

Vergaderjaar 2005–2006

29 943

Goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest 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)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 15 november 2005

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de opmerkingen van de leden van de fracties van het CDA en de PvdA. Het verheugt mij dat ook zij het belang voor Nederland van uniforme regelgeving in de internationale binnenvaart inzien en ratificatie van CMNI ondersteunen. Op de door deze leden nog gestelde vragen over de uitvoering in Nederland zal ik hierna, mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Verkeer en Waterstaat, ingaan. Wat betreft de voortgang van implementatie in andere landen is vermeldenswaard dat CMNI inmiddels sinds 1 april 2005 in werking is getreden voor Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Roemenië en Zwitserland.

Belang en gevolgen van ratificatie van CMNI voor Nederland

Ter uitvoering van het verdrag is er voor gekozen om partijen de mogelijkheid te geven CMNI contractueel ook van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer. Zowel de leden van de CDA-fractie als van de PvdA-fractie vragen waarom er niet voor is gekozen om op het gehele nationale vervoer alleen het BW of alleen het CMNI van toepassing te verklaren en of dit niet tot verschillende rechtsregimes zal leiden terwijl het doel toch uniformering was.

Ratificatie van CMNI voor Nederland leidt tot meer uniformiteit en de rechtszekerheid voor het internationaal goederenvervoer omdat er nog geen geharmoniseerde internationale regeling bestond en steeds moest worden teruggevallen op het toepasselijke nationale recht dat van staat tot staat verschilt. Voor het nationale vervoer ligt dat anders omdat in Nederland alleen boek 8 BW van toepassing is. Nu echter CMNI gaat gelden voor het internationaal vervoer rijst de vraag in hoeverre het wenselijk is dat dit verdrag ook gaat gelden voor het nationale vervoer. Raadpleging van de externe klankbordgroep van de Nederlandse Vereniging voor Zee- en vervoersrecht bestaande uit prof. mr. M.H. Claringbould, prof. mr. K.F. Haak, prof. mr. G.J. van der Ziel en mr. T. Roos heeft geleid tot artikel 8:889 BW waarin wordt bepaald dat op het nationale vervoer boek 8 BW van toepassing blijft tenzij partijen de gelding van CMNI zijn overeengekomen. Artikel 8:889 BW maakt het daarmee voor partijen mogelijk om zowel op het nationale als op het internationale vervoer van goederen één regime toe te passen, maar verplicht daartoe

niet. Door deze facultatieve mogelijkheid kan voor het nationale vervoer ervaring met CMNI worden opgedaan en gefundeerd worden gezien of verplichte toepassing van CMNI ook voor het nationaal vervoer wenselijk is. In de consultatieronde gaven alle organisaties aan (Internationale Vereniging het Rijnschepenregister, Centraal Bureau voor de Rijn en de Binnenvaart, Kantoor Binnenvaart, Verbond van Verzekeraars, Algemene Schippersvereniging, Ondernemersorganisatie voor logistiek en Transport), met uitzondering van de Federatie van Onderlinge Verzekeraars, in te kunnen stemmen met artikel 8:889 BW.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de voortgang van implementatie in de andere landen. Zoals hiervoor is aangegeven is CMNI sinds 1 april 2005 in werking getreden voor Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Roemenië en Zwitserland. Daarnaast is dit verdrag, naast het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend door België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Moldavië, Oekraïne, Polen, Portugal, Slowakije en de Tsjechische republiek. Door ondertekening hebben deze landen het voornemen tot uitdrukking gebracht dat zij bij dit verdrag partij worden. Het ratificeringsproces in Duitsland is reeds gestart en ook Frankrijk en België hebben aangegeven tot ratificatie over te zullen gaan.

De constatering van de leden van de fractie van het CDA dat veel landen waaronder belangrijke Donaulanden CMNI niet ondertekend hebben, onderschrijf ik dan ook niet. Deze leden vragen wat de beweegredenen van Oostenrijk, Roemenië, Servië en Montenegro zijn om CMNI niet te ondertekenen. Zoals hiervoor is aangegeven is op 1 april 2005 CMNI voor Roemenië in werking getreden. Oostenrijk heeft aangegeven, te willen afwachten wat Duitsland doet. Zoals aangegeven is Duitsland het ratificeringsproces reeds gestart. De beweegredenen van Servië en Montenegro zijn mij niet bekend.

In antwoord op de vraag van de leden van de fractie van het CDA hoe CMNI zich verhoudt tot de Herziene Rijnvaartakte (1868, onder andere gewijzigd in 1963) kan ik antwoorden dat CMNI tot stand is gekomen door samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie en het Comité van Binnenlands transport van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. CMNI is derhalve uitgebreid besproken in de CCR, waarbij geen conflict met de Herziene Rijnvaartakte is geconstateerd.

In antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de PvdA om een overzicht van en een nadere toelichting op andere regelingen die mogelijk conflicteren met CMNI zoals CLNI, verwijs ik naar de artikelen 26 en 27 CMNI waarin is voorzien in een regeling voor het geval andere regelingen zouden kunnen conflicteren met CMNI. Artikel 26 CMNI laat de contractuele en wettelijke bepalingen inzake de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij grosse onverlet. Hetzelfde geldt ingevolge artikel 27, eerste lid, CMNI voor de rechten en plichten van de vervoerder die voortvloeiën uit (inter)nationale wet- en regelgeving inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnen- of zeeschepen. Dat betekent dat de verplichtingen van het op 4 november 1988 te Straatsburg tot stand gekomen CLNI-verdrag (verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, (Trb. 1989, 43)) goedgekeurd voor Nederland bij wet van 31 oktober 1996 (Stb. 1996, 554) en in werking getreden in november 1997, onverkort blijven gelden. Tot slot bepaalt artikel 27, tweede lid, CMNI dat de vervoerder wordt ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van CMNI voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade krachtens de wet- en regelgeving over kernenergie aansprakelijk is. Daarmee wordt strijd voorkomen met het verdrag van Parijs inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van kernenergie (29 juli 1960, Trb. 1961, 27), zoals nadien gewijzigd, en de daarmee corresponderende bepalingen in de Wet aansprakelijkheid kernongevallen (Stb. 1991, 374).

De leden van de fractie van de PvdA vragen ook naar de voortgang van het ontwerp CRDNI-verdrag (European Convention on liability for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances bij inland waterways). De onderhandelingen over dit ontwerp-verdrag bevinden zich nog in een beginfase. Alvorens de onderhandelingen hierover werden gestart is eerst nog een poging ondernomen het CRTD-verdrag van 1989 (Convention on Civil liability for damage caused during Carriage of Dangerous Goods bij Road, Rail and Inland Navigation Vessels) onder de aandacht te brengen. Dat verdrag voorziet voor drie vervoersmedia (spoor, weg en binnenvaart) in een risicoaansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van de gevaarlijke eigenschappen aan derden is toegebracht. CRTD is onder meer door de hoge aansprakelijkheidslimieten en de verzekeringsplicht nooit in werking getreden en ook bij de nieuwe poging bleek er zeer weinig animo voor dit verdrag te bestaan. Door de CCR wordt nu bezien of het wenselijk en haalbaar is alleen voor de binnenvaart een uniforme regeling voor aansprakelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te bewerkstelligen (CRDNI).

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De leden van de fractie van het CDA vragen welke regelgeving (CMNI, Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn (ADNR), Wet vervoer gevaarlijke stoffen) van toepassing is op de (onder)vervoerder en afzender in geval van vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

CMNI geldt indien het een overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren betreft en de in de overeenkomst genoemde plaats van inontvangstneming (of laadhaven) en de plaats van aflevering (of loshaven) zijn gelegen in twee verschillende staten waarvan er tenminste één partij is bij CMNI. Indien de overeenkomst voorziet in meerdere loshavens, is de loshaven waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend. Indien het vervoer zonder overslag zowel over zee als over binnenwateren plaatsvindt, blijft CMNI ingevolge artikel 2, tweede lid, CMNI van toepassing tenzij een zeecognossement is opgesteld of de over zee af te leggen afstand langer is. Indien CMNI geldt, hebben de (onder)vervoerder en de afzender te voldoen aan de daaruit voor hen voortvloeiende contractuele (informatie)verplichtingen. Voor de specifieke informatieplichten verwijs ik naar paragraaf 4 van de memorie van toelichting over de administratieve lasten voor het bedrijfsleven waarin daarop wordt ingegaan. Indien het een nationale vervoersovereenkomst betreft, geldt het BW tenzij partijen ingevolge artikel 8:889 BW de toepassing van CMNI zijn overeengekomen. Vanwege de openbare veiligheidsaspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben de (onder)vervoerder en de afzender zich bovendien te houden aan de publiekrechtelijke regelgeving op dit terrein zoals de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en ADNR. Uiteraard kunnen de (onder)vervoerder en de afzender, naast de contractuele verplichtingen voortvloeiend uit CMNI, BW danwel afspraken tussen partijen zelf, ook geconfronteerd worden met buitencontractuele aansprakelijkheden voortvloeiend uit het toepasselijke recht. Derden die schade ondervinden als gevolg van een transport met gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld door een explosie, zullen veelal schadevergoeding eisen. Indien Nederlands recht van toepassing is, gelden titel 11, afdeling 4 en titel 12 van Boek 8 BW. Deze laatste titel is de nationale uitwerking van het CLNI-verdrag dat hiervoor reeds is vermeld.

Adviezen

De leden van de fractie van het CDA vragen een reactie op de stelling van de Federatie van Onderlinge Verzekeraars (FOV) dat CMNI zal leiden tot een ruimere aansprakelijkheid voor de vervoerder en daarmee tot hogere verzekeringspremies en alle daaruit voortvloeiende gevolgen.

Voor de limieten in CMNI is aansluiting gezocht bij het thans vigerende regime dat de overeenkomst tot het vervoer van goederen beheerst in het zeevervoer, de Hague Visby-Rules. Van deze limieten mag worden afgeweken, zij het alleen naar boven indien in het vervoerdocument de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd of indien partijen uitdrukkelijk hogere limieten zijn overeengekomen. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan. De FOV stelt terecht dat de limieten hoger zijn dan die van het BW. Daar staat echter tegenover dat CMNI voor de toetredende staten de regelgeving inzake de overeenkomst van goederenvervoer alsmede inzake de aansprakelijkheid voor schade aan de lading uniformeert. Het gevolg daarvan is dat het toepasselijk recht niet meer via het conflictenrecht hoeft te worden bepaald en dat de kosten en risico's voor de binnenvaartondernemer en zijn verzekeraar beter calculeerbaar worden. Of de verzekeringspremies zullen stijgen, is de vraag. Alle andere geraadpleegde belangenorganisaties achten in elk geval de voordelen van CMNI opwegen tegen dit mogelijke nadeel.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner