

INWERKINGTREDING VERDRAG VAN BOEDAPEST INZAKE DE OVEREENKOMST VAN GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN (CMNI)¹

Artikel van Mr. Theresia K. Hacksteiner, verschenen in Tijdschrift Vervoer & Recht, Augustus 2006, nr. 4, pag. 119 ev.

1. Inleiding

Op 1 juli 2006 is de Wet tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)² in werking getreden³. Het CMNI-verdrag is op 22 juni 2001 te Boedapest ondertekend⁴ en is op 1 april 2005 in werking getreden nadat het verdrag daarvoor door vijf landen werd geratificeerd⁵. De voorafgaande Diplomatieke Conferentie, waarin het Verdrag in de Duitse, Engelse, Franse en Russische taal met eenparigheid van stemmen werd goedgekeurd, vond van 25 september tot 3 oktober 2000 in Boedapest plaats. Het Verdrag is in de vijf authentieke verdragsteksten (in de vier aangehaalde talen en in het Nederlands) beschikbaar. In de Slotakte van de Diplomatieke Conferentie werd bepaald, dat het Verdrag krachtens Artikel 38 bij de regering van de Republiek Hongarije wordt neergelegd. Auteur heeft aan de Diplomatieke Conferentie als waarnemer deelgenomen.

Na mislukte unificatiepogingen medio vorige eeuw werd in het afgelopen decennium onder de patronage van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg, de Donaucommissie te Boedapest en de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties te Genève een nieuwe unificatiepoging ondernomen, om voor de binnenvaart in navolging van de concurrerende vervoersmodaliteiten een internationaal verdrag tot stand te brengen. Het uiteindelijke resultaat van deze jarenlange onderhandelingen is een compromis met invloeden uit het zeerecht en uit het landrecht. Daarnaast zijn ook de tegenstellingen van verladers- en vervoerdersvriendelijke wetgevingen in de diverse binnenvaartlanden in een symbiose uitgemond.

In dit artikel zal worden ingegaan op het Verdrag, gevolgd door de wijze van implementatie van het verdrag in de Nederlandse wetgeving alsmede een vergelijking tussen de bestaande regeling in Boek 8 BW en de verdragsbepalingen. Tevens wordt in een aansluitend hoofdstuk de wijze van implementatie van het Verdrag door andere landen in het kort besproken. Teneinde het beeld van de met de inwerkingtreding van het Verdrag ontstane juridische situatie te completeren zullen in een kort

¹ Vindplaats van de verdragstekst in vier talen: www.ccr-zkr.org

² Wet van 7 maart 2006, Stb. 121 (Kamerstuk 29 943), Wet internationaal goederenvervoer over de binnenwateren

³ Het Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden na nederlegging van de akte van goedkeuring bij de depositaris (artikel 34). De nederlegging van de akte door Nederland is geschied met schrijven van 13 juni 2006. Inwerkingtreding van het Verdrag zal derhalve vermoedelijk 1 oktober 2006 zijn.

⁴ Het Verdrag is ondertekend door België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, de Tsjechische Republiek en Zwitserland.

⁵ Hongarije, Roemenië, Zwitserland, Luxemburg en Kroatië, nadien nog Tsjechië.

overzicht de bestaande wettelijke regelingen in de diverse binnenvaartlanden worden belicht. Dit is van belang, omdat deze ook ná inwerkingtreding van het verdrag in de meeste landen voor nationaal vervoer van toepassing zullen blijven, voor zover het CMNI-verdrag bij ratificatie niet voor nationaal vervoer van toepassing wordt verklaard.

2. Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)⁶

Het CMNI-verdrag is een onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg, de Donaucommissie te Boedapest en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève tot stand gekomen regelwerk. Het is in verregaande mate geïnspireerd door de internationale verdragen in het zeerecht en het wegvervoer, alsmede door bepalingen van nationaal recht. Het Verdrag rust op volgende beginselen:

1. De bepalingen van het Verdrag zijn van toepassing op alle vervoerovereenkomsten met een grensoverschrijdend karakter. Het Verdrag kan voor nationale transporten overeenkomstig van toepassing worden verklaard.
2. De exoneration van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij navigatiefouten, waarop eerdere unificatiepogingen stuk liepen, is uitgesloten, maar kan onder het Verdrag contractueel worden overeengekomen.
3. De beperking van de aansprakelijkheid is in nauwe aansluiting tot het zeerecht vastgelegd. Nieuw zijn echter de limieten voor containers en hun inhoud.
4. De aansprakelijkheid van de vervoerder is dwingend.

Het Verdrag omvat 38 artikelen, verdeeld over tien hoofdstukken. De behandeling van de aanvullende protocollen betreffende de laad- en lostijden en liggelden in de binnenvaart alsmede de berekening van de vrachten en de verdeling van de scheepvaartkosten in de binnenvaart is tijdens de Diplomatieke Conferentie als niet langer zinvol beschouwd en gestaakt. De protocollen zijn derhalve in het Verdrag als zodanig vervallen. Staten kunnen de bepalingen van deze protocollen echter desgewenst in hun nationale wetgeving overnemen.

Algemene bepalingen: Definities en toepassingsgebied van het Verdrag

Artikel 1 introduceert een aantal begripsomschrijvingen van voor de uniforme toepassing van het Verdrag relevante terminologie.

Het Verdrag is in de uiteindelijke versie in beginsel van toepassing op internationaal goederenvervoer⁷. In artikel 2 is gekozen voor een toepassing van het Verdrag op alle vervoerovereenkomsten in de binnenvaart waarbij de laadhaven en de loshaven in twee verschillende Verdragsstaten liggen waarvan tenminste één partij is bij het Verdrag. Het Verdrag kan door een

⁶ De afkorting is herleid uit de Franse naam van het Verdrag: **C**onvention de **B**udapest relative au contrat de transport de **m**archandises en **n**avigation interieure

⁷ Het oorspronkelijke ontwerp uit 1992 beoogde een toepassing op zowel internationaal als ook nationaal vervoer. Deze bepaling is gedurende de onderhandelingen gewijzigd.

verklaring van een Verdragsstaat overeenkomstig artikel 31 voor nationaal vervoer van toepassing worden verklaard. Hierop zal bij de bespreking van het betreffende artikel worden teruggekomen. Het Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, de registerplaats of thuishaven van het schip en ongeacht de nationaliteit, de woonplaats of verblijfplaats van de vervoerder, afzender of ontvanger. Er is rekening gehouden met het primaat van het zeerecht, indien in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld of de af te leggen afstand over zee langer is dan de afstand over de binnenwateren (vgl. BW 8:370 lid 2 jo. BW 8:890 lid 2).

Rechten en verplichtingen van de overeenkomstsluitende partijen

De *vervoerder* is verplicht de ten vervoer ontvangen goederen ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij deze heeft ontvangen (artikel 3 lid 1). De overname van de goederen geschiedt - tenzij anders overeengekomen - aan boord van het schip (artikel 3 lid 2). Hiermede wordt de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder beperkt tot het feitelijke vervoer. Op de vervoerder rust de "due diligence-verplichting" ontleend aan de Hague Visby Rules (artikel 3 lid 1), rekening houdend met de bijzonderheden van de binnenvaart.

De vervoerder kan het vervoer geheel of gedeeltelijk laten uitvoeren door een ondervoerder (artikel 4), waarop alle met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoerder geldende bepalingen op overeenkomstige wijze van toepassing zijn tussen de vervoerder en de ondervoerder⁸.

De vervoerder dient de goederen binnen de contractueel overeengekomen periode of - bij gebrek aan een dergelijke overeengekomen periode - binnen een termijn, die van een zorgvuldig vervoerder verwacht mag worden (artikel 5), af te leveren. Vervoerder en ondervoerder zijn hoofdelijk aansprakelijk jegens de afzender. Zij hebben echter het recht van onderling regres.

De *afzender* heeft de plicht aan de vervoerder de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te betalen en *vóór* de overdracht van de goederen schriftelijk de relevante gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen te verstrekken. Indien deze gegevens onjuist of onvolledig worden verstrekt, is de afzender aansprakelijk voor alle kosten die dientengevolge voor de vervoerder ontstaan (artikel 6).

Ten aanzien van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen rust op de afzender de verplichting van een juiste beschrijving van de gevaarlijkheid en de milieuschadelijkheid. Hij dient tevens de vervoerder of de uitvoerende vervoerder op adequate wijze op de te nemen veiligheidsmaatregelen te attenderen (artikel 6). De bepalingen van dit artikel zijn opnieuw ontleend aan de Hamburg Rules (artikel 13, Special rules on dangerous goods).

In artikel 8 is met zoveel woorden verankerd dat de afzender ook zonder enige schuld aansprakelijk is voor alle schaden en kosten welke door de vervoerder worden geleden tengevolge van onnauwkeurigheid of onvolledigheid van de verstrekte informatie.

De vervoerder kan de vervoerovereenkomst opzeggen indien de afzender zijn plichten niet is nagekomen (artikel 9).

⁸ Hierbij is aansluiting gezocht bij de bepalingen van de Hamburg Rules, artikel 10, rekening houdende met de in de binnenvaart gebruikelijke inschakeling van een ondervoerder.

Vervoersdocumenten

De vervoerder dient overeenkomstig artikel 11 voor elk vervoer onder dit Verdrag een vervoersdocument op te maken. Op verzoek van de afzender, geuit voorafgaand aan het laden van de goederen, die hij ten vervoer ontving, is de vervoerder verplicht een cognossement op te maken. Voor het overige is de vervoerovereenkomst onder dit Verdrag een niet-formele overeenkomst, wier bestaan of geldigheid noch door de afwezigheid noch door de onvolledigheid van een vrachtbrief wordt aangetast⁹.

Desalniettemin zijn de vervoersdocumenten bewijsrechtelijk gezien van grote betekenis en dienen onder meer ertoe om voorbehouden aan te tekenen (artikel 12)¹⁰.

Beschikkingsrecht

De afzender is gerechtigd over de goederen te beschikken. Hij kan in het bijzonder verlangen dat de vervoerder de goederen niet verder vervoert, de plaats van bestemming wijzigt of de goederen aan een andere dan in het vrachtdocument vermelde ontvanger aflevert (artikel 14 lid 1).

Artikel 15 gaat nader in op de voorwaarden voor het uitoefenen van de beschikkingsrechten.

Aansprakelijkheid van de vervoerder

De vervoerder is onder het CMNI-verdrag aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering voor zover hij niet kan bewijzen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (artikel 16 lid 1).

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade in de tijd voor het inladen van de goederen of na het lossen uit het schip wordt naar het op de vervoerovereenkomst van toepassing zijnde nationale recht, bepaald (artikel 16 lid 2).

De vervoerder is aansprakelijk voor de handelingen van zijn ondergeschikten en hulppersonen, die hij inzet voor de naleving van zijn contractuele verplichtingen. Deze genieten dezelfde bescherming als hun principaal voor zover zij hebben gehandeld in uitoefening van hun taken (artikel 17 lid 1). Deze bepaling is eveneens van toepassing op de ondervoerder (artikel 17 lid 2).

Artikel 18 voert een reeks omstandigheden en gevaren op, waarvoor de vervoerder behoudens tegenbewijs niet aansprakelijk wordt geacht.

Daarnaast kunnen bepaalde schaden contractueel worden uitgesloten. Dit is een compromis dat gevonden werd om bepaalde exoneraties te behouden, waarover tijdens de totstandkoming van het verdrag grote meningsverschillen bestonden. Hiertoe behoren de aansprakelijkheid voor schade ten

⁹ K.F. Haak, Comparison CMNI and CMR (Convention international carriage by road), Tijdschrift Vervoer & Recht, 2000, blz. 13 ev.

¹⁰ Om aan deze bepaling gevolg te geven is door de IVR een standaard CMNI-vrachtbrief ontwikkeld, die voor overeenkomsten vallende onder dit verdrag als model aan de internationale binnenvaart wordt aanbevolen door de Juridische Commissie van de IVR (zie www.ivr.nl).

gevolge van nautische fouten, vuur of explosie aan boord van het schip en voor gebreken aan het schip voor begin van de reis (artikel 25). De vervoerder heeft echter de juiste keuze van de bemanning en de uitrusting van het schip te bewijzen.

De uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor nautische fouten is uiteindelijk - nadat hiervoor tijdens de onderhandelingen diverse alternatieven waren bedacht - onder het hoofdstuk "nietige bedingen" (artikel 25) onder de contractuele afspraken ondergebracht. De vervoerder en de afzender kunnen thans uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder, de loodsen of andere personen voor nautische fouten overeenkomen, voor zover deze fouten niet zijn begaan met opzet of roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Voor Nederland betekende deze regeling een concessie ten opzichte van de regeling in Boek 8 BW (artikel 8:901 BW). Daar stond tegenover behoud van het recht op beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor opzet en grove schuld van diens ondergeschikten (artikel 21 CMNI jo. 8:906 BW).

Voor het overige kent het Verdrag aan de Staten het recht toe, een exoneratie voor nautische fouten van toepassing te verklaren op vervoer tussen havens in hun eigen land en havens in een andere Verdragsstaat voor zover deze ook dezelfde verklaring heeft afgegeven (artikel 32).

Het recht op de beperking van de aansprakelijkheid zoals geregeld in artikel 21 van het Verdrag en de contractuele afspraken van de vervoerder, de ondervoerder of hun hulppersonen vervalt wanneer de schade is ontstaan hetzij met opzet, die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Schadevergoeding en maximale aansprakelijkheidsgrenzen

De vervoerder is verplicht de waarde van het hele of gedeeltelijk verlies van de goederen te vergoeden (artikel 19). Daarbij voorziet het Verdrag in een beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder. Conform artikel 20 is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot een bedrag van 666,67 SDR¹¹ per pakket of andere laadeenheid of 2 SDR per kg van het brutogewicht van de verloren of beschadigde goederen, afhankelijk welk bedrag hoger is (lid 1). Hiermee is ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid aansluiting gezocht bij de zeerechtelijke limieten in de Hague Visby Rules. Het Verdrag introduceert afzonderlijke limieten voor een container en de daarin gestuwde goederen. Voor de container geldt een beperking van 1.500 SDR zonder de daarin gestuwde goederen, waarvoor een limiet van 25.000 SDR is vastgesteld. Artikel 20 lid 2 geeft een oplossing voor de berekening in het geval in een container of op een pallet meerdere laadeenheden zijn samengebracht¹². Indien het vervoersdocument aangeeft hoeveel laadeenheden zich daar in of op bevonden, wordt elke laadeenheid als afzonderlijke eenheid beschouwd. Wordt dit niet vermeld dan worden deze goederen samen als één laadeenheid beschouwd.

De vervoerder kan zich niet beroepen op een beperking van zijn aansprakelijkheid indien de afzender de natuur en de hogere waarde van de goederen voor de overname door de vervoerder uitdrukkelijk heeft aangegeven of partijen hogere limieten zijn overeengekomen (lid 4a).

¹¹ De Rekeneenheid van het Verdrag is het Special Drawing Right (SDR) van het Internationale Monetair Fonds.

¹² Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, MvT, nr. 3, p. 13

Van de limieten mag worden afgeweken, zij het alleen naar boven, indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

Het recht op beperking van aansprakelijkheid vervalt conform artikel 21 voorts bij opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder persoonlijk¹³.

Buitencontractuele vorderingen

De in het ontwerp genoemde uitsluitingen en beperkingen van aansprakelijkheid gelden voor elke vordering wegens verlies, beschadiging of vertraagde aflevering van de goederen, ongeacht of de vordering berust op een overeenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond (artikel 22).

Termijnen

Deze afdeling regelt in artikel 23 de termijnen waarbinnen vorderingen ingesteld dienen te worden. Conform artikel 24 verjaren alle vorderingen uit een overeenkomst gebaseerd op dit Verdrag binnen één jaar vanaf de dag waarop de goederen aan de ontvanger zijn afgeleverd of afgeleverd hadden moeten worden.

Aanvullende bepalingen

Avarij-grosse wordt overgelaten aan de bepalingen van de vervoer overeenkomst of van nationaal recht (artikel 26).

Het Verdrag laat de rechten en plichten van de vervoerder uit andere internationale verdragen of nationaal recht met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaren van binnen- en zeeschepen onverlet (artikel 27 lid 1). De vervoerder is bevrijd van aansprakelijkheid uit het Verdrag indien de schade is veroorzaakt door een nucleaire gebeurtenis of kernafval (lid 2).

Voor zover het Verdrag geen bepalingen bevat, vindt het recht van de staat waarvoor in de vervoersovereenkomst is gekozen aanvullende toepassing (aanvullend nationaal recht). Ontbreekt een dergelijke rechtskeuze dan vindt het recht van de verdragsstaat toepassing, waarmee de overeenkomst de meeste aanknopingspunten heeft.

Verklaringen ten aanzien van het toepassingsgebied

Elke Verdragstaat kan de bepalingen van het Verdrag ook van toepassing verklaren op nationaal vervoer (artikel 31). Bovendien kan overeenkomstig Art. 32 lid 1 CMNI elke ratificerende Staat een exoneratie voor nautische fouten opnemen, die ingeroepen kan worden wanneer transporten worden uitgevoerd tussen twee staten die beiden dit "positieve voorbehoud" hebben gemaakt.

3. Implementatie in Boek 8 BW

Nederland heeft met wet van 16 februari 2006 het Verdrag van Boedapest goedgekeurd¹⁴. Conform de Memorie van Toelichting¹⁵ wordt binnenvaart voor Nederland als belangrijke vorm van transport

¹³ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, MvT, nr. 3, p. 13

beschouwd. Verondersteld wordt dat binnenvaart door de totstandkoming van de Europese Economische Ruimte mede tegen de achtergrond van de uitbreiding van de Europese Unie toe zal nemen. De wetgever gaat ervan uit dat het CMNI-verdrag een positief effect heeft op het internationale transport over de binnenwateren omdat het de regelgeving inzake de overeenkomst van goederenvervoer alsmede inzake de aansprakelijkheid voor schade aan de lading uniformeert. Ratificatie door Nederland vergroot de rechtszekerheid en stimuleert het internationale goederenvervoer.

Nederland is met de ratificatie van het CMNI-verdrag afgeweken van de bestaande Nederlandse praktijk om internationale verdragen ondanks de directe werking van deze verdragen te integreren in Boek 8 BW. Verder is er evenals in het wegvervoer in de binnenvaart geen dwingende reden gevoeld om het internationale regime van het CMNI verdrag op het binnenlands vervoer dwingend van toepassing te verklaren¹⁶. Dit heeft tot gevolg dat voor louter binnenlands vervoer in beginsel Boek 8 BW blijft gelden. Voor internationaal vervoer werd volstaan met ratificatie van het verdrag teneinde dat van toepassing te laten zijn op het internationale vervoer. Er is derhalve gekozen voor een wijze van implementatie waarbij voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren het CMNI-verdrag zal gelden, waarvan de bepalingen niet in Boek 8 BW zijn opgenomen. De wetgever heeft er evenwel voor gekozen dat voor het nationale goederenvervoer Boek 8 BW blijft gelden, tenzij partijen contractueel het CMNI-verdrag van toepassing hebben verklaard. Nederland heeft daartoe bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid a CMNI afgelegd, waardoor het voor partijen mogelijk wordt om CMNI ook op nationaal vervoer contractueel overeen te komen¹⁷. Met dat doel is artikel BW 8:889 voorafgaande aan artikel 8:890 BW ingevoegd. Voorts is door Nederland bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid b CMNI afgelegd, inhoudende dat CMNI ook vervoer om niet behelst.

4. Verschillen tussen het CMNI-verdrag en het goederenvervoer over de binnenwateren conform Boek 8 BW

In grote lijnen zijn de verschillen tussen CMNI en Boek 8 BW als volgt:

Verplicht vervoerdocument

Onder CMNI heeft de vervoerder de verplichting om een vervoerdocument op te maken (Art. 11). Op verzoek van de afzender is hij verplicht een cognossement op te maken. Onder Nederlands recht (vgl.

¹⁴ Wet van 16 februari 2006 tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) (Trb. 2001, 124) (Wet internationaal goederenvervoer over de binnenwateren), Stb. 2006, 12.

¹⁵ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, MvT, nr. 3, p. 2

¹⁶ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, MvT, nr. 3, p. 3

BW 8:915) *kunnen* afzender en vervoerder terzake van het vervoer een document (vrachtbrief) opmaken. Alhoewel dit ten opzichte van het BW een verzwarende betekenis heeft, zal dit de praktijk ten goede komen. Thans worden transporten door binnenvaartondernemers veelal zonder vervoerdocumenten uitgevoerd. Een vervoerdocument kan de positie van de vervoerder (met name de bewijsrechtelijke) ten opzichte van zijn opdrachtgever versterken. Op het ontbreken van het vervoerdocument staat overigens geen sanctie.

Exoneratie voor nautische fouten

Onder Boek 8 BW kan zich de vervoerder beroepen op ontheffing van aansprakelijkheid bij een navigatiefout (vgl. BW 8:901). Onder het CMNI-verdrag is een uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder slechts contractueel mogelijk (artikel 25 lid 2.a.). Bovendien kan overeenkomstig artikel 32 lid 1 CMNI elke ratificerende Staat een exoneratie voor nautische fouten opnemen, die ingeroepen kan worden wanneer transporten worden uitgevoerd tussen twee staten die beiden dit "positieve voorbehoud" hebben gemaakt.

Nederland heeft bij ratificatie deze verklaring evenwel niet afgelegd en ervoor gekozen, de exoneratie voor nautische fouten voor internationaal vervoer niet meer toe te passen.

Aansprakelijkheidslimieten

Zowel onder het BW als ook onder CMNI is de vervoerder aansprakelijk voor schade door verlies of beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering (artt. 8:895 en 8:896 BW vs. art. 16 CMNI). Boek 8 BW kent aan de vervoerder een algemene beperking van zijn aansprakelijkheid bij verlies of vertraging toe (art. 8:905 BW). De beperking bedraagt € 2,70 per kg. Bij vervoer van onverpakt massagoed geldt echter een beperking tot een bedrag van € 227 per 1000 kg¹⁸. Onder het CMNI-verdrag is de vervoerdersaansprakelijkheid beperkt tot 2 SDR per kg of 666,67 SDR per collo, naargelang het hoogste bedrag, dan wel SDR 1.500 voor een container vermeerderd met SDR 25.000 voor de goederen in de container indien het collo een container is en in het vervoerdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in de container.

5. Wijze van implementatie van het CMNI-verdrag door andere landen

Hongarije

Hongarije, depositaris van het Verdrag, heeft met besluit nr. 16/2002 (II.27) de ratificatie door het Parlement bevestigd en daarmee de regering geautoriseerd om het voorstel voor de uitvaardigingswet in te dienen. De uitvaardigingswet (Act. No. 2005: CXLI) is op 24 december 2005 in werking getreden.

¹⁷ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, Advies Raad van State: Volgens het advies van de Raad van State betekent de verklaring van artikel 31 lid a CMNI een uitbreiding van de werkingssfeer van het verdrag en behoeft dus goedkeuring van de Staten-Generaal. Door het afleggen van deze verklaring wordt voor partijen de mogelijkheid geopend CMNI contractueel ook van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer en af te wijken van het dwingend recht van Boek 8 BW (vgl. 8:902 BW).

¹⁸ Eurobesluit 2001/415

Daarmee maakt CMNI officieel deel uit van de Hongaarse wet. De Hongaarse wetgever heeft bij ratificatiebesluit bepaald om het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer van toepassing te verklaren (artikel 31 CMNI).

Roemenië

Roemenië heeft het CMNI-Verdrag met wet van 18 november 2003 goedgekeurd (Lege nr. 494/2003, Publicat in Monitorul Oficial Partea I nr. 854 din 02/12/2003).

De Roemeense wetgever heeft evenals de Hongaarse ervoor gekozen om het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer van toepassing te verklaren.

Zwitserland

Voor Zwitserland is het CMNI-Verdrag op 1 april 2005 in werking getreden. De ratificatieoorkonde werd op 13 mei 2004 gedeponereerd. Ratificatie geschiedde door middel van het besluit van 19 december 2004 (Bundesbeschluss vom 19. Dezember 2004, Amtliche Sammlung des Bundesrechts "AS" 2005, pag. 1267/1268). De Zwitserse wetgever heeft bij de ratificatie een verklaring conform artikel 30 lid 1. en artikel 31 lid a CMNI afgegeven, inhoudende dat het CMNI-verdrag niet van toepassing is op nationale vaarwegen met uitzondering van de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden. Dit betekent enerzijds een uitsluiting van CMNI op alle Zwitserse meren, anderzijds echter een toepassing van CMNI op nationaal vervoer op de Rijn tot Rheinfelden.

Voorts heeft Zwitserland – voor zover bekend tot dusver als enige land - een verklaring conform artikel 32 CMNI afgelegd, inhoudende dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor nautische fouten.

Duitsland

Duitsland heeft op 3 januari 2006 het ontwerp van een ratificatiewet ter consultatie aan de belanghebbende partijen aangeboden (Entwurf Gesetz zu dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI))¹⁹.

Volgens de ontwerpwet beoogt Duitsland het Verdrag uitsluitend voor internationaal, grensoverschrijdend vervoer te ratificeren en geen verklaring overeenkomstig artikel 31 lid a CMNI af te leggen. Een mogelijkheid, om het Verdrag contractueel voor nationaal vervoer door partijen overeen te laten komen, zoals door Nederland tot dusver uniek geïntroduceerd, wordt niet nagestreefd. Duitsland lijkt voornamelijk voor nationaal goederenvervoer over de binnenwateren het op 1 juli 1998 geïntroduceerde "Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) te willen handhaven²⁰.

¹⁹ BMJ, III A 4 – 9323-1-35 987/2005

²⁰ De bij de consultatie geraadpleegde Duitse binnenvaartbrancheorganisatie BDB (Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. te Duisburg) pleitte in zijn reactie van 28 februari 2006 voor een toepassing van het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer, hetzij door een verklaring van Duitsland conform artikel 31 lid a, hetzij door de mogelijkheid zoals voorzien in de Nederlandse wet, om het CMNI-verdrag door partijen ook voor nationaal vervoer overeen te laten komen.

Tsjechische Republiek

Voor Tjsechië is het CMNI-verdrag op 8 maart 2006 in werking getreden (nummer 32/2006) nadat het Verdrag op 7 november 2005 werd geratificeerd.

Tjeschië heeft er evenals Duitsland voor gekozen om het Verdrag vooralsnog niet voor nationaal maar slechts voor grensoverschrijdend vervoer van toepassing te verklaren²¹.

België en Frankrijk werken volgens mededelingen van de competente autoriteiten aan de ratificatie van het CMNI-verdrag. Ontwerpen zijn op het moment van het schrijven van dit artikel nog niet beschikbaar. Naar verwachting zal het Verdrag door beide landen eveneens alleen voor grensoverschrijdend vervoer worden geratificeerd.

6. Voortbestaande nationale wettelijke regelingen

Zoals bij de bespreking van het Verdrag geschetst, is in de uiteindelijke versie ervoor gekozen, het Verdrag van toepassing te verklaren op grensoverschrijdend vervoer. Het Verdrag kan echter door middel van een verklaring van een Verdragstaat overeenkomstig artikel 31 voor nationaal vervoer van toepassing worden verklaard. Alhoewel de opstellers van het Verdrag in beginsel een breder toepassingsgebied voor ogen stond, om verschillen tussen nationaal en grensoverschrijdend vervoer te vermijden, kan het Verdrag door middel van deze bepaling bij ratificatie of op een later tijdstip voor nationaal vervoer worden ingevoerd. Daarbij werd rekening gehouden met de situatie dat het CMNI-verdrag met name de voormalige Oostbloklanden, die zich veelal nog in de fase van ontwikkeling en invoering van privaatrecht bevinden of bevonden, een kans tot invoering van uniform recht zou bieden. Gebleken is dat hiervan ook reeds door een aantal landen, namelijk **Hongarije en Roemenië**, gebruik is gemaakt. **Tsjechië** blijkt deze wijze van implementatie op een later tijdstip eveneens te willen volgen.

Daartegenover doet zich de situatie voor dat met name de West-Europese landen tot dusver niet bereid zijn gebleken, met de ratificatie van het CMNI-verdrag één uniform systeem voor de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren voor zowel nationaal als grensoverschrijdend vervoer te introduceren. Veelmeer wordt vastgehouden aan de bestaande regelingen van nationaal vervoer.

Voor **Nederland** leidt dit tot de reeds onder hoofdstuk 4 belichte verschillen tussen nationaal en grensoverschrijdend vervoer.

In **Duitsland** is op 1 juli 1998 de nieuwe Duitse transportwet (TRG)²² als geïntegreerd deel van het handelsrecht in werking getreden. Kenmerkend voor de TRG is een allesomvattende regeling voor

²¹ Er bestaan blijkens mededeling van de competente autoriteit echter intenties om het Verdrag op een later tijdstip voor nationaal vervoer van toepassing te verklaren.

weg-, spoor, binnenvaart, luchtvaart en gecombineerd vervoer (zeevaart is buiten beschouwing gelaten). Tegelijkertijd zijn de voor de overeenkomst van goederenvervoer relevante paragrafen in de binnenvaartwet van 1895 (Par. 27- 76 BSchiffG) ingetrokken²³. In de TRG is gekozen voor een regeling die is gebaseerd op het landrecht (CMR)²⁴. Centrale bepalingen van de TRG hebben betrekking op de aansprakelijkheid van de vervoerder. Deze is gebaseerd op het systeem van het wegvervoer. De TRG gaat uit van een verzwaarde aansprakelijkheid van de vervoerder (verschuldensunabhängige Obhutshaftung). Voorts voorziet de wet in nieuwe aansprakelijkheidslimieten, die eveneens zijn gebaseerd op de regeling in het wegvervoer (par. 431 HGB, 8,33 SDR per kg). De bepalingen van de TRG zijn in beginsel dispositief. Hiervan kan in een zogenaamde “abgestufte Dispositivität” worden afgeweken²⁵. De met de nieuwe TRG geïntroduceerde “Haftungskorridor” biedt de mogelijkheid om van de limiet van 8,33 SDR af te wijken met een minimum van 2 en een maximum van 40 SDR.

Frankrijk kent met betrekking tot de binnenvaart twee verschillende wettelijke regimes²⁶. Voor de nationale scheepvaart zijn de artikelen 103 ev. van de Code de Commerce van toepassing. De scheepseigenaar is onbeperkt persoonlijk aansprakelijk. Vrijtekeningsclausules zijn nietig. Er is enige contractuele beperking van de aansprakelijkheid mogelijk voor zover deze niet neerkomt op een algehele vrijtekening en bekend is aan de tegenpartij.

Voor de scheepvaart op de Rijn wordt in artikel 5 van de wet van 1 juni 1924 aangaande de invoering van de Franse handelswetten in de departementen Bas-Rhin, Haut-Rhin en de Moezel de bepalingen van de Duitse binnenvaartwet van 15 juni 1895 van toepassing verklaard (Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt BSchiffG uit 1895) van toepassing. Op grond van enkele algemene bevrijdende oorzaken is de aansprakelijkheid van de vervoerder in de BSchiffG uitgesloten. Ten aanzien van de aansprakelijkheid wordt in deze wet nog steeds het zeerechtelijke beginsel gehanteerd van beperking van de aansprakelijkheid met schip en lading (Par. 4 BSchiffG)²⁷. De BSchiffG bevat veel regelend recht, waarvan kan worden afgeweken. Dit heeft in het verleden ertoe bijgedragen dat in de afgelopen decennia een reeks van de zogenaamde algemene vervoerscondities (“Verlade und Transportbedingungen der Binnenschiffsfrachtführer”) is ontwikkeld die een grote betekenis hebben gespeeld en nog steeds spelen bij de vervoerovereenkomst. Vanwege het regelend rechtelijk karakter van deze binnenvaartwet kon door de transportcondities een door de wetgever gecreëerde vrije ruimte worden opgevuld²⁸. Het centrale onderwerp van de transportcondities was van begin af aan het uitsluiten van de strenge wettelijke aansprakelijkheid van

²² Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz -TRG) vom 26. Juni 1998, Bundesgesetzblatt 1588 Jahrgang 1998 Teil I Nr. 39.

²³ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Aktualisierungsband zum Transportrecht, Bearbeiter Dr. Jürgen Basedow, Par. 407 RdNr 1.

²⁴ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, a.w., Par. 407 RdNr 7.

²⁵ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, a.w., par. 449 RdNr 1ev.

²⁶ Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt, Fassung Januar 2000, IVR, blz. 25 ev.

²⁷ Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, 4. Auflage, Walter de Gruyter, Berlin 1991, blz. 71 ev.

²⁸ Dr. Werner Koriath, Neue Verlade- und Transport-Bedingungen, Binnenschifffahrt, Nummer 7, Juli 1995, blz. 37.

de vervoerder. Kernaspecten van de transportcondities zijn de regelingen omtrent de aansprakelijkheid van de vervoerder. De vervoerder is principieel aansprakelijk voor het verlies of de beschadiging van de goederen en wel vanaf de overname tot en met de aflevering van de goederen. Van bijzondere betekenis zijn de uitsluitingen van de aansprakelijkheid van de vervoerder, die nauw aansluiten bij de bepalingen van onder meer CMR en het oorspronkelijke ontwerp CMNI. De transportcondities hanteren tevens het principe van de exonering van de aansprakelijkheid voor navigatiefouten van de vervoerder en diens hulppersonen.

CONCLUSIE

De inwerkingtreding en verdere ratificatie van het CMNI-Verdrag is voor een per definitie grensoverschrijdende vervoersmodaliteit als de binnenvaart van grote betekenis. Nadat alle overige vervoersmodaliteiten reeds decennia beschikken over een internationale uniforme regeling is thans ook voor de binnenvaart een uniform verdrag betreffend de overeenkomst van goederenvervoer in werking getreden.

Met de inwerkingtreding van het CMNI-verdrag wordt naast rechtszekerheid en rechtsduidelijkheid vooral rechtseenheid beoogd.

Nederland heeft met de toegepaste wijze van ratificatie gekozen voor een systematiek waarbij het CMNI-verdrag a priori van toepassing is op internationaal goederenvervoer in de binnenvaart maar tevens ruimte biedt om CMNI contractueel voor nationaal vervoer overeen te komen.

Tot op heden hebben reeds enkele Donaulanden de kans aangegrepen om het Verdrag ook voor nationaal vervoer van toepassing te verklaren. Andere ratificerende landen hebben evenwel ervoor gekozen, het toepassingsgebied van het CMNI-verdrag te beperken tot grensoverschrijdend vervoer en voor nationaal vervoer de eigen regelingen ten aanzien van de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren te hanteren.

Artikel 31 biedt evenwel de mogelijkheid om de verdragsbepalingen bij ratificatie of op elk later tijdstip ook op nationaal vervoer van toepassing te verklaren dan wel – zoals door Nederland is toegepast – contractueel overeen te komen.

Afgezien van de grote betekenis van de inwerkingtreding van het CMNI-verdrag voor het grensoverschrijdend goederenvervoer over de binnenwateren biedt dit tevens de mogelijkheid om het CMNI-verdrag ook voor binnenlands vervoer intrede te laten doen.

22.06.2006

Mr. Theresia K. Hacksteiner
Secretaris Generaal EBU en IVR