

Vergaderjaar 2004–2005

**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. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

##### **1. Inleiding**

Op 22 juni 2001 is het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI) tot stand gekomen (Trb. 2001, 124). De afkorting «CMNI» komt van de Franse titel: «Convention de Budapest relative au contrat de transport de *Marchandises* en *Navigation Interieure*». CMNI bevat regels voor overeenkomsten tot het vervoer van goederen over de binnenwateren waaronder wie verantwoordelijk is voor de aanlevering, het vervoer en de aflevering van de goederen alsmede regels voor de aansprakelijkheid voor schade aan de lading. Het is van toepassing op internationaal vervoer, dat wil zeggen dat de plaats van inontvangstneming (laadhaven) en de plaats van aflevering (loshaven) in twee verschillende staten moeten zijn gelegen.

Tot op heden ontbrak uniforme regelgeving inzake overeenkomsten tot het vervoer van goederen over de binnenwateren. Het ontbreken hiervan belemmert de ontplooiing van het internationale goederenvervoer over de binnenwateren. Bovendien bestaan voor alle andere vervoersmodaliteiten (zee-, weg-, spoor en luchtvervoer) reeds decennialang uniforme regelingen voor het goederenvervoer. Voor de binnenvaart werd, behalve op de enkele bestaande civielrechtelijke overeenkomsten als de Conventie van Bratislava en de Rijn Cognossement voorwaarden na, steeds teruggeslagen op het toepasselijke nationale recht dat van staat tot staat verschilt. Sommige staten maken voor de binnenvaart gebruik van de algemene handelsrechtelijke bepalingen terwijl andere staten over een specifiek binnenvaartrecht beschikken. Daarbij bestaat vaak ook een verschil in uitgangspunt: sommige staten haken voor de binnenvaart aan bij het zeerecht (Nederland, Zwitserland) terwijl andere staten juist aanhaken bij het landrecht (het weg- en spoorvervoerrecht zoals Duitsland). Ter illustratie van de verschillen kan worden gewezen op de uiteenlopende aansprakelijkheden voor schade aan de lading, die varieert van beperkte tot onbeperkte aansprakelijkheid. CMNI voorziet in een balans tussen deze verschillende oriëntaties en vormt daardoor een stimulans voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren.

De totstandkoming van dit verdrag kent een lange voorgeschiedenis. Reeds in 1949 werd door het Internationaal Instituut voor eenmaking van

het privaatrecht (UNIDROIT) een ontwerpverdrag inzake goederenvervoer over de binnenvaart (CMN-verdrag) opgesteld. Dit verdrag werd in behandeling genomen door het Comité van Binnenlands transport van de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties. De totstandkoming hiervan in 1960 mislukte vanwege de uiteenlopende meningen over de exoneratie van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor navigatiefouten. Een tweede poging in 1975 mislukte om dezelfde reden eveneens. Ondanks deze voorgeschiedenis werd vanwege de wenselijkheid van een verdrag op dit terrein in 1996 een nieuw ontwerpverdrag opgesteld (CMNI) door het «Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen» te Duisburg. Dit verdrag is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de ECE en de Donaucommissie in behandeling genomen, hetgeen heeft geleid tot de totstandkoming van CMNI. Dit wetsvoorstel strekt tot goedkeuring en uitvoering van CMNI voor Nederland.

## **2. Belang en gevolgen van ratificatie van CMNI voor Nederland**

De binnenvaart is voor Nederland een belangrijke vorm van transport. Het Nederlandse aandeel in de (internationale) binnenvaart is groot en neemt nog steeds toe. Zo is het aandeel van Nederlandse schepen in de Rijnvaart gegroeid naar 2/3 van het totale aantal. De Nederlandse binnenwateren worden druk bevaren en het gebruik is in het bijzonder door de totstandkoming van de Europese Economische Ruimte en de opening in 1992 van de verbinding tussen de Rijn en de Donau enkel toegenomen. Door de uitbreiding van de Europese Unie met Donaulanden zal het belang van de binnenvaart alleen maar stijgen. Nederland is dan ook gebaat bij zo min mogelijk handelsbelemmeringen voor het vervoer van goederen over de binnenwateren. CMNI heeft een positief effect 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. Het gevolg daarvan is dat het toepasselijke recht niet meer via het conflictenrecht hoeft te worden bepaald en dat de kosten en risico's voor de binnenvaartondernemer en zijn verzekeraar calculeerbaar worden. Bovendien wordt voorkomen dat verschillen in wet- en regelgeving ontstaan wat vooral van belang is voor die staten die zich nog in een fase van ontwikkeling en invoering van binnenvaartrecht bevinden. Ratificatie door Nederland van CMNI vergroot derhalve de rechtszekerheid en stimuleert het internationale goederenvervoer. Tot op heden werd bij overeenkomsten tot internationaal goederenvervoer over de binnenwateren het toepasselijke recht via het conflictenrecht bepaald. Indien Nederlands recht van toepassing was, golden de regels van titel 10 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Ratificatie en inwerkingtreding van CMNI heeft tot gevolg dat op het internationale goederenvervoer voortaan CMNI van toepassing zal zijn. Op het nationale goederenvervoer blijft het BW van toepassing, tenzij partijen CMNI contractueel op het nationale goederenvervoer van toepassing hebben verklaard. Op hoofdlijnen stemt CMNI overeen met het reeds in boek 8 BW opgenomen binnenvaartrecht. Er zijn echter enkele verschillen waarvan de volgende de belangrijkste zijn. Artikel 20 CMNI bevat een andere aansprakelijkheidsbeperking dan artikel 8:905 BW. Voorts bevat artikel 25, tweede lid, onder a, CMNI de mogelijkheid om de aansprakelijkheid voor nautische fouten contractueel uit te sluiten, terwijl artikel 8:901 BW daarvoor een wettelijke uitsluiting regelt. Daarnaast verplicht artikel 11, eerste lid, CMNI de vervoerder er toe om voor elk vervoer een vervoersdocument op te maken. Artikel 8:915 BW biedt zowel de afzender als de vervoerder de mogelijkheid om een vervoersdocument op te maken, maar verplicht daartoe niet. Ingevolge artikel 8:916 BW is de vervoerder slechts verplicht op verzoek van de afzender een cognossement op te stellen.

### 3. Wijze van implementatie

In boek 8 BW is het internationale recht ondanks de directe werking van de desbetreffende verdragen tot op heden neergelegd in een vorm die passend is bij het Nederlandse BW, waarbij de wetgever zich heeft onthouden van enige interpretatie van internationale regels. Deze internationale regels werden aangevuld met nationale regels voorzover de internationale regels daarvoor ruimte boden en daaraan behoefte bestond. Het internationale recht werd derhalve tussen het nationale recht geplaatst. Een uitzondering hierop vormt de regeling voor het wegvervoer waar het internationale recht niet in boek 8 is opgenomen. Titel 8.13 BW bevat een volledige regeling van het vervoer over de weg die slechts gelding heeft voor zover het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) niet van toepassing is. Voor deze afwijking is op inhoudelijke gronden gekozen. Er bestaat behoefte aan een van CMR afwijkende regeling voor het nationale wegvervoer omdat CMR is geschreven voor vervoer over langere afstanden en daardoor voor waardevollere ladingen dan in het binnenlandse vervoer en omdat het binnenlands vervoer behoefte had aan een grotere vrijheid van partijen dan onder CMR, welke vrijheid door de bereidheid van partijen om standaardcondities op te stellen niet heeft geleid tot misbruik door een van de partijen.

Een gevolg van de werkwijze waarbij rechtstreeks werkende verdragen geheel in de wet worden opgenomen, is dat de rechter zich bij de uitleg van de wet telkens rekenschap zal moeten geven van de herkomst van de bepaling. Hij zal zich bij de uitleg van internationale regels moeten richten naar de internationale interpretatie van het verdrag en zijn oordeel in beginsel niet mogen baseren op nationaal interpretatiemateriaal. Daarnaast strookt deze werkwijze niet met de wijze van uitvoering van Europese verordeningen, die ook rechtstreeks werken en niet in de nationale wet mogen worden omgezet. Naarmate Europese regelingen in sterkere mate van toepassing worden op het Europees vervoersrecht, kunnen deze verschillende benaderingen van uitvoering tot verwarring leiden. Verder is er, evenals in het wegvervoer, in de binnenvaart geen dwingende reden om het internationale regime zoals dat uit CMNI volgt, in volle omvang op het binnenlands vervoer dwingend van toepassing te verklaren. Dat betekent dat voor louter binnenlands vervoer andere, veelal minder dwingende, regels kunnen gelden dan voor internationaal vervoer en dat kan worden volstaan met ratificatie van het verdrag teneinde dat van toepassing te doen zijn op het internationale vervoer. Anders kan dat liggen bij het luchtvervoer of het goederenvervoer per spoor waar het internationale karakter van het vervoer overheerst en er geen goede reden is te onderscheiden tussen nationaal en internationaal vervoer. Overigens kan in de regelgeving voor de binnenvaart ook eenvoudiger onderscheid worden gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer omdat er geen sprake is van een verouderd nationaal binnenvaartrecht. Gelet op het voorgaande is gekozen voor een wijze van implementeren waarbij voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren CMNI zal gelden, waarvan de bepalingen niet in boek 8 zijn opgenomen, en voor het nationale goederenvervoer over de binnenwateren boek 8 BW blijft gelden tenzij partijen contractueel CMNI van toepassing hebben verklaard. CMNI biedt ruimte om ook het nationale vervoer onder de werking van dit verdrag te brengen mits een daartoe strekkende verklaring ingevolge artikel 31, onder a, CMNI wordt afgelegd. Nederland zal een dergelijke verklaring bij ratificatie afleggen waardoor het op grond van artikel 889 BW voor partijen mogelijk wordt CMNI ook op puur nationaal vervoer contractueel van toepassing te verklaren.

#### 4. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

Dit wetsvoorstel strekt tot goedkeuring van CMNI voor Nederland waardoor dit verdrag gaat gelden voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren. Het verdrag is derhalve relevant voor de partijen bij een vervoerovereenkomst van internationaal goederenvervoer over de binnenwateren: de afzenders, de (onder)vervoerders en de geadresseerden. Vanwege de gevolgen hiervan voor het Nederlandse bedrijfsleven is het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) geraadpleegd. Actal stemt in met de hierna opgenomen duiding van de administratieve lasten. Verder brengt Actal geen advies uit omdat de toename van de lasten door ratificatie van CMNI niet mee telt voor de nationale taakstelling.

CMNI introduceert uniforme regelgeving op een terrein waar tot op heden werd gewerkt met vele verschillende nationale rechtsstelsels. Dergelijke uniforme regelgeving bestaat reeds lang bij andere vervoersmodaliteiten. CMNI voorkomt dat bepaald moet worden welk recht van toepassing is en wat de inhoud daarvan is. De daaruit voortvloeiende rechtszekerheid stimuleert het internationale goederenvervoer en zal tot een administratieve lastenverlaging leiden doordat een snelle afwikkeling van geschillen wordt bevorderd. Een kwantificering van deze reductie is gezien de aard ervan moeilijk te becijferen. Naast deze verlaging kunnen uit CMNI ook administratieve lasten voortvloeien. CMNI bevat enkele informatieplichten voor de afzender en de vervoerder, alsmede een plicht voor de vervoerder om voor elk transport een vervoersdocument op te stellen. Van deze verdragsverplichtingen kan op nationaal niveau niet worden afgeweken. De informatieplichten leiden niet tot een verzwaring van de administratieve lasten omdat zij grotendeels overeenkomen met de reeds bestaande verplichtingen danwel met de bestaande praktijk. Bovendien kan gebruik worden gemaakt van elektronische communicatiemiddelen en zijn de verplichtingen gelegd bij degenen die uit de aard van hun betrokkenheid bij de overeenkomst ook reeds direct over de betreffende informatie beschikken danwel deze informatie op de meest efficiënte wijze kunnen vergaren. Zo standaardiseert de informatieplicht van artikel 4, derde lid, de bestaande praktijk dat de vervoerder de afzender informeert indien hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervoerder. Aangezien hierover vrijwel altijd afspraken worden gemaakt bij het sluiten van de vervoerovereenkomst, zijn hieraan geen extra kosten verbonden. De informatieplichten voor de afzender ingevolge de artikelen 6, tweede lid en 7, eerste en tweede lid, CMNI kunnen worden geacht te vallen onder de reeds bestaande informatieplichten van artikel 8:910 BW en die van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen alsmede onder die van het «Accord Européen relative au transport internationale des marchandises Dangereuses par Navigations du Rhin (ADNR)». De Wet vervoer gevaarlijke stoffen en ADNR bevatten verdergaande verplichtingen dan CMNI. Wel dient de afzender ingevolge CMNI deze informatie voortaan schriftelijk te verstrekken, ook indien de vervoerder deze informatie reeds kent. Een lastenverzwaring valt daarvan niet te verwachten omdat deze informatie in de praktijk reeds schriftelijk wordt verstrekt en omdat daarbij gebruik mag worden gemaakt van elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen. Op den duur zal deze informatieplicht leiden tot een internationale standaardisering waarvan een preventief effect uitgaat met een daling van de administratieve lasten tot gevolg. De in artikel 11 opgenomen plicht om voor elk transport een vervoersdocument op te stellen, leidt wel tot een verhoging van de administratieve lasten omdat een dergelijk document naar huidig recht in beginsel slechts optioneel is voorgeschreven. De gegevens die dienen te worden verstrekt zijn echter ook in de huidige praktijk reeds aanwezig, alleen bevinden zich niet op een en hetzelfde document. Nu gebruik mag worden gemaakt van elektronische of andere soortgelijke communicatiemiddelen zal deze plicht

geen grote administratieve lasten met zich meebrengen. Zeker niet nu de verschillende brancheverenigingen een standaardformulier zullen opstellen dat alleen nog maar hoeft te worden ingevuld. Van de 4772 actieve binnenschepen houdt naar schatting 90 procent zich bezig met het internationaal goederenvervoer, wat betekent dat CMNI voor 4295 binnenschepen zal gelden. Er van uitgaand dat er gemiddeld 50 reizen per jaar worden gemaakt, zullen jaarlijks 214 750 vervoersdocumenten worden opgesteld. Het invullen per formulier zal naar verwachting 5 tot 10 minuten in beslag nemen. Uitgaande van de maximale tijdsduur van 10 minuten per formulier, bedragen de hieraan verbonden loonkosten (10/60 maal 75 euro) 12,5 euro per formulier. Op jaarbasis betekent dit 2 684 375 euro voor alle actieve binnenschepen. Voor 12,5 euro per internationale reis beschikt een schip voortaan derhalve over een belangrijk bewijsmiddel van het sluiten en de inhoud van de vervoersovereenkomst waardoor mogelijke geschillen daarover worden voorkomen. Deze internationale standaardisering zal aanvankelijk leiden tot een lastenverhoging maar op den duur juist tot een lastenverlaging omdat het geschillen voorkomt danwel een snelle afwikkeling daarvan bevordert. De kosten die aan de afhandeling van dergelijke geschillen zijn verbonden zijn gezien hun aard moeilijk te kwantificeren maar ter illustratie kan worden gedacht aan advocaat-, vertaal en reiskosten.

## 5. Adviezen

In het kader van de totstandkoming van het wetsvoorstel is een eerste opzet daarvan met toelichting besproken met een 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. Van dit overleg is profijt getrokken bij de verdere totstandkoming van het voorstel. Daarna zijn in het kader van de gebruikelijke consultatieronde adviezen verkregen van verschillende belangenorganisaties<sup>1</sup>, waarvan de inhoud hierna verkort zal worden weergegeven. De ontvangen adviezen zijn, op het advies van de Federatie van Onderlinge Verzekeraars na, alle zeer positief. De Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR), het Centraal Bureau voor de Rijn en de Binnenvaart (CBRB) en het Kantoor Binnenvaart juichen een spoedige ratificatie van CMNI door Nederland als belangrijk vervoersland toe. Zij onderschrijven de aan het wetsvoorstel ten grondslag liggende overwegingen en doelstellingen en stemmen in met ratificatie waarbij voor het internationale goederenvervoer CMNI gaat gelden en voor het nationaal vervoer CMNI contractueel van toepassing kan worden verklaard. De verklaring van artikel 31 sub b CMNI zou volgens hen moeten worden afgelegd opdat CMNI ook op het vervoer «om niet» van toepassing kan worden verklaard. Zij benadrukken dat een spoedige inwerkingtreding van CMNI het ontwikkelen van nieuwe binnenvaartwetgeving in de Donaulanden voorkomt en verdere versplintering van het binnenvaartrecht tegengaat. De administratieve verzwaring die voortvloeit uit de verplichting om voor elk vervoer een vervoersdocument op te stellen, komt volgens hen de praktijk ten goede omdat het de (bewijsrechtelijke) positie van de vervoerder versterkt. De stijging van de administratieve lasten weegt op tegen de voordelen die daarvan uitgaan. Voorts geven zij aan te beseffen dat de vervoers- en verzekeringspraktijk rekening zal moeten houden met de nieuwe aansprakelijkheidsbeperking die CMNI biedt. Het Verbond van Verzekeraars onderschrijft de adviezen van het IVR en de Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht omdat hij daarin vertegenwoordigd is en daarbij rekening is gehouden met zijn standpunt. Ook de Algemene Schippersvereniging (ASV) stemt in met de in het wetsvoorstel gekozen wijze van implementeren. De ASV is voor het afleggen van de verklaring dat CMNI ook van toepassing is op vervoer «om niet». De Ondernemersorganisatie voor logistiek en Transport (EVO) onder-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

schrijft het wetsvoorstel en in het bijzonder de mogelijkheid om CMNI ook van toepassing te verklaren op het nationale vervoer.

De Federatie van Onderlinge verzekeraars (FOV) erkent het belang van uniformiteit dat door CMNI wordt bewerkstelligd maar betwijfelt of dit voordeel opweegt tegen de nadelen van dit verdrag voor de kleine zelfstandige vervoerder. Volgens FOV gaat CMNI voorbij aan de feitelijke situatie dat de vervoerder in de binnenvaart in Nederland de zwakke partij is en dat de verlader degene is die bepaalt wat er gebeurt. Het gevolg daarvan is volgens FOV bijvoorbeeld dat de vervoerder op grond van artikel 25 lid 2 onder b CMNI theoretisch wel de mogelijkheid heeft om contractueel te bedingen dat hij niet aansprakelijk is voor schade ontstaan door brand of een explosie aan boord, maar dat dit in de praktijk niet zal lukken gelet op de in de branche geldende machtsverhoudingen. FOV verwacht dat CMNI zal leiden tot een ruimere aansprakelijkheid voor de vervoerder en daarmee tot hogere verzekeringspremies en alle daaruit voortvloeiende gevolgen. FOV is eveneens tegen het van toepassing verklaren van CMNI op het nationale goederenvervoer of vervoer om niet. Gezien het voorgaande adviseert FOV wat betreft de ratificatie een afwachtende houding in te nemen.

Alle belangenorganisaties, ook de FOV, onderschrijven dat de uniformiteit van regelgeving met CMNI is gediend. Beoogd wordt dat voor al het internationale goederenvervoer, zowel op de Rijn als op de Donau, één regime zal gelden. Het voordeel daarvan is dat bij geschillen in beginsel het toepasselijk recht niet meer via het conflictenrecht hoeft te worden bepaald maar dat CMNI het uitgangspunt is waardoor de kosten en risico's voor de binnenvaartondernemer en zijn verzekeraar calculeerbaar worden. Dit voordeel mag niet worden onderschat gezien de enorme verschillen in de thans geldende regimes. De rechtszekerheid wordt gestimuleerd en daarmee het internationaal goederenvervoer wat voor een binnenvaartland als Nederland positief is. Inherent aan een internationaal verdrag is echter dat het een compromis is, voortvloeiend uit onderhandelingen tussen vele deelnemende staten. Het resultaat daarvan is nooit een kopie van het geldende recht van één staat. Bij de keuze om al dan niet tot ratificatie over te gaan voor Nederland dient derhalve een afweging te worden gemaakt of de voordelen van het verdrag opwegen tegen de nadelen daarvan. De uit het veld ontvangen adviezen vormen daarbij een belangrijk referentiekader. Gezien het feit dat CMNI mijns inziens voorziet in een balans tussen de verschillende bestaande oriëntaties en op hoofdlijnen overeenstemt met het reeds in boek 8 BW opgenomen binnenvaartrecht alsmede alle ontvangen adviezen, op één na, positief luiden, wegen de voordelen van ratificatie van dit verdrag voor het internationale goederenvervoer op tegen de mogelijke nadelen. Daarnaast acht ik het wenselijk de verklaringen van de artikelen 31a sub a en b CMNI af te leggen, om partijen de mogelijkheid te geven CMNI contractueel ook van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer tegen betaling of «om niet». Deze facultatieve mogelijkheid maakt het voor partijen mogelijk om zowel op het nationaal als het internationaal vervoer van goederen één regime van toepassing te verklaren.

## **6. Inhoud van CMNI**

### *6.1 Geografisch toepassingsgebied*

CMNI voorziet in een ruim geografisch toepassingsgebied. Iedere overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren valt hieronder indien 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.

Door het afleggen van een daartoe strekkende verklaring kan elke staat de CMNI ook van toepassing verklaren op het nationale vervoer (artikel 31, onder a, CMNI). Zoals reeds onder paragraaf 3 is aangegeven, zal Nederland deze verklaring bij ratificatie afleggen.

Het is ook mogelijk om het toepassingsgebied te beperken tot bepaalde op het grondgebied van een staat gelegen waterwegen (artikel 30 CMNI). Deze beperking mag echter geen waterwegen betreffen waarop een internationaal scheepvaartregime van toepassing is en evenmin waterwegen die een verbinding tussen dergelijke internationale waterwegen vormen. Een dergelijke beperking mag evenmin alle hoofdwaterwegen van een staat betreffen. Indien een staat een dergelijke verklaring aflegt, kunnen de andere bij CMNI aangesloten staten verklaren CMNI evenmin toe te passen op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. In Nederland zal CMNI op alle waterwegen van toepassing zijn. Op een vervoerovereenkomst waarbij goederen zonder overslag worden vervoerd over waterwegen die onder de beperking vallen alsmede over waterwegen die onder CMNI vallen, blijft CMNI van toepassing zolang de af te leggen afstand over de waterwegen die niet in de beperking zijn opgenomen de langste is.

### *6.2 Verhouding tot andere (internationale) regelgeving*

CMNI laat de contractuele en wettelijke bepalingen inzake de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij grosse onverlet (artikel 26 CMNI). Hetzelfde geldt voor de rechten en plichten van de vervoerder die voortvloeien uit (inter)nationale wet- en regelgeving inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnen- of zeeschepen (artikel 27 CMNI). De verplichtingen van het op 4 november 1988 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) (Trb. 1989, 43) goedgekeurd voor Nederland bij wet van 31 oktober 1996 (Stb. 1996, 554) en inwerking getreden in november 1997, gelden derhalve onverkort. Voorts is van belang dat de vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag 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.

### *6.3 De vervoerovereenkomst en partijen*

Hiervoor is reeds aangegeven dat onder een vervoerovereenkomst iedere overeenkomst wordt verstaan waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren. Van de voorwaarde dat vracht dient te worden betaald, kan worden afgeweken. Elke staat kan ingevolge artikel 31, onder b, CMNI verklaren dat CMNI eveneens van toepassing is op vervoer «om niet». Ingevolge artikel 1, zevende lid, CMNI worden onder goederen niet verstaan gesleepte of geduwde vaartuigen noch de bagage of de voertuigen van de vervoerde personen. Tot de «goederen» wordt wel de vervoerseenheid of verpakking (container, pallet) gerekend indien deze door de afzender is verschaft.

Artikel 1 CMNI definieert de partijen die bij de vervoerovereenkomst zijn betrokken. De vervoerder is de persoon door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender. De ondervoerder is een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd. De afzender is degene door wie of

namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder. De geadresseerde is tot slot de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen.

#### *6.4 De rechten en plichten van de vervoerder*

De belangrijkste verplichting van CMNI ligt bij de vervoerder. Hij is ingevolge artikel 3, eerste lid, CMNI verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft ontvangen. Partijen kunnen ingevolge artikel 5 CMNI zelf bepalen binnen welke termijn de goederen moeten worden afgeleverd. Indien geen termijn is overeengekomen, wordt uitgegaan van de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd. In het laatste geval is de vervoerder derhalve gehouden het vervoer zo snel als in de gegeven omstandigheden redelijk is, te doen plaatsvinden. Bij de inkleuring van het begrip «redelijkerwijs» wordt rekening gehouden met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart. Uit de zinsnede «zorgvuldig vervoerder» volgt dat de vervoerder geen onaanvaardbare risico's hoeft te nemen.

Partijen kunnen eveneens zelf bepalen waar de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaatsvindt (artikel 3, tweede lid, CMNI). Indien hierover niets is overeengekomen, vindt de overdracht plaats aan boord van het schip.

De vervoerder bepaalt welk schip wordt gebruikt. Hij dient voorafgaand en bij aanvang van de reis er naar behoren op toe te zien dat het schip geschikt is om de betreffende lading in te nemen en geschikt is om te varen. Hij dient bovendien te zorgen voor de juiste, conform de geldende regelgeving, uitrusting en bemanning aan boord, alsmede voor de vereiste (inter)nationale vergunningen voor het vervoer van de betreffende goederen.

Indien partijen het gebruik van een bepaald (type) schip zijn overeengekomen en de omstandigheden er toe noodzaken dat de zaken geheel of gedeeltelijk moeten worden geladen of overgeladen op een ander (type) schip, kan de vervoerder daar slechts met toestemming van de afzender toe overgaan. Indien toestemming niet (tijdig) kan worden verkregen, mag de vervoerder onder bepaalde omstandigheden zelfstandig actie ondernemen. Artikel 3, vierde lid, CMNI geeft een niet-limitatieve opsomming van omstandigheden, zoals laagwater en aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer danwel indien dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waar het schip zich bevindt, wanneer dit is toegestaan.

De vervoerder zorgt er voor dat de veiligheid van het schip niet in gevaar wordt gebracht (artikel 3, vijfde lid, CMNI) bij het laden, stuwen en vastzetten van de goederen waarvoor de afzender in beginsel verantwoordelijk is (artikel 6, vierde lid, CMNI).

Het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen is alleen toegestaan indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van de geldende voorschriften.

Voor de specifieke bevoegdheden die aan de vervoerder worden toegekend in artikel 7, vierde en vijfde lid, CMNI bij het vervoer van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen en voor het geval de afzender bepaalde verplichtingen niet nakomt (artikel 9 CMNI), zij verwezen naar paragraaf 6.6.

#### *6.5 De rechten en plichten van de ondervoerder*

Artikel 4 CMNI regelt de positie van de ondervoerder. Een overeenkomst tussen de vervoerder en een ondervoerder waarbij de onder-



vervoerder zich verbindt goederen over binnenwateren te vervoeren voor het gehele of een gedeelte van het traject, wordt beschouwd als een overeenkomst in de zin van CMNI. De vervoerder dient de afzender te informeren indien hij een ondervoerder inschakelt. In dat geval zijn alle bepalingen die betrekking hebben op de afzender en de vervoerder, van toepassing op respectievelijk de vervoerder en de ondervoerder. De vervoerder blijft daarbij aansprakelijk voor het gehele vervoer. De ondervoerder is alleen aansprakelijk voor het gedeelte van het vervoer dat door hem is verricht. Artikel 4, vijfde lid, CMNI bepaalt voorts dat indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervoerder aansprakelijk zijn, zij hoofdelijk aansprakelijk zijn waarbij hun onderling regres onverlet blijft. Indien de vervoerder zijn aansprakelijkheid uitbreidt door afspraken met de afzender of de geadresseerde, dan geldt deze uitbreiding slechts voor de ondervoerder indien hij daarmee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Voor deze instemming mag de ondervoerder, tenzij partijen anders zijn overeengekomen, gebruik maken van elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen mits de informatie beschikbaar blijft om als bewijs te kunnen worden gebruikt (artikel 1, achtste lid, CMNI). De ondervoerder beschikt voorts over dezelfde verweermogelijkheden als waarover de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst beschikt.

#### *6.6 De rechten en plichten van de afzender*

De afzender dient de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende bedragen die hij is verschuldigd, te voldoen. Zoals aangegeven wordt onder de afzender degene verstaan door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder. Op de afzender rust ook een informatieplicht. Hij dient de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk een aantal gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen te verschaffen. Tenzij anders overeengekomen mag de afzender daarbij ingevolge artikel 1, achtste lid, CMNI gebruik maken van elektronische communicatiemiddelen. De te verstrekken gegevens staan opgesomd in artikel 6, tweede lid, CMNI en betreffen onder meer de afmetingen, het aantal of het gewicht en de stuwfactor van de goederen en de voorgeschreven begeleidende documenten. Op de afzender rust tevens een verpakkingsplicht indien de aard van de goederen dit vereist alsmede een markeringsplicht. De goederen dienen zodanig te zijn verpakt dat zij, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, niet verloren kunnen gaan of beschadigd kunnen worden in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. De markering dient te voldoen aan de toepasselijke (inter)nationale regelgeving danwel met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken. Tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald dient de afzender de goederen te laden, te stuwen of vast te zetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart. Voor het vervoer van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen gelden specifieke voorschriften. De afzender dient, alvorens de goederen te overhandigen, de vervoerder schriftelijk (of elektronisch op grond van artikel 1, achtste lid, CMNI) en uitdrukkelijk te informeren over het gevaar en de milieurisico's alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen. Indien nodig verschaft de afzender uiterlijk bij overhandiging van de goederen de benodigde vervoervergunning. Mocht het vervoer, het lossen of het afleveren van deze goederen verhinderd worden door het ontbreken van een dergelijke vergunning, dan komen de kosten van de terugreis ten laste van de afzender. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade.

Bij het ontstaan van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder ingevolge artikel 7, vierde lid, CMNI bevoegd de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen te lossen, onschadelijk te maken, of desnoods mits mogelijk, te vernietigen. Ook dan heeft de vervoerder recht op vergoeding van de door hem geleden schade. De afzender is, ook al heeft hij geen schuld, aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de (onder)vervoerder zijn ontstaan door het niet nakomen van zijn in artikel 8, eerste lid CMNI opgenomen verplichtingen. De (onder)vervoerder kan zich hierop niet beroepen, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten aansprakelijk voor de ondergeschikten en lasthebbers waarvan hij zich bedient bij de uitvoering van de verplichtingen als bedoeld in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

De vervoerder kan ingevolge artikel 9, eerste lid, CMNI de vervoerovereenkomst ontbinden indien de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, CMNI bedoelde verplichtingen niet nakomt. In dat geval kan de vervoerder de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling verlangen van een derde van de overeengekomen vracht of, naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

De afzender is bevoegd om over de goederen te beschikken. De afzender kan daar echter ten gunste van de geadresseerde van afzien door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief op te nemen (artikel 14 CMNI). De beschikkingsgerechtigde kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen staakt, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

Om het beschikkingsrecht te kunnen uitoefenen is bij vervoer onder cognossement vereist dat alle originele exemplaren worden overgelegd vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering. Bij vervoer onder een ander vervoersdocument dient het vervoersdocument te worden overgelegd waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies zijn vermeld.

De beschikkingsgerechtigde vergoedt alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden aan de vervoerder. Voorts dient bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering tenzij partijen anders zijn overeengekomen, de totale overeengekomen vracht te zijn betaald (artikel 15 CMNI). Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en bij een vrachtbrief, het origineel aan de geadresseerde is overhandigd, danwel bij een cognossement, de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

#### *6.7 De rechten en plichten van de geadresseerde*

De geadresseerde die om aflevering verzoekt na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering is, onverminderd de plicht van de afzender om de vracht te voldoen, aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij grosse. Indien een vervoersdocument ontbreekt of niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is (artikel 10 CMNI). De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken wordt ingevolge artikel

29, vierde lid, CMNI bepaald door het recht van de staat waar de goederen zich bevinden.

De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

### *6.8 Vervoersdocumenten*

Anders dan in het BW is de vervoerder verplicht voor elk vervoer een vervoersdocument op te stellen. Hieronder wordt een document verstaan dat het bewijs vormt van de vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont. Evenals in de zeevaart is het document in beginsel vormvrij waardoor zowel een cognossement als een vrachtbrief of elk ander in de handel gebruikelijk document mogelijk is (artikel 1, zesde lid, CMNI). Op het beginsel van vormvrijheid geldt een uitzondering. Het opstellen van een cognossement is verplicht indien de afzender daarom verzoekt en indien dit voorafgaand aan het laden of voor de aanvaarding van de goederen ter vervoer is overeengekomen.

Het originele exemplaar van het vervoersdocument dient door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon te worden ondertekend. De vervoerder mag eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. Artikel 11, tweede lid, CMNI regelt hoe de ondertekening plaats mag vinden.

Artikel 11, vijfde lid, CMNI bepaalt welke gegevens het vervoersdocument dient te bevatten. De vervoerder kan hierin ook bepaalde voorbehouden opnemen, onder meer ten aanzien van de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen. Door een voorbehoud te maken, verschuift de bewijslast van de vervoerder naar de benadeelde partij. Indien de vervoerder geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht ingevolge artikel 12, tweede lid, CMNI in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden (artikel 12, derde lid, CMNI).

Aan de plicht om een vervoersdocument op te maken is in CMNI geen sanctie verbonden. Artikel 11, eerste lid, CMNI bepaalt zelfs expliciet dat het ontbreken van een vervoersdocument of onvolledigheid hiervan de geldigheid van de vervoerovereenkomst niet aantast (vgl ook artikel 11, vijfde lid, CMNI slotzin). Wel zijn aan het vervoersdocument bepaalde bewijsvermoedens gekoppeld. Dit document levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen (artikel 11, derde lid, CMNI). Een bijzonder bewijsvermoeden geldt voor een cognossement. In dat geval levert alleen het cognossement bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend (artikel 11, vierde lid, CMNI). Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement

vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 11, derde lid, en artikel 12, tweede lid, CMNI niet tegen hem worden ingeroepen (artikel 13, vierde lid, CMNI). De originele exemplaren van een cognossement zijn ingevolge artikel 13, eerste lid, CMNI waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder. De goederen kunnen op de plaats van aflevering slechts tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement worden afgeleverd. Daarna kan aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf (artikel 13, derde lid, CMNI).

#### *6.9 De aansprakelijkheid van de vervoerder*

Het verdrag legt op de vervoerder een gelimiteerde schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of beschadiging van de goederen alsmede voor vertragingsschade tenzij hij aantoont dat de schade het gevolg is van omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en evenmin heeft kunnen verhinderen.

Het aansprakelijkheidsregime is dwingendrechtelijk. Ingevolge artikel 25, eerste lid, CMNI zijn afspraken ter uitsluiting, beperking of vermeerdering van aansprakelijkheid van de vervoerder, ondervoerder of hun ondergeschikten of lasthebbers, omkering van de bewijslast of verkorting van vervalof verjaringstermijnen nietig. Hetzelfde geldt voor afspraken die ertoe strekken om uitkeringen van door ladingbelanghebbenden afgesloten transportverzekeringen ten goede van de vervoerder te laten komen. Een uitzondering wordt slechts gemaakt voor afspraken over de verhoging van aansprakelijkheidslimieten op grond van uitdrukkelijke specificatie in het vervoersdocument en op grond van uitdrukkelijke daartoe strekkende afspraken van partijen (artikel 20, vierde lid, CMNI). Dit regime van aansprakelijkheid die op de (onder)vervoerder rust, wordt verlicht door een aantal in de artikelen 18, 20 en 25, tweede lid, CMNI opgenomen bijzondere ontheffingen (ingegeven door het weg- en spoorvervoer) en beperkingen (gelimiteerde aansprakelijkheid alsmede een limitatief aantal contractuele beperkingen ingegeven door het zeerecht).

##### *6.9.1 Periode van aansprakelijkheid*

De periode van aansprakelijkheid voor de (onder)vervoerder vangt aan op het moment van inontvangstneming van de goederen en loopt tot het moment van aflevering ingevolge artikel 16, eerste lid, CMNI. De aansprakelijkheid voor schade door verlies of beschadiging voor inlading of na lossing wordt bepaald door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht (artikel 16, tweede lid, CMNI). Gelet op artikel 6, vierde lid en artikel 10, tweede lid, CMNI zullen in beginsel de afzender en de ontvanger zorgdragen voor respectievelijk de lading en de lossing, waarbij de inontvangstneming en de aflevering ingevolge artikel 3, tweede lid, CMNI tenzij anders overeengekomen aan boord zullen plaatsvinden. De periode waarin de (onder)vervoerder aansprakelijk is, zal daardoor veelal zijn beperkt tot de periode gedurende welke de goederen aan boord van het schip zijn.

##### *6.9.2 Aansprakelijkheid voor personeel, lasthebbers en ondervoerder*

De vervoerder is ingevolge artikel 17 CMNI aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers en voor zijn ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien zij in de

uitoefening van hun functie hebben gehandeld. Ondergeschikten en lasthebbers kunnen zich op dezelfde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid beroepen als de (onder)vervoerder, mits zij kunnen aantonen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie. Een door een autoriteit aangewezen loods wordt niet beschouwd als een ondergeschikte of lasthebber.

#### *6.9.3 Ontheffingen van aansprakelijkheid*

CMNI kent aan de (onder)vervoerder in artikel 18 een aantal bijzondere ontheffingsgronden toe, gebaseerd op het wegen spoorvervoer. Indien een van de in artikel 18 CMNI opgenomen omstandigheden of risico's zich voordoet, is de (onder)vervoerder ontheven van aansprakelijkheid. De genoemde omstandigheden liggen buiten de risicosfeer van de (onder)vervoerder. Indien de schade het gevolg heeft kunnen zijn van een van deze omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade hierdoor is ontstaan en wordt de vervoerder vermoed niet aansprakelijk te zijn. Het is aan de benadeelde om aan te tonen dat de schade niet (uitsluitend) daaruit is voortgevloeid. Artikel 19 CMNI regelt hoe in geval van schade de schadevergoeding dient te worden berekend.

#### *6.9.4 Limitering van aansprakelijkheid*

Zoals gebruikelijk is in het (inter)nationale vervoerrecht is de aansprakelijkheid van de (onder)vervoerder in artikel 20 CMNI gelimiteerd. De aansprakelijkheidslimieten zijn, in aansluiting op de Hague Visby-Rules, gesteld op 666,67 rekeneenheden voor elk collo of andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen naar gelang het hoogste bedrag. Voor het geval de laadeenheid bestaat uit een container en er in het transportdocument geen melding is gemaakt van een of meer andere laadeenheden in de container, wordt de vergoeding van 667,67 rekeneenheden vervangen door 1500 rekeneenheden voor de lege container en 25 000 rekeneenheden voor de in de container samengebrachte goederen. De bedoelde rekeneenheid is ingevolge artikel 28 CMNI het bijzondere trekkingsrecht zoals vastgesteld door het Internationale Monetaire Fonds, die momenteel ongeveer 1,20 euro bedraagt. Bij vertragingschade is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waarde van de vracht. De vergoeding voor schade door verlies of beschadiging en vertragingschade mag opgeteld niet meer bedragen dan het bedrag dat verschuldigd zou zijn ingevolge de in artikel 20, eerste lid, CMNI bedoelde limiet bij volledig verlies van de goederen. Artikel 20, tweede lid, CMNI geeft een oplossing voor de berekening in het geval in een container of op een pallet meerdere laadeenheden zijn samengebracht. Indien het vervoersdocument aangeeft hoeveel laadeenheden zich daar in of op bevonden, wordt elke laadeenheid als afzonderlijke eenheid beschouwd. Vermeldt het vervoersdocument de laadeenheden in de container of op de pallet niet als afzonderlijke laadeenheden, dan worden deze goederen samen slechts als één laadeenheid beschouwd.

Van de limieten mag worden afgeweken, zij het alleen naar boven. Dit is mogelijk indien in het vervoersdocument de aard en de 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 (artikel 20, vierde lid, CMNI). De derde en laatste mogelijkheid van doorbreking van de limiet doet zich voor bij opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder persoonlijk (artikel 21 CMNI).

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.

#### *6.9.5 Verval en toepassing ontheffingen en limitering aansprakelijkheid*

Het recht van de (onder)vervoerder en de voor de (onder)vervoerder optredende ondergeschikten of lasthebbers om een beroep te doen op de ontheffingen of beperkingen van zijn aansprakelijkheid vervalt bij eigen opzet of bewuste roekeloosheid van hemzelf. De (onder)vervoerder mag zich derhalve wel hierop beroepen indien niet hij, maar zijn lasthebbers of ondergeschikten bewust roekeloos hebben gehandeld (artikel 21 CMNI). Dat geldt echter niet voor een contractuele uitsluiting van de nautische fout. In dat geval is de (onder)vervoerder ook voor opzet en bewuste roekeloosheid van zijn ondergeschikten en lasthebbers aansprakelijk (artikel 25, tweede lid, onder a, CMNI).

De ingevolge CMNI geldende of overeengekomen ontheffingen of beperkingen van aansprakelijkheid kunnen ingevolge artikel 22 CMNI jegens een ieder worden ingeroepen, ongeacht de (buiten)contractuele grondslag van de rechtsvordering. Deze ontheffingen en beperkingen kunnen derhalve zowel worden ingeroepen tegen derden als tegen contractspartijen die buiten de vervoerovereenkomst om hun wederpartij aanspreken op grond van de wet, bijvoorbeeld op grond van onrechtmatige daad (respectievelijk paarde- en parallelsprong).

#### *6.9.6 Contractuele en regionale uitsluitingen van aansprakelijkheid*

Artikel 25, tweede lid, CMNI biedt de mogelijkheid de aansprakelijkheid van de (onder)vervoerder contractueel uit te sluiten voor schade veroorzaakt door een nautische fout, door brand of explosie of door gebreken aan een schip die bestonden voor aanvang van de reis. Een limitatief aantal contractuele uitsluitingen, gebaseerd op het zeerecht, is derhalve op het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidssysteem toegestaan. Voor een succesvol beroep op de vrijtekening van de nautische fout dient de vervoerder zijn verplichting uit artikel 3, derde lid, CMNI ten aanzien van de bemanning te hebben nageleefd. Bovendien mag geen sprake zijn van opzet of bewuste roekeloosheid van de (onder)vervoerder. In tegenstelling tot artikel 21 CMNI is, zoals in de vorige paragraaf reeds is aangegeven, de (onder)vervoerder ook voor opzet en bewuste roekeloosheid van zijn ondergeschikten en lasthebbers aansprakelijk.

Vrijtekening van de nautische fout kan niet alleen contractueel. Ingevolge artikel 32, eerste lid, CMNI kan elke staat verklaren dat deze uitsluiting van aansprakelijkheid geldt voor het nationale vervoer (vervoer tussen havens gelegen op het eigen grondgebied) alsmede voor het vervoer tussen havens waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de ander op het grondgebied van een staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Het moment van inwerkingtreding danwel intrekking van een dergelijk afgelegde verklaring wordt geregeld in artikel 32, tweede en derde lid, CMNI. Voor een succesvol beroep op vrijtekening van aansprakelijkheid bij brand of explosie is van belang dat niet kan worden aangetoond dat de brand of explosie is veroorzaakt door schuld van de (onder)vervoerder of zijn ondergeschikten of lasthebbers of door een gebrek aan het schip. Voor een succesvol beroep op vrijtekening van gebreken aan een schip dient de vervoerder te bewijzen dat de gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid voor aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

#### *6.10 Termijnen voor het instellen van vorderingen*

Indien de geadresseerde de goederen zonder voorbehoud aanvaardt, wordt de vervoerder vermoed de goederen te hebben afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd. Beide partijen kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in beider aanwezigheid wordt vastgesteld. Tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld, dient een voorbehoud

schriftelijk te worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade. Bij zichtbaar verlies of schade kan dit tot uiterlijk op het moment van aflevering, bij onzichtbaar verlies of schade dient dit binnen zeven dagen plaats te vinden waarbij de benadeelde dient te bewijzen dat de schade is ontstaan toen zij zich onder de vervoerder bevonden. De geadresseerde heeft pas recht op vergoeding van vertragingsschade indien hij kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en deze laatste deze mededeling heeft ontvangen.

Ingevolge artikel 24 CMNI bedraagt de verjaringstermijn van de vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop CMNI van toepassing is, één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen bij de geadresseerde zijn of hadden moeten zijn afgeleverd. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend. Verlenging van de verjaringstermijn is mogelijk. Stuiting en schorsing van de verjaringstermijn worden geregeld door het recht van het land dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. Het indienen van een vordering tijdens een procedure ter verdeling van een bedrag van beperkte aansprakelijkheid schorst de verjaring.

Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge CMNI aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid, van artikel 24 CMNI bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet (artikel 24, vierde lid, CMNI). Een verjaarde vordering kan ingevolge artikel 24, vijfde lid, CMNI niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

#### *6.11 Toepasselijk recht*

CMNI bevat geen uitputtende regeling voor het goederenvervoer over de binnenwateren. Indien nodig dient te worden teruggevallen op het overigens toepasselijke recht. Artikel 29 CMNI bevat daartoe de nodige verwijzingsregels. Onder het toepasselijke recht wordt ingevolge artikel 1, negende lid, CMNI verstaan de in de betreffende staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht. Daar waar CMNI geen bijzonder toepasselijk recht voorschrijft, is het recht van toepassing dat partijen hebben gekozen. Bij gebreke van een rechtskeuze, is het nationale recht van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst het nauwst verbonden is (artikel 29, tweede lid). In artikel 29, derde lid, CMNI wordt uitgewerkt waarmee de vervoerovereenkomst wordt vermoed het nauwst verbonden te zijn. Artikel 29, vierde lid, CMNI verwijst voor het retentierecht naar het recht van de staat waar de goederen zich bevinden. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is ingevolge artikel 24, derde lid, CMNI het recht van toepassing dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. Mocht het Nederlandse recht als toepasselijk recht worden aangewezen dan zijn de bepalingen van de afdelingen 1 en 2 van titel 10 alsmede van de afdelingen 1 en 2 van titel 20 van Boek 8 BW van toepassing voor zover het aangelegenheden betreft die niet in CMNI zijn geregeld. Zo zullen bijvoorbeeld wat betreft de bepalingen over de laadtijd, de overligdagen en het overliggeld (artikelen 931 en 932) en de gevolgen van het beschadigen of het vergaan van het schip (artikelen 934, 935 en 936) de bepalingen van boek 8 BW onverkort van toepassing zijn omdat CMNI hierover niets bepaald. Dat ligt anders voor bijvoorbeeld de vervoersdocumenten

waar primair de bepalingen van CMNI van toepassing zullen zijn en aan die van het BW slechts aanvullende werking toekomt.

### *6.12 Inwerkingtreding, opzegging, herziening en wijziging*

Op 22 juni 2001 is CMNI te Boedapest voor het Koninkrijk der Nederlanden ondertekend onder voorbehoud van ratificatie. Het verdrag zal uit de aard der zaak alleen voor Nederland worden bekrachtigd. Op 22 juni 2001 tekenden Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland, Portugal, Bulgarije, Kroatië, de Tsjechische republiek, Slowakije en Hongarije eveneens. Nadien hebben ook Moldavië (21 december 2001), Oekraïne (20 juni 2002) en Polen (20 juni 2002) CMNI ondertekend. Het verdrag is geratificeerd door Hongarije (7 mei 2002), Luxemburg (25 maart 2004) en Roemenië (3 april 2004). Het verdrag treedt op grond van artikel 34 CMNI pas in werking op de eerste dag van de maand na drie maanden vanaf de datum waarop vijf staten dit verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben neergelegd. Depositaris van het verdrag is de regering van de Republiek Hongarije. Het verdrag kan worden opgezegd (artikel 35 CMNI). Herziening of wijziging van het verdrag is slechts mogelijk indien ten minste een derde van de verdragsluitende staten de depositaris daartoe oproept (artikel 36 CMNI). Voor de herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid gelden specifieke regels, opgenomen in artikel 37 CMNI.

## **ARTIKELN**

### **Artikel 1**

Het artikel behelst de goedkeuring van CMNI. Uit de aard der zaak wordt het verdrag alleen voor Nederland goedgekeurd.

### **Artikel 2**

Het afleggen van een verklaring conform artikel 31 onder a CMNI is nodig om partijen de mogelijkheid te geven CMNI contractueel ook van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer tegen betaling of om niet. De verklaring van artikel 31 onder b breidt de werkingssfeer van CMNI uit met vervoer om niet.

### **Artikel 3**

Aanpassingen van de aansprakelijkheidslimieten van artikel 20, eerste lid, CMNI en van de in artikel 28 CMNI vastgestelde rekeneenheid, tot stand gekomen overeenkomstig artikel 37 CMNI behoeven geen goedkeuring van de Staten-Generaal. De reden daarvoor is dat het om een zeer beperkte categorie van wijzigingen gaat, waarvoor bovendien ingevolge artikel 37, vijfde en zesde lid, CMNI in bepaalde criteria is voorzien. Deze criteria verzekeren dat in beginsel slechts de inflatie en gestegen kosten in de aanpassing worden weerspiegeld. Het voordeel van de in artikel 37 CMNI opgenomen procedure is dat voor een aanpassing van de rekeneenheid en de aansprakelijkheidslimieten, in tegenstelling tot iedere andere wijziging van het verdrag, geen nieuwe diplomatieke conferentie en inwerkingtreding van het ter conferentie tot stand gebrachte nieuwe internationale instrument nodig is, waardoor dergelijke aanpassingen veel sneller internationaal in werking kunnen treden.



#### **Artikel 4**

Op een overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren die uitsluitend wordt uitgevoerd op Nederlands grondgebied, zijn de afdelingen 1 en 2 van titel 10 alsmede afdeling 1 van titel 20 van Boek 8 BW van toepassing. Zo staat het partijen niet vrij de aansprakelijkheid van de vervoerder anders te regelen dan is voorzien in afdeling 8.10.2 (8:902 BW) en mogen zij evenmin afwijken van de dwingend voorgeschreven verjarings- en vervaltermijnen in afdeling 8.20.1. De praktijk kan evenwel behoefte hebben om nationale en internationale vervoerovereenkomsten onder hetzelfde juridische regime te laten vallen en derhalve op het nationale vervoer ook de verdragsbepalingen toe te passen en daarmee af te wijken van de regeling in Boek 8 BW. Daarvoor kunnen verschillende redenen bestaan. Vervoerders die zowel nationaal als internationaal vervoeren, kunnen met het oog op hun aansprakelijkheidsverzekering behoefte hebben aan één regime. Voorts valt te denken aan regresvorderingen. Maar ook met het oog op de logistieke dienstverlening en de overzichtelijkheid daarvan, kan het gewenst zijn met één regime te maken te hebben. De onderhavige bepaling biedt partijen daarom de mogelijkheid om van de regeling in Boek 8 BW af te wijken door de bepalingen van CMNI contractueel van toepassing te verklaren.

Indien partijen CMNI van toepassing hebben verklaard, zijn slechts die bepalingen van de afdelingen 8.10.1, 8.10.2 en 8.20.1 van toepassing die onderwerpen regelen die niet zijn geregeld in CMNI. De voorgestelde bepaling voorziet behalve in de mogelijkheid van afdeling 8.10.2 af te wijken ook in de mogelijkheid af te wijken van afdeling 8.10.1. In deze laatste afdeling zijn de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing verklaard op de exploitatie van een binnenschip. Hoewel deze regeling in beginsel van regelend recht is, is het toch nodig afdeling 8.10.1 uitdrukkelijk in de onderhavige bepaling te noemen. Krachtens die regeling krijgt immers de partij die buiten overeenkomst zijn wederpartij aanspreekt, de overeenkomst tegengeworpen die hijzelf sloot met betrekking tot het gelaedeerde belang. Als op deze overeenkomst afdeling 8.10.2 van toepassing is, dan is een uitdrukkelijke bepaling nodig om afwijking daarvan mogelijk te maken.

Artikel 889 BW is in afdeling 2 van titel 10 opgenomen en niet in afdeling 1, omdat deze laatste afdeling behalve op de overeenkomst tot goederenvervoer ook op die tot personenvervoer en andere bijzondere overeenkomsten van toepassing is.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
B. R. Bot

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs