

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. 5

VERSLAG

Vastgesteld 4 maart 2005

De vaste commissie voor Justitie¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige Verdrag en wetsvoorstel. Deze leden zijn van mening dat Nederland, als grote speler in de internationale binnenvaart, veel belang heeft bij uniforme regelgeving in deze sector. In die zin ondersteunen zij de inspanningen van de Nederlandse regering die hebben geleid tot het Verdrag van Boedapest. Deze leden willen de volgende opmerkingen plaatsen en vragen stellen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming en enthousiasme kennisgenomen van het voorstel tot ratificatie van het Verdrag van Boedapest. Zij benadrukken de positieve effecten voor de binnenvaartsector. Deze leden informeren naar de voortgang van de implementatie in de overige betrokken landen.

Belang en gevolgen van ratificatie van CMNI voor Nederland

De leden van de CDA-fractie merken op dat de regering aangeeft dat voor het nationale goederenvervoer over de binnenwateren het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) blijft gelden. Partijen kunnen echter contractueel ook op het nationale goederenvervoer CMNI (CMNI staat voor: Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Interieure) van toepassing verklaren. Hierdoor kunnen twee verschillende rechtsvormen op het nationale goederenvervoer van toepassing zijn. Deze leden begrijpen de achterliggende gedachte hier niet van. Zal dit niet tot verschillende soorten van vervoer leiden? Het doel van CMNI is toch meer uniformering? Waarom is er niet voor gekozen om op het gehele binnenlandse goederenvervoer alleen het BW, of alleen CMNI van toepassing te verklaren?

¹ Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), De Vries (PvdA), Van Heemst (PvdA), Vos (GL), Rouvoet (CU), Adelmund (PvdA), De Wit (SP), Albayrak (PvdA), Luchtenveld (VVD), Wilders (Groep Wilders), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Voorzitter, Çörüz (CDA), Verbeet (PvdA), Ondervoorzitter, Wolfsen (PvdA), De Vries (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Eerdmans (LPF), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Van Fessem (CDA), Straub (PvdA), Griffith (VVD), Van der Laan (D66), Visser (VVD), Azough (GL), Vacature (algemeen) en Vacature (algemeen).
Plv. leden: Jonker (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Timmer (PvdA), Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Kalsbeek (PvdA), Van Velzen (SP), Tjong-A-Ten (PvdA), Van Baalen (VVD), Blok (VVD), Hirsi Ali (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), Van Heteren (PvdA), Arib (PvdA), Buijs (CDA), Sterk (CDA), Varela (LPF), Joldersma (CDA), Ormel (CDA), Van Dijken (PvdA), Örgü (VVD), Lambrechts (D66), Rijpstra (VVD), Karimi (GL), Hermans (LPF), Vergeer (SP).

CMNI is ondertekend door een aantal belangrijke staten op het gebied van vervoer over de binnenwateren. Opvallend is echter dat veel landen CMNI niet hebben ondertekend (waaronder belangrijke Donaulanden als Oostenrijk, Roemenië en Servië en Montenegro). Kan de regering aangeven wat de beweegredenen waren voor deze landen om het verdrag niet te ondertekenen?

Hoe staat CMNI in verhouding tot het Herziene Rijnvaartakte (1963) met betrekking tot het vervoer van goederen over de rivier de Rijn?

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de overwegingen van de regering om CMNI niet standaard van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer, maar deze mogelijkheid door contracten te sluiten mogelijk te maken.

Deze leden vragen de regering voorts om een overzicht van en een nadere toelichting op andere regelingen die mogelijk conflicteren met CMNI, zoals CLNI (Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart). Deze leden maken ook van de gelegenheid gebruik om te informeren naar de voortgang van de afronding van de Europese overeenkomst over de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij het transport van schadelijke en gevaarlijke stoffen op binnenvaarwegen (CRDNI).

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De leden van de CDA-fractie merken op dat op het vervoer van gevaarlijke stoffen, indien CMNI in werking treedt, het ADNR (ADNR staat voor: Accord Européen relative au transport internationale des marchandises Dangereuses par Navigations du Rhin), CMNI en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing zijn. Hierdoor ontstaan verschillende verplichtingen voor de vervoerder op het gebied van bijvoorbeeld informatieplichten. Kan de regering aangeven welke regelgeving van toepassing is op de vervoerder, ondervoerder en de afzender in geval van het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Adviezen

Volgens de Federatie van Onderlinge Verzekeraars zal CMNI leiden tot een ruimere aansprakelijkheid voor de vervoerder en daarmee tot hogere verzekeringspremies en alle daaruit voortvloeiende gevolgen. De leden van de CDA-fractie missen een antwoord van de regering op deze stelling. Kan de regering aangeven waarom zij het met deze stelling eens of oneens is?

De voorzitter van de commissie,
De Pater-van der Meer

Adjunct-griffier van de commissie,
Van Bommel