereenkomst” slaat slechts op een vervoerovereenkomst, waarvan blijkt uit een cognossement of enig dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee; het slaat ook op het cognossement of dergelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het oogenblik af dat dit de betrekkingen regelt van de vervoerder en de cognossementhouder;

c. „Goederen” omvat zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading, die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;

d. „Schip” betekent elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;

e. „Vervoer van goederen” dekt de tijd verlopen van de inlading der goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip.

Artikel 2

Onverminderd de bepalingen van artikel 6 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing dier goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld gelijk hij geniet van de daarbedoelde rechten en ontheffingen.

Artikel 3

1. De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis een redelijke zorg aan te wenden voor:

- a. het zeewaardig maken van het schip;
- b. het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;
- c. het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, vries- en koelkamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2. Onder voorbehoud van het bepaalde bij artikel 4 is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwing, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

3. Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben moet de vervoerder of de kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

- a. de voornaamste voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze vóór het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen, die de goederen inhouden, door stempeling of op enige andere wijze duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

- b. het aantal der colli of het stuktal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar gelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

- c. de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen; met dien verstande, dat geen vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

4. Zulk een cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig § 3, *a*, *b* en *c*.

5. De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het oogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in genen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.

6. Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dit verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden, dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd, zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het oogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd.

In elk geval zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging ontheven, tenzij een rechtsvoordering wordt ingesteld binnen een jaar, nadat de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli gemakkelijk te maken.

7. Als de goederen ingeladen zijn, wordt door de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding „geladen”, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend document heeft ontvangen, hetzelfde tegen afgifte van het „geladen”-cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen, waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in artikel 3, § 3, vermelde

bijzonderheden, als een „geladen”-cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

8. Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel voorzien, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit verdrag is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding, krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van dergelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt ten einde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

Artikel 4

1. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, ontstaan ten gevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 3, § 1. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

2. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van:

- a. een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
- b. brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;
- c. gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;
- d. onvermijdelijke natuurlijke toevallen;
- e. oorlogshandelingen;
- f. daden van publieke vijanden;
- g. aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;
- h. quarantainemaatregelen;

- i.* een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber;
- j.* werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;
- k.* oproer of ongeregeldeheden;
- l.* redding of poging tot redding van mensenvlotten of goederen op zee;
- m.* verlies aan volumen of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van het goed;
- n.* onvoldoende verpakking;
- o.* onvoldoende of verkeerde merken;
- p.* verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;
- q.* een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de vertegenwoordigers of ondergeschikten van de vervoerder; doch de bewijslast rust op degene, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de vertegenwoordigers of de ondergeschikten van de vervoerder heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.

3. De afzender is niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn vertegenwoordigers of zijn ondergeschikten.

4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenvlotten of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt als een inbreuk op dit verdrag of op de vervoerovereenkomst beschouwd en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

5. De vervoerder en het schip zijn nimmer aansprakelijk voor verlies of schade van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven £ 100 per stuk of eenheid, of een daarmee overeenstemmend bedrag in een andere muntsoort, tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn aangegeven door de afzender, vóórdat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte is opgenomen in het cognossement.

Deze aldus in het cognossement opgenomen aangifte schept een vermoeden, behoudens tegenbewijs, maar zij bindt de vervoerder, die haar kan betwisten niet.

Bij overeenkomst tussen de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en de afzender mag een ander maximumbedrag dan het in deze paragraaf genoemde worden bepaald, mits dit overeengekomen maximum niet lager zij dan het daarin vastgestelde bedrag.

Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk voor verlies of schade van of met betrekking tot goederen, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.

6. Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot welker lading de vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde voor de lossing op iedere plaats door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schaden en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

Artikel 5

Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, zoals deze en gene voorzien zijn in dit verdrag, mits deze afstand of deze vermeerdering vermeld wordt in het de afzender afgegeven cognossement.

Geen bepaling van dit verdrag is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze onderworpen aan de voorschriften van dit verdrag. Geen voorschrift in deze regelen wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent averij-grosse.

Artikel 6

Onverminderd de bepalingen der voorgaande artikelen zijn een vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hun goed zullen dinken aangaande de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen alsmede de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen, of aangaande zijn verplichtingen voor wat betreft de staat van zeewaardig-

heid van het schip voorzover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, of aangaande de zorgen of onachtzaamheid van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers voor wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwung, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bepalingen van de getroffen afspraak opgenomen zijn in een ontvangstbewijs, dat een niet verhandelbaar stuk is en hiervan melding maakt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Dit artikel is echter niet van toepassing op gewone handelsvershelingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn, dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.

Artikel 7

Geen bepaling van dit verdrag verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbehouden of ontheffingen van de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip betreffende het verlies of de schaden, aan de goederen overkomen of aangaande de bewaking, zorg en behandeling ervan, vóór de inlading in en na de lossing uit het schip, waarmede de goederen over zee worden vervoerd, op te nemen.

Artikel 8

De bepalingen van dit verdrag laten onverlet de rechten en de verplichtingen van de vervoerder, voortvloeiend uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen.

Artikel 9

De geldeenheden waarvan sprake is in dit verdrag zijn goudmunten.

Die verdragsluitende Staten, waar het pond sterling niet in gebruik is als geldeheid, behouden zich het recht voor de in dit verdrag in ponden sterling aangegeven sommen naar hun muntstelsel om te zetten in ronde bedragen.

De landswetten kunnen de schuldenaar de bevoegdheid verlenen zich te kwijten in de landsmunt volgens de wisselkoers ten dage der aankomst van het schip in de haven van lossing van het desbetreffende goed.

Artikel 10

De bepalingen van dit verdrag zijn van toepassing op elk cognossement, in een der verdragsluitende Staten opgemaakt.

Artikel 11

Na afloop van een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van de dag der ondertekening van het verdrag stelt de Belgische Regering zich in verbinding met de Regeringen der Hoge verdragssluitende Partijen, die zich bereid hebben verklaard het te bekrachtigen ten einde te doen beslissen of er aanleiding is het in werking te doen treden. De bekrachtigingen worden neergelegd te Brussel op de dag, die in gemeen overleg tussen de genoemde Regeringen wordt vastgesteld. De eerste nederlegging van bekrachtigingen wordt vastgesteld door een proces-verbaal, ondertekend door de vertegenwoordigers van de Staten, die er aan deelnemen en door de Minister van Buitenlandse Zaken van België.

De verdere nederleggingen geschieden door een schriftelijke mededeling, gericht tot de Belgische Regering en vergezeld van een akte van bekrachtiging.

Een voor gelijkkluidend met het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van bekrachtigingen en met de mededelingen uit het vorig lid gewaarmerkt afschrift alsmede een van de akten van bekrachtiging die hen vergezellen, wordt door de zorgen van de Belgische Regering en langs diplomatieke weg onmiddellijk gezonden aan de Staten, die dit verdrag hebben ondertekend of er toe zijn toegetreden. In de gevallen uit het vorige lid geeft deze Regering te zelfder tijd de dag op, waarop zij de mededeling heeft ontvangen.

Artikel 12

De Staten, die dit verdrag niet hebben ondertekend, kunnen tot dit verdrag toetreden, onafhankelijk van de vraag, of zij al dan niet vertegenwoordigd zijn geweest op de internationale conferentie te Brussel.

De Staat, die wenst toe te treden, deelt zijn voornemen schriftelijk mede aan de Belgische Regering, en overhandigt Haar de akte van toetreding, die wordt neergelegd in de archieven dezer Regering.

De Belgische Regering overhandigt onmiddellijk aan al de ondertekende of toegetreden Staten een voor gelijkkluidend gewaarmerkt afschrift van de mededeling, alsmede van de akte van toetreding, terwijl Zij de dag vermeldt, waarop Zij de mededeling heeft ontvangen.

Artikel 13

De Hoge verdragssluitende Partijen kunnen bij de ondertekening, de nederlegging der bekrachtigingen of haar toetreding verklaren, dat de aanvaarding van dit verdrag niet geldt, hetzij voor zekere, hetzij voor alle zelfbesturende gewesten, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeese gebieden, die gesteld zijn onder haar opperbewind of gezag.

Dienvolgens kunnen zij later afzonderlijk toetreden in naam van een of meer van deze zelfbesturende gewesten, koloniën, bezittingen,

protectoraten of overzeese gebieden, die aldus in hun oorspronkelijke verklaring zijn uitgesloten. Zij kunnen evenzeer, zich richtend naar deze bepalingen, dit verdrag afzonderlijk opzeggen voor een of meer der zelfbesturende gewesten, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeese gebieden, die gesteld zijn onder haar opperbewind of gezag.

Artikel 14

Met betrekking tot de Staten, die deel hebben genomen aan de eerste nederlegging van bekrachtigingen, wordt dit verdrag van kracht een jaar na de dag van het proces-verbaal van deze nederlegging. Wat betreft de Staten, die het later bekrachtigen of die er toe toetreden, alsmede in de gevallen, waarin de inwerkingtreding later en volgens artikel 13 plaats vindt, wordt het van kracht zes maanden, nadat de mededelingen, voorzien in artikel 11, lid 2, en in artikel 12, lid 2, ontvangen zijn door de Belgische Regering.

Artikel 15

Indien het mocht gebeuren, dat een der verdragsluitende Staten dit verdrag zou willen opzeggen, wordt de opzegging schriftelijk ter kennis gebracht van de Belgische Regering, die onmiddellijk een voor gelijkkluidend gewaarmerkt afschrift zal verstrekken aan al de andere Staten, terwijl Zij Hun de dag bericht, waarop Zij haar heeft ontvangen.

De opzegging heeft alleen gevolg ten aanzien van de Staat, die haar heeft gedaan en wel een jaar nadat de mededeling ervan de Belgische Regering heeft bereikt.

Artikel 16

Elke verdragsluitende Staat heeft de bevoegdheid de bijeenkomst uit te lokken van een nieuwe conferentie ten einde de verbeteringen te onderzoeken, welke in dit verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

Diegene der Staten, die gebruik wil maken van deze bevoegdheid, moet een jaar tevoren zijn voornemen kenbaar maken aan de andere Staten door bemiddeling van de Belgische Regering, die zich belast met de bijeenroeping van de conferentie.

Gedaan te Brussel, in één enkel exemplaar, de 25e augustus 1924.

(Voor de ondertekeningen zie onder de Franse tekst: Trb. 1953, 109, bl. 11—13.)

Protocol van ondertekening

Overgaande tot de ondertekening van het internationale verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement hebben de ondergetekende Gevolmachtigden dit protocol aanvaard, dat dezelfde waarde heeft alsof de bepalingen ervan opgenomen waren in de tekst zelf van het verdrag, waarop het slaat.

De Hoge Verdragsluitende Partijen kunnen gevolg geven aan dit Verdrag hetzij door er kracht van wet aan te geven, hetzij door de regelen in het verdrag aanvaard in haar landswet op te nemen in een bij deze wet passende vorm.

Zij behouden zich nadrukkelijk het recht voor:

1°. Nader te bepalen, dat in de gevallen, voorzien in artikel 4, lid 2, onder *c* tot *p*, de cognossementhouder de persoonlijke schuld van de vervoerder of die van zijn ondergeschikten, voor zover deze niet vallen onder *a*, mag aanvoeren;

2°. Met betrekking tot de nationale kustvaart te bepalen, dat artikel 6 van toepassing is op alle soorten goederen, zonder dat rekening wordt gehouden met de beperking uit het laatste lid van genoemd artikel.

Gedaan te Brussel, in één enkel exemplaar, de 25e augustus 1924.

(Voor de ondertekeningen zie onder de Franse tekst: *Trb.* 1953, 109, bl. 13—15.)

D. GOEDKEURING

De artikelen 1, 2 en 3 van de Wet van 15 augustus 1955 (*Stb.* 399) luiden:

„**Artikel 1.** Het op 25 Augustus 1924 te Brussel gesloten Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement met bijbehorend Protocol van ondertekening, waarvan de tekst is geplaatst in het *Tractatenblad* 1953, no. 109, wordt voor Nederland goedgekeurd.

Artikel 2. Goedgekeurd wordt, dat Wij bij de toetreding tot het in artikel 1 genoemde Verdrag, met bijbehorend Protocol van ondertekening, een voorbehoud maken van de navolgende inhoud:

Voorbehouden wordt het recht bij wettelijk voorschrift:

1. nader te bepalen, dat in de gevallen, voorzien in artikel 4, lid 2, onder *c* tot *p*, van het verdrag, de cognossementhouder de persoonlijke schuld van de vervoerder of die van zijn ondergeschikten,

voor zover deze niet vallen onder artikel 4, lid 2, onder *a*, van het verdrag, mag aanvoeren;

2. met betrekking tot de nationale kustvaart te bepalen, dat artikel 6 van het verdrag van toepassing is op alle soorten goederen, zonder dat rekening wordt gehouden met de beperking uit het laatste lid van genoemd artikel.

Artikel 3. Goedgekeurd wordt, dat Wij bij de toetreding tot het in artikel 1 genoemde Verdrag, met bijbehorend Protocol van ondertekening, het voorbehoud maken:

1. dat de toetreding geschiedt onder uitsluiting van het eerste lid van artikel 9 van het verdrag;

2. dat de Nederlandse wet de mogelijkheid van tegenbewijs tegen het cognossement mag beperken.”

Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Justitie L. A. DONKER, de Minister van Buitenlandse Zaken a.i. BEEL en de Minister zonder Portefeuille J. LUNS. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: Bijl. *Hand.* II 1953/54 en 1954/55 — 3520; *Hand.* II 1954/55, bl. 2817—2823; Bijl. *Hand.* I 1954/55, nr. 212; *Hand.* I 1954/55, bl. 2429—2430, 2437—2438.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1953, 109. De akte van bekrachtiging van de Verenigde Staten van Amerika bevat de volgende vermelding van voorbehouden: ¹⁾

“AND WHEREAS, the Senate of the United States of America by their resolution of April 1 (legislative day March 13), 1935 (two-thirds of the Senators present concurring therein), did advise and consent to the ratification of the said convention and protocol of signature thereto, “with the understanding, to be made a part of such ratification, that, notwithstanding the provisions of Article 4, Section 5, and the first paragraph of Article 9 of the convention, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable within the jurisdiction of the United States of America for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding \$ 500.00, lawful money of the United States of America, per package or unit unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading”.

¹⁾ Op een vraag van de Nederlandse Regering aan de depot-staat België, of de overige Staten, welke het onderhavige Verdrag hebben bekrachtigd, voorbehouden hebben gemaakt, is tot heden geen antwoord ontvangen.

AND WHEREAS, the Senate of the United States of America by their resolution of May 6, 1937 (two-thirds of the Senators present concurring therein), did add to and make a part of their aforesaid resolution of April 1, 1935, the following understanding:

“That should any conflict arise between the provisions of the Convention and the provisions of the Act of April 16, 1936, known as the ‘Carriage of Goods by Sea Act’, the provisions of said Act shall prevail.”

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1953, 109. Behalve de daarin genoemde Staten zijn ook, op grond van artikel 12, tot het Verdrag toegetreden:

Zwitserland	28 mei 1954
Australië	4 juli 1955
Turkije	4 juli 1955
Nederland	18 augustus 1956

Bij de toetreding tot het Verdrag zijn voorbehouden gemaakt door de navolgende Staten: ¹⁾

Denemarken:

„Cette adhésion est donnée sous la réserve que les autres Etats contractants ne soulèvent aucune objection à ce que l'application des dispositions de la Convention soit limitée de la manière suivante en ce qui concerne le Danemark:

1) La Loi sur la navigation danoise en date du 7 mai 1937 continuera à permettre que dans le cabotage national les connaissements et documents similaires soient émis conformément aux prescriptions de cette loi, sans que les dispositions de la Convention leur soient appliquées ou soient appliquées aux rapports du transporteur et du porteur du document déterminés par ces titres.

2) Sera considéré comme équivalent au cabotage national sous les rapports mentionnés au paragraphe 1) — au cas où une disposition serait édictée en ce sens en vertu de l'article dernier alinéa, de la loi danoise sur la navigation — le transport maritime entre le Danemark et les autres Etats nordiques dont les lois sur la navigation contiennent des dispositions analogues.

3) Les dispositions des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et concernant le transport des

¹⁾ Op een vraag van de Nederlandse Regering aan de depot-staat België, of Monaco, Portugal en Finland, welke tot het onderhavige Verdrag zijn toegetreden, voorbehouden hebben gemaakt, is tot heden geen antwoord ontvangen.

marchandises par chemins de fer, signées à Rome le 23 novembre 1933, ne seront pas affectées par cette Convention.”

Noorwegen:

„L'adhésion de la Norvège à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, ainsi qu'au Protocole de signature y annexé, est donnée sous la réserve que les autres Etats contractants ne soulèvent aucune objection à ce que l'application des dispositions de la Convention soit limitée de la manière suivante en ce qui concerne la Norvège:

1) La Loi sur la navigation norvégienne continuera à permettre que dans le cabotage national les connaissements et documents similaires soient émis conformément aux prescriptions de cette loi, sans que les dispositions de la Convention leur soient appliquées ou soient appliquées aux rapports du transporteur et du porteur du document déterminés par ces titres.

2) Sera considéré comme équivalent au cabotage national sous les rapports mentionnés au paragraphe 1) — au cas où une disposition serait édictée en ce sens en vertu de l'article 122, dernier alinéa, de la loi norvégienne sur la navigation — le transport maritime entre la Norvège et les autres Etats nordiques, dont les lois sur la navigation contiennent des dispositions analogues.

3) Les dispositions des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signées à Rome le 23 novembre 1933, ne seront pas affectées par cette Convention.”

Zweden:

„L'adhésion de la Suède à la susdite Convention, ainsi qu'au Protocole de signature y annexé, est donnée sous la réserve que les autres Etats contractants ne soulèvent aucune objection à ce que l'application des dispositions de la Convention soit limitée de la manière suivante en ce qui concerne la Suède:

1) La Loi Maritime suédoise continuera à permettre que, dans le cabotage national, les connaissements et documents similaires soient émis conformément aux prescriptions de cette loi, sans que les dispositions de la Convention leur soient appliquées ou soient appliquées aux rapports du transporteur et du porteur du document déterminés par ces titres.

2) Sera considéré comme équivalent au cabotage national sous les rapports mentionnés au paragraphe 1) — au cas où une disposition serait édictée en ce sens en vertu de l'article 122, dernier alinéa, de la Loi Maritime suédoise — le transport maritime entre

la Suède et les autres Etats nordiques, dont les lois sur la navigation contiennent des dispositions analogues.

3) Les dispositions des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signées à Rome, le 23 novembre 1933, ne seront pas affectées par cette Convention."

Egypte:

„L’Egypte est, toutefois, d’avis que la Convention dans sa totalité, ne s’applique pas au cabotage national. En conséquence, l’Egypte se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation."

Zwitzerland:

„Conformément à l’alinéa 2 du Protocole de signature, les Autorités fédérales se réservent de donner effet à cet acte international en introduisant dans la législation suisse les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation."

Australië:

- “(a) The Commonwealth of Australia reserves the right to exclude from the operation of legislation passed to give effect to the Convention the carriage of goods by sea which is not carriage in the course of trade or commerce with other countries or among the States of Australia.
- (b) The Commonwealth of Australia reserves the right to apply Article 6 of the Convention in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article."

Nederland:

„tout en Nous réservant le droit, par prescription légale,

- 1) de préciser que dans les cas prévus par l’article 4, par. 2 de c) à p) de la Convention, le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par l’article 4, par. 2 a) de la Convention;
- 2) d’appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l’article 6 à toutes les catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier paragraphe dudit article, et sous réserve:

- 1) que l'adhésion à la Convention ait lieu en faisant exclusion du premier paragraphe de l'article 9 de la Convention;
- 2) que la loi néerlandaise puisse limiter les possibilités de fournir des preuves contraires contre le connaissance."

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1953, 109. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zullen de bepalingen van het Verdrag voor Nederland in werking treden op 18 februari 1957.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1953, 109.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1953, 109.

In overeenstemming met artikel 60, lid 2, van de Grondwet van 1953 is het Verdrag overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brieven van 11 december 1953 (*Bijl. Hand.* II 1953/54 — 3326, nr. 1).

In verband met het onderhavige Verdrag zie ook:

- a) Wet van 15 augustus 1955, houdende wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel (*Stb.* 398);
- b) Koninklijk besluit van 13 juli 1956 tot vaststelling van het bedrag bedoeld in artikel 469, vijfde lid, eerste zin, van het Wetboek van Koophandel, en tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I der wet van 15 augustus 1955 (*Stb.* 398), houdende wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel (*Stb.* 414).

Ingevolge artikel 2 van genoemd Besluit zijn de sub a) en b) genoemde wet en algemene maatregel van bestuur in werking getreden op 26 augustus 1956.

Uitgegeven de veertiende februari 1957.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.