

I. BINNENVAART

Verdrag 22 juni 2001 inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)

(B.S., 10 oktober 2008)

F 1. Goedgekeurd bij wet 29 juni 2008, B.S., 10 oktober 2008

IGNACE KROOS

Drie uitspraken van een Nederlandse rechtbank en één van een Belgische. Dat is vandaag de dag magere CMNI-jurisprudentie in onze toch belangrijke binnenvaartcontreien. Hoe komt dat?

De binnenvaart als transportmodus kent nochtans een rijke geschiedenis. Het ontbrak de binnenvaart echter lange tijd aan een uniform Europees regelgevend kader. Eerdere pogingen om een overkoepelend internationaal binnenvaartverdrag op te maken, strandden voortijdig.

Pas in 2001 werd een gewichtig resultaat bereikt met “*La Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure*”, beter afgekort gekend als ‘*het CMNI*’. Het internationaal goederenvervoer over zee, door de lucht, per spoor en over de weg kennen dan reeds decennialang eenzelfde verdragsrechtelijke regeling.

Vandaag stelt men vast dat het CMNI onvoldoende overtuigt. Dit is op zich niet verrassend. Het CMNI beoogde rechtszekerheid, rechtsduidelijkheid en rechtseenheid in de Europese binnenvaart te creëren, maar uit onderstaande commentaar blijkt meermaals dat het Verdrag het tegendeel bereikt van wat het initieel betrachtte.

Het CMNI beheerst enkel het grensoverschrijdend waterwegvervoer. Het nationale fluviale vervoer van bijna alle Europese lidstaten is nog steeds onderworpen aan hun nationale regelgeving. Zo beheerst de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting (*BS* 10 juni 1936; hierna: ‘*WRB*’) al 76 jaar onverkort het Belgisch binnenvaartrecht, ondanks de inwerkingtreding van het CMNI in België op 1 december 2008. Dit is verschillend met het wegvervoer waarbij de Belgische wetgever het CMR wel in de nationale rechtsorde omzette bij Wet van 3 mei 1999.

Waarom verklaarden tot op vandaag enkel Hongarije, depositaris van het verdrag, Zwitserland (gedeeltelijk) en Roemenië het CMNI op hun nationaal fluviaal transport van toepassing? Bevat het Verdrag al te grote leemten? Speelt het gebrek aan een dwingendrechtelijk geheel hierbij een doorslaggevende rol? Of houden louter nationale chauvinistische overwegingen de bovenhand? Wellicht is het een combinatie van al deze elementen. Een niet te onderschatten factor is dat het CMNI het resultaat is van decennialange, stroeve en precaire onderhandelingen waarbij verschillende unificatiepogingen (o.a. in 1960 en 1975) mislukten. De huidige verdragstekst vormt daarom enkel een compromis tussen de vele vaak lijnrecht tegenover elkaar staande nationale opvattingen.

De verdragsopstellers lieten zich onmiskenbaar inspireren door de Hague-Visby Rules en het CMR. Het valt echter te betreuren dat het CMNI niet geworden is zoals het CMR: een dwingendrechtelijk geheel. Het CMNI is nl. grotendeels van aanvullende aard, uitgezonderd de aansprakelijkheidsregeling van de vervoerder en de bepalingen m.b.t. de verjaringstermijn of het formuleren van voorbehouden in geval van schade en verliezen. Voor het overige zegeviert de WRB, de contractuele vrijheid en laat het CMNI de toepassing van algemene vervoervoorwaarden, indien toegelaten door het toepasselijke recht op de vervoerovereenkomst, onverlet.

Voorts laat het CMNI een heel aantal aspecten ongeregeld of verwijst zij voor de invulling ervan naar het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht. Het is dus niet verwonderlijk dat het CMNI vandaag op nationaal gebied weinig rol van betekenis heeft. Overigens hoeft het geen betoog dat nationale rechters de bepalingen van het CMNI verschillend zullen uitleggen als gevolg van hun eigen nationaalrechtelijk gekleurde interpretatie.

En toch doet de voorgaande kritiek niets af aan de verdienste van het CMNI. Het Europese fluviale vervoerrecht werd al bijna 200 jaar gekenmerkt door belangrijke initiatieven en inspanningen om een internationale uniforme regeling te verwezenlijken. Het CMNI is dan ook in haar opzet geslaagd om deze historische lacune in te vullen. Sinds 2001 beschikt Europa met het CMNI eindelijk over een internationaal binnenvaartverdrag.

Om de invloed van het CMNI voor de Europese binnenvaartpraktijk aanzienlijk te vergroten, is het echter onontbeerlijk dat elke huidige of toekomstige Verdragsstaat (*n.v.d.r. ook niet-Europese Staten kunnen toetreden tot het CMNI overeenkomstig art. 33.2. CMNI*) het CMNI eveneens van toepassing zou verklaren op haar binnenlands waterwegvervoer. België zou daarin als belangrijk binnenvaartland het voortouw moeten nemen.

Daarenboven biedt de herzieningsprocedure voorzien in artikel 36 CMNI de mogelijkheid om de verschillende lacunes in het Verdrag aan te pakken en verduidelijking omtrent welbepaalde aspecten te verschaffen.

De tijd zal echter moeten uitwijzen hoe het CMNI in het fluviale recht verder zal evolueren en of het een (grote) rol van betekenis zal kunnen spelen in de Belgische rechtsorde. Het betreft alleszins een niet te onderschatten uitdaging.

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 1.

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder «vervoerovereenkomst», elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;
2. wordt verstaan onder «vervoerder», een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;
3. wordt verstaan onder «ondervoerder», 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;
4. wordt verstaan onder «afzender», een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;
5. wordt verstaan onder «geadresseerde», de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;
6. wordt verstaan onder «vervoersdocument», een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;
7. wordt onder «goederen» niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder «goederen» eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;
8. wordt verstaan onder «schriftelijk», tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;
9. dient onder het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht.

IGNACE KROOS

Artikel 1 CMNI bevat een aantal begripsomschrijvingen met oog op een uniforme toepassing van het Verdrag inzake de terminologie.

Toch zet dit artikel reeds de toon voor een vaak wederkerende kritiek op het CMNI: het creëert niet de beoogde uniformiteit omdat nationale binnenvaartreglementeringen dezelfde begrippen beperkter, ruimer of anders invullen. Mag men in voorkomend geval teruggrijpen naar nationaal recht? Allicht niet, omdat het Verdrag als internationale rechtsbron *'doorwerkt'* in en primeert op het nationaal recht.

Ik haal de belangrijkste verschillen tussen het CMNI en de WRB op het gebied van terminologie kort aan. Een verdere bespreking staat onder de relevante artikelen.

Het CMNI definieert de kernbegrippen *'vervoerovereenkomst'*, *'vervoerder'* en *'afzender'*. De WRB spreekt daarentegen resp. van *'overeenkomst tot bevrachting'*, *'vervrachter'* en *'inlader'*. Deze in beginsel corresponderende termen dekken nochtans niet dezelfde lading.

Allereerst omschrijft het CMNI *'vervoerovereenkomst'* kort, maar onvolledig. Strikt genomen had het wenselijk geweest om het Verdrag toepasselijk te maken op vervoerovereenkomsten gedekt door een vervoersdocument, zoals in het zeevervoer (art. 1.a. Hague-Visby Rules: *"Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea,...*), nu de fluviale vervoerder onder het CMNI in principe verplicht is om voor elk vervoer een *'vervoersdocument'* op te maken. Het CMNI sanctioneert het ontbreken van een

vervoersdocument evenwel niet. Daarmee sluit het Verdrag nauw aan bij de hedendaagse binnenvaartpraktijk. Voorts is een sleep- of duwovereenkomst geen vervoerovereenkomst in de zin van het CMNI. Onder de WRB is dit wel het geval.

Ten tweede is de 'vervoerder' in de zin van het CMNI diegene die (of namens wie) de vervoerovereenkomst met de afzender sluit (of gesloten wordt). De WRB omschrijft hem als de persoon die er zich toe verbindt om de goederen te vervoeren en ze ter bestemming af te leveren. Van Bladel schakelt de Belgische fluviale vervoerder zelfs gelijk met de vervoerder (G. VAN BLADEL, *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affranchissement en séjour*, Antwerpen, Lloyd Anversois, 1948, 91). Deze gelijkstelling is enkel gerechtvaardigd wanneer de vervoerder ook zelf effectief vervoert en niet enkel het vervoer organiseert.

Vervolgens bevat het CMNI een definitie van 'ondervoerder', terwijl deze in de WRB ontbreekt omdat het CMNI zich uitsluitend richt op het 'gewone' vervoer, en de WRB op de 'bevrachting'.

Tenslotte omschrijft het CMNI 'afzender' als de medecontractant van de vervoerder. Deze tekst is duidelijk en voorziet een welgekomen verduidelijking in België waar men eerst gewaagde van "inlader" (oorspronkelijk art. 3 WRB) en dit in 1997 (Taalwetgeving) verving door "afzender" als degene die het schip laadt in de afvaarthaven. Dit is in feite een verwarring tussen een contractueel en een feitelijk begrip. Het CMNI legt het accent op het contract en alle daaraan verbonden gevolgen: alleen hij die de vervoerovereenkomst sloot (of liet sluiten door een tussenpersoon) met de schipper, is de medecontractant en niet bv. de stouwer die koopwaar inlaadt.

Art. 2.

Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.

2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:

- a) in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeeconnossement is opgesteld; dan wel
- b) de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

3. Dit Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI voorziet in een ruim toepassingsgebied op grond van het zgn. 'reciprociteitsbeginsel'.

Concreet is het CMNI van toepassing op elke overeenkomst waarbij een vervoerder zich tegen betaling van vracht ertoe verbindt goederen over de binnenwateren te vervoeren op voorwaarde dat de in de vervoerovereenkomst genoemde plaats van inontvangstneming (of laadhaven) en de plaats van aflevering (of loshaven) gelegen zijn in twee verschillende Staten waarvan er tenminste één partij is bij het CMNI.

Het CMNI koppelt haar toepassingsgebied dus aan vier locaties: de laadhaven, de plaats van inontvangstneming, de loshaven en de plaats van aflevering. De verdragsopstellers hielden er dus ook rekening mee dat het binnenlands waterwegvervoer ook kan aanvangen of eindigen op de kade van een bedrijf i.p.v. de traditionele laad- of loshaven. De combinatie van deze vier begrippen kan wel verwarring veroorzaken bij een fluviaal vervoer als onderdeel van een multimodaal transport (cf. *randnr. 3*).

De loshaven waar de *feitelijke* aflevering van de goederen gebeurt, is steeds doorslaggevend, ongeacht of de vervoerovereenkomst in meerdere loshavens of plaatsen van aflevering voorziet. Zo is een waterwegvervoer vertrekkende vanuit Luik met losplaatsen Brussel, Antwerpen en Rotterdam vanaf het vertrek tot op het moment van feitelijke aflevering onderhevig aan zowel de WRB als het CMNI.

2. Het CMNI is eveneens van toepassing op de vervoerovereenkomst waarbij het vervoertraject zich uitstrekt over zowel de binnenwateren als over de wateren die onder de maritieme reglementeringen vallen, zoals bv. de estuaire vaart, zonder dat de goederen daarbij worden overgeslagen.

De Belgische binnenwateren behelzen volgens een negatieve definitie van de Belgische Wetgever "de Belgische wateren die niet behoren tot de Belgische zeevaten" (Art. 1, 5° wet van 5 juni 1972 betreffende de veiligheid der schepen, BS 17 oktober 1972). Het KB van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften van binnenschepen (BS 8 april 2009) definieert 'binnenwateren' als: "de openbare binnenwateren van het gehele Belgische net die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden".

Het CMNI voorziet hoe dan ook in het primaat van het zeerecht indien voor het vervoer een zeeconnossement wordt uitgesteld of de af te leggen afstand over zee langer is dan de afstand over de binnenwateren. Ook deze paragraaf is van belang bij een multimodaal transport.

3.1. In tegenstelling tot het CMR, bevat het CMNI op het eerste zicht geen specifieke bepaling m.b.t. een *multimodaal transport*.

Toch verwijst het CMNI onopvallend naar het multimodaal transport. Het CMNI is immers, behoudens twee uitzonderingen, op de vervoerovereenkomst van toepassing wanneer de goederen zonder overslag zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder het zeerecht vallen, vervoerd worden. Dit betreffen twee verschillende transportmodi. De juridische speelruimte hierbij is echter hier vrij klein: de goederen moeten gedurende het ganse vervoer in hetzelfde schip blijven en het maritieme gedeelte moet ondergeschikt blijven aan het binnenvaart gedeelte.

Aangezien het CMNI *niet* van toepassing is op een multimodaal vervoer waarbij een zeeconossement werd uitgesteld, lijkt een conflict met de Hague-Visby Rules welke het opstellen van een zeeconossement verplichten, vrijwel onbestaande. Met de Hamburg en Rotterdam Rules die niet in een dergelijke documentaire verplichting voorzien, schijnt een conflictsituatie dan weer louter hypothetisch. De Hamburg Rules zijn vandaag slechts in een handvol Europese Staten van toepassing en de Rotterdam Rules zelfs nog niet in werking getreden. Het CMNI weerlegt bovendien zelf dit louter theoretisch probleem door te bepalen dat indien het maritieme gedeelte in de vervoersketen overheerst, het maritieme recht zal primeren op het binnenvaartrecht. Er stelt zich in de praktijk evenmin een probleem indien geen zeeconossement werd uitgegeven omdat desgevallend artikel 2.2.b. CMNI als een juridisch vangnet fungeert.

3.2. Wat met de 'aflevering' van de goederen in een multimodaal transport met een binnenvaart gedeelte?

Artikel 3.2. CMNI bepaalt dat de inontvangstneming en aflevering van de goederen *aan boord* van het schip gebeuren, behoudens conventionele afwijking. In een multimodaal transport waarbij het CMNI van toepassing is op het binnenvaart gedeelte, zou dit betekenen dat de goederenoverdracht ook de aanvang en het einde van dit transportonderdeel zou moeten impliceren, hoewel dit niet het einde van de volledige vervoersketen hoeft te zijn. Het CMNI beschouwt de 'aflevering' als de terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde. In een multimodaal transport vindt de terbeschikkingstelling echter pas op het einde van het gehele traject plaats, meer bepaald op de finale bestemming.

Ook artikel 16 CMNI biedt geen verheldering. Volgens dit artikel is de vervoerder in principe enkel aansprakelijk voor ladingschade – en verlies in de periode *tussen* het moment van inontvangstneming en aflevering van de goederen. Wanneer men zou voorhouden dat beide momenten zich aan het werkelijke begin en einde van een multimodaal transport zouden bevinden, zou de CMNI-vervoerder plots voor het gehele vervoertraject aansprakelijk zijn en dus ook voor schade of verlies welke zich voorgedaan heeft tijdens een gebeurlijk baan- of spoorvervoer. Hoeks meent ook dat een dergelijke verruiming van het toepassingsgebied van het Verdrag ongeoorloofd zou zijn (M. HOEKS, *Multimodal Transport*, Rotterdam, 2009, 230).

Daarnaast kunnen partijen overeenkomstig artikel 3.2. CMNI bedingen dat de inontvangstneming en aflevering van de goederen resp. vóór en na de overdracht aan boord plaatsvinden. Op die manier verruimen partijen op het eerste zicht conventioneel de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder. Dat is echter niet het geval. Artikel 16.2. CMNI bepaalt dat het nationale recht de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van ladingverlies of -schade ontstaan *vóór* lading of *na* lossing zal regelen. Dit betekent dat het nationale recht enerzijds de periode tussen de inontvangstneming en de belading en anderzijds die tussen de lossing en de aflevering beheerst. Vanuit die optiek zal een internationaal multimodaal vervoer middels een transport over de baan en de waterweg dus beheerst worden door drie verschillende regelgevingen: het CMR tot op het moment dat partijen de inontvangstneming van de goederen vóór het fluviaal transport hebben bedongen, vervolgens het nationale recht tot op het moment van inlading aan boord van het binnenschip en tenslotte het CMNI voor het daaropvolgende waterwegvervoer.

Deze situatie kan moeilijkheden veroorzaken, in het bijzonder m.b.t. het bepalen van (het aanvangspunt van) de verjaringstermijn en (de termijn voor) het formuleren van een voorbehoud bij ladingschade of -verlies omdat beide gekoppeld zijn aan het moment van de aflevering der goederen. Daarom zouden de contractspartijen in een multimodale vervoerovereenkomst met een gedeelte over de waterweg steeds moeten bedingen dat de 'aflevering' van de goederen maar gebeurt op de finale eindbestemming zelfs wanneer het fluviaal transport niet het laatste vervoersgedeelte uitmaakt omdat de geadresseerde op dat moment pas over de goederen kan beschikken en dus ook zijn controlemogelijkheid kan uitoefenen.

5. Voorts valt op dat de 'bevrachting' als zodanig nergens in het Verdrag voorkomt. Artikel 3.3 CMNI stelt dat de vervoerder bepaalt welk schip hij inzet, wat in principe niet te rijmen valt met bevrachting. Toch kan de lezing van artikel 3.4 CMNI ("Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of bepaald type schip...") een andere stelling rechtvaardigen. 'Tijdsbevrachting' is in ieder geval niet geregeld in het CMNI dat zich dus enkel richt op het 'gewone' vervoer. De WRB spreekt daarentegen van 'bevrachtingsovereenkomsten' alsook van 'overeenkomsten m.b.t. de goederenopslag'.

HOOFDSTUK II

RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN

Art. 3.

Inontvangstneming, vervoeren aflevering van de goederen

1. De vervoerder is 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 overhandigd gekregen.

2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip:

a) bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen; of

b) wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimen indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI legt de belangrijkste verplichting op de vervoerder. Hij moet de goederen binnen de conventionele – of bij gebreke hieraan een ‘redelijke’ – termijn in de staat waarin hij ze in ontvangst heeft genomen naar de plaats van aflevering vervoeren en aan de geadresseerde ter beschikking stellen.

Ook de WRB weerhoudt in hoofde van de vervoerder eenzelfde resultaatsverbintenis.

2. De vervoerder kiest welk schip hij inzet voor het vervoer. Het CMNI verplicht hem om toezicht te houden tijdens het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen, maar merkwaardig genoeg niet tijdens de lossing ervan. De WRB en de Hague-Visby Rules voorzien hier nochtans wel in. Evenmin bepaalt het CMNI dat het lossen van de goederen zou gebeuren op zorg en op kosten van de geadresseerde. Dit betekent dat de afzender, dan wel de geadresseerde, hoe dan ook aansprakelijk zijn voor ladingverlies of -schade tijdens een toezichtloze lossing omdat het CMNI *alle* ladingrisico's op de ladingbelanghebbenden legt. Vanuit de praktijk lijkt dit zeer verregaand.

3. Het schip dat de vervoerder inzet moet ‘*geschikt*’ zijn om de lading in ontvangst te nemen en te varen. In dit verband heeft hij een ‘*due diligence-verplichting*’ ontleend aan de Hague-Visby Rules (cf. art. 3, § 1 Hague-Visby Rules). Ook artikel 31 WRB houdt een dergelijke verplichting in. Wanneer het CMNI het schip nu juist ‘*geschikt*’ acht, is niet duidelijk. Alleszins voorziet het CMNI in artikel 18.1.a. niet in een specifieke ‘automatische’ ontheffingsgrond voor de vervoerder bij ladingsschade of -verlies wanneer gebeurlijke ongeschiktheid van het schip niet voor aanvang van het laden door de afzender werd vastgesteld.

Verder bepaalt het CMNI niets m.b.t. de veiligheid van de lading, maar enkel die m.b.t. het schip. Hoe ver reikt overigens de toezichtverplichting van de vervoerder? Dient de vervoerder in het kader van het CMNI, net zoals onder Belgisch recht (Cass. 14 maart 1958, *JPA* 1958, 291), toezicht uit te oefenen zowel in het belang van de lading als in het belang van het schip? Betreft het een actief of passief toezicht? Is de vervoerder onder het CMNI eveneens gehouden om de laadwerkzaamheden te *vergemakkelijken* zoals onder artikel 8 WRB? Hierover zegt het CMNI niets en zal nationaal recht dus kennelijk moeten aanvullen.

Of “aanvang van de reis” onder het CMNI hetzelfde dient uitgelegd als in het zeevervoer, namelijk “*het anker lichten of de trossen losgooien om de zeereis aan te vatten*” (C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1933, II, 271-272), of de reis dan wel start bij de inontvangstneming van de goederen, is evenmin duidelijk. Nochtans is dit belangrijk om de aansprakelijkheid van de vervoerder te bepalen. De “due diligence-verplichting” van de vervoerder

eindigt nl. van zodra de reis is begonnen. Vanaf dan is hij gehouden – en dus aansprakelijk – om de goederen aan de geadresseerde af te leveren.

4. Wie staat onder het CMNI in voor de bijkomende overlaadkosten ingevolge één van de oorzaken voorzien in paragraaf 4? Een hypothetisch geval: een laagwaterstand op – en dus beperktere diepgang van – de Schelde dwingt een Belgische vervoerder gebruik te maken van meer duwbakken dan aanvankelijk voorzien. Wie betaalt de huur van de extra duwbakken? Tussen de Belgische bevrachter en vervoerder bestaat een volumeovereenkomst waarop partijen het CMNI conventioneel van toepassing verklaren. Het CMNI voorziet wel dat de vervoerder *in casu* gerechtigd is om de de goederen over te laden op een ander (type) *schip*, maar bevat desbetreffend geen kostenregeling. Biedt het Belgisch recht hiervoor wel een oplossing? Mogelijk kan men een overmachtssituatie in hoofde van de vervoerder weerhouden, maar “*overmacht*” impliceert de volstrekte onmogelijkheid om een overeenkomst (verder) uit te voeren. *In casu* kan de vervoerder nog steeds de volumeovereenkomst uitvoeren en het gevraagde volume leveren, enkel het vervoer wordt duurder. De vervoerder lijkt in dit geval dus in te staan voor de bijkomende kosten.

Art. 4.

Ondervoerder

1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, gesloten tussen een vervoerder en een ondervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van dit Verdrag. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervoerder.

2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervoerder.

4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, is alleen bindend voor de ondervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

IGNACE KROOS

1. ‘Ondervoerovereenkomsten’ zijn eveneens ‘vervoerovereenkomsten’ in de zin van het CMNI. De hoofdvervoerder kruipt dan in de huid van ‘afzender’ en de ondervoerder in die van ‘vervoerder’. De WRB bepaalt niets m.b.t. de positie van de ondervoerder.

Het CMNI definieert een ‘ondervoerder’ als “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” (art. 1.3 CMNI). Hieronder valt niet enkel de feitelijke vervoerder, maar tevens de papieren vervoerder.

De contractuele vervoerder blijft evenwel aansprakelijk voor het gehele vervoer. De ondervoerder is enkel aansprakelijk voor het vervoersgedeelte dat hij heeft uitgevoerd. Indien zowel de fluviale hoofdvervoerder als de toetredende ondervoerder aansprakelijk zijn, betreft dit een hoofdelijke aansprakelijkheid waarbij hun mogelijkheid tot onderling regres behouden blijft. Dit is naar Belgisch recht eveneens zo (Kh. Antwerpen 11 september 2000, *Transportrechtspraak BVZ*, 719b; J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial*, Brussel, Larcier, 1988, 2^e éd., IV, nr. 921 en 922).

2. De vraag stelt zich welk aansprakelijkheidsregime van toepassing is wanneer een hoofdvervoerder en een afzender een vervoerovereenkomst hebben gesloten voor een internationaal fluviaal transport, maar ladingschade zich voordoet tijdens een niet-grensoverschrijdend gedeelte uitgevoerd door een ondervoerder? Kan een belanghebbende desgevallend de ‘nationale’ ondervoerder – die meestal geen weet heeft van een overkoepelende vervoerovereenkomst – confronteren met het CMNI-aansprakelijkheidsregime dat wel van toepassing is op de grensoverschrijdende vervoerovereenkomst, maar in principe niet op de ‘nationale’ ondervoerovereenkomst?

De Duitse auteur Koller meent dat de veelal onwetende ondervoerder niet met zulke “böse Überraschung” overvallen mag worden wanneer het vervoersgedeelte dat hij heeft uitgevoerd niet grensoverschrijdend is (KOLLER, *Transportrecht, Kommentar* 7, 2010, art. 4, randnr.3). Ramming meent het tegendeel (RAMMING, *Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht*, randnr. 327 en 328).

Hartenstein meent dat het CMNI zelf het antwoord op deze vragen geeft (HARTENSTEIN, "Haftungsfragen im Budapester Binnenschiffahrtsübereinkommen (CMNI)", *Transportrecht*, December 2012, 442). Artikel 1.3. CMNI definieert de 'ondervoerder' als die persoon aan wie het gehele of een deel van het vervoer werd toevertrouwd. Artikel 4.2. CMNI bepaalt vervolgens dat alle aansprakelijkheidsbepalingen van toepassing op de vervoerder eveneens gelden voor de ondervoerder m.b.t. op de door deze laatste verrichte vervoer. KOLLER geeft terzake eveneens aan dat deze beide bepalingen niet restrictief geïnterpreteerd moeten worden. Het CMNI zou daarom volgens Hartenstein dus van toepassing zijn op de gehele vervoerovereenkomst, dus ook het nationale gedeelte.

Eenzijds lijkt deze theorie strikt juridisch vreemd omdat de hoofd- en ondervoerder een separate overeenkomst sloten voor een zuiver nationaal vervoer. Het CMNI stelt duidelijk dat het toepasselijk is op grensoverschrijdend fluviaal transport, tenzij conventioneel anders bepaald. Zoals KOLLER terecht opmerkt zou het overigens onredelijk zijn om de ondervoerder met deze situatie te confronteren. Maar zal een ondervoerder hier rouwig tegenover staan wanneer de hoofdvervoerder de nautische fout in zijn vervoerovereenkomst met de afzender heeft uitgesloten?

De rechtsverhouding tussen hoofd- en ondervoerder – *en dus ook de mogelijkheid tot regres* – wordt in elk geval beheerst door het toepasselijke nationale recht. Het CMNI laat dit onverlet cfr. artikel 4.5.

3. Het is niet duidelijk of de ladingbelanghebbende onder het CMNI een rechtstreeks vorderingsrecht heeft t.a.v. de ondervoerder. Moet de ladingbelanghebbende een vordering uit onrechtmatige daad lastens de ondervoerder stellen waarbij hij zijn fout, de schade en het oorzakelijk verband hier tussen moet bewijzen?

Het CMNI voorziet alvast niet in een rechtstreeks vorderingsrecht of 'eigen' recht van de ladingbelanghebbende t.a.v. de ondervoerder. Het (rechtstreeks) vorderingsrecht moet dan ook beoordeeld worden (1) naar het nationaal recht dat de vervoerovereenkomst beheerst, (2) op basis van de uitdrukkelijke rechtskeuze der partijen of (3) middels de verwijzingsregels van artikel 29, § 2 en § 3 CMNI.

Art. 5.

Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een gehinderde vaart.

IGNACE KROOS

De termijn zoals bepaald in onderhavig artikel sluit aan bij de eerste paragraaf van artikel 3 CMNI en vormt een onderdeel van de resultaatsverbintenis van de vervoerder.

De 'redelijke' termijn moet steeds *in concreto* beoordeeld worden. In dit kader hanteert men als beoordelingscriterium het principe van de 'goede huisvader'. Het gedrag en de handelingen van de vervoerder in kwestie moet men toetsen aan dat van een normaal, voorzichtig en vooruitziend vervoerder geplaatst in dezelfde concrete reisomstandigheden (P. ALLARY, "De regels van Boedapest", *TJR* 2001, 2, 50).

Ook in het Belgische recht moet de vervoerder het transport binnen de contractuele voorziene termijn of althans binnen een 'normale' tijdsperiode uitvoeren. Dit maakt, net zoals in het CMNI, een soevereine appreciatie van de feitenrechter uit (M. DE DECKER, *Beginselen van Belgisch Binnenvaartrecht*, Antwerpen, De Schreef, 1991, nr. 442).

Art. 6.

Verplichtingen van de afzender

1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

2. De afzender verschafft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

- a) afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;
- b) markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;
- c) aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;
- d) instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;
- e) andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschafft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd 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. Bovendien draagt de afzender,

rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

IGNACE KROOS

1. Alle laad- en losrisico's zijn onder het CMNI uitdrukkelijk voor rekening van de ladingbelanghebbenden. De afzender draagt daarbij een zeer grote verantwoordelijkheid. Het CMNI legt de afzender met name een betalings-, informatie-, verpakkings-, laad-, stuw- en vastzetverplichting op. Partijen kunnen e.e.a. anders overeenkomen vermits artikel 6 CMNI geen bepaling van dwingend recht is, maar in de praktijk zal dit veelal niet gebeuren. Het CMNI onderstreept hier nogmaals haar toegeeflijk karakter t.a.v. de vervoerder.

2. De afzender is gehouden om de goederen te laden. De toezichtplicht van de vervoerder blijft tijdens de belading onverkort gelden. Ook in de WRB staat de afzender in voor de zorg en de kosten van het laden, stuwen (en lossen) en dit eveneens onder effectief toezicht van de vervoerder (art. 8 WRB; Antwerpen 24 september 1998, AR 1993/678; Antwerpen 10 mei 1994, *JPA* 1995, 301).

3. Het CMNI voorziet evenwel nergens in een mogelijke of afdwingbare losverplichting voor de geadresseerde (of afzender), zelfs indien de geadresseerde om aflevering van de goederen zou verzoeken. In België ligt de losverplichting in principe zowel bij de afzender als de geadresseerde (art. 8 WRB). Onder Nederlands recht is de *ontvanger* hiertoe gehouden (art. 8:929, 2^{de} lid BW). In Duitsland dan weer enkel de afzender (§ 412 Ab. 1 HGB). Behoudens conventionele afwijking, is het in de binnenvaart gebruikelijk dat de afzender instaat voor het laden, stuwen en vastzetten van de goederen en de geadresseerde voor het ontstuwen en lossen ervan. Het CMNI wijkt terzake dus af van de Hague-Visby Rules welke bij het zeevervoer onder *cognossement* de laad- en losplicht expliciet bij de vervoerder leggen (art. 3, § 2 Hague-Visby Rules).

Daarnaast regelt het CMNI, in tegenstelling tot de WRB (art. 17 WRB), niets m.b.t. de ligtijd, het overliggeld, de scheepvaartkosten, of een eventuele verplichting om de ruimen na lossing schoon op te leveren e.a. Tijdens haar redactie bevatte het CMNI echter twee aanvullende protocollen die wel in een regeling m.b.t. de ligtijden en overliggelden voorzagen. De Verdragsopstellers voerden deze protocollen echter voortijdig af omdat ze niet langer als dienstig werden beschouwd. Partijen kunnen ze wel nog steeds conventioneel van toepassing verklaren op hun vervoerovereenkomst. Zo niet, zal nationaal recht hier hoe dan ook moeten aanvullen.

4. De Handelsrechtbank te Rotterdam deed op 1 december 2010 uitspraak (nr. 323236) n.a.v. een vervoer van drie constructies middels het ms. 'Weslie' over de binnenwateren van Rotterdam naar Lingen (Duitsland). Het vervoer ging, na enkele beladingspogingen, niet door omdat het ms. 'Weslie' kennelijk niet geschikt was om de constructies te vervoeren. Tijdens de belading van de eerste (zwaarste) constructie deukte, ondanks het gebruik van houten draglineschotten en stalen rijplaten, de buikdenning van het schip in, scheurde enkele spanten los en kraakte de ganse scheepsconstructie. Het ms. 'Weslie' diende hersteld te worden. De vervoerder vorderde van de bevrachter/afzender een schadevergoeding op grond van artikel 6:2, 6:4, en 8:2. CMNI omdat hij beweerde door deze laatste niet juist en volledig over de (eigenschappen) van de lading te zijn geïnformeerd. Bovendien meende de vervoerder dat de bevrachter/afzender de constructies niet deugdelijk aan boord van de 'Weslie' had geladen en gestuwd.

De Rechtbank oordeelde dat de bevrachter/afzender toch zijn informatieverplichtingen was nagekomen omdat de bevrachtingsovereenkomst het gewicht en de afmetingen van de zwaarste constructie vermeldde, de bevrachter/afzender constructietekeningen en, weliswaar via een derde, het stuwplan aan de vervoerder had bezorgd. Op dit stuwplan stond eveneens de zwaarste belasting (8,9 ton/m²) van de constructie aangegeven.

De vervoerder beweerde echter dat (1) de daadwerkelijke belasting meer dan de medegedeelde belasting zou zijn geweest en (2) hij voorafgaandelijke aan de belading aan de bevrachter de maximale belasting (9 ton/m²) zou hebben medegedeeld. De Rotterdamse Handelsrechtbank bood de vervoerder nog de kans om dit te bewijzen. Indien echter zou komen vast te staan dat de 'Weslie' zelfs geen gewicht van 9 ton/m² zou hebben kunnen dragen, was de 'Weslie' hoe dan ook niet geschikt voor het vervoer cfr. artikel 8.3. CMNI. In dat geval dient hij dus zijn eigen cascochade te vergoeden. De Rotterdamse Rechtbank hield haar beslissing aan. Tot op heden is onbekend welk vervolg deze zaak kende.

Art. 7.

Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschafte de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

IGNACE KROOS

De afzender heeft onder het CMNI een dubbele informatieplicht.

Naast zijn modale informatieplicht uit artikel 6 CMNI, rust op de afzender een zeer strenge informatieplicht ingeval van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen. Een gelijkaardige regeling vinden we terug in artikel 4, § 6 Hague-Visby Rules.

Het CMNI definieert echter niet wat nu juist 'gevaarlijke of milieuschadelijke goederen' zijn. Deze impliceren m.i. ook goederen die *prima facie* ongevaarlijk of onschadelijk lijken, maar in bepaalde omstandigheden het tegendeel kunnen worden.

Art. 8.

Aansprakelijkheid van de afzender

1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

a) de in artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

b) de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of ge'ticketeerd zijn;

c) de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervoerder.

2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI bepaalt een bijzonder streng en schuldloos aansprakelijkheidsregime voor de afzender.

Onafhankelijk van enige fout of niet, is de afzender steeds onbeperkt aansprakelijk voor alle kosten en schade indien hij (of zijn hulppersonen handelend in de uitoefening van hun functie) niet aan één van zijn(hun) verplichtingen uit artikel 6, 2^{de} lid CMNI of artikel 7 CMNI heeft (hebben) voldaan. Desgevallend heeft de vervoerder zelfs het recht de vervoervereenkomst te ontbinden cf. artikel 9 CMNI.

Enkel de schuld van de (onder)vervoerder of diens ondergeschikten of lasthebbers kunnen de afzender van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

2. Artikel 8 CMNI is geen bepaling van dwingend recht. Partijen kunnen er dus conventioneel van afwijken. In tegenstelling tot de vervoerder kan de afzender dus zijn aansprakelijkheid wel contractueel beperken of zelfs uitsluiten vermits artikel 25 CMNI uitsluitend de bedingen m.b.t. de aansprakelijkheid van de vervoerder betreft. Maar de kans dat een vervoerder zijn aansprakelijkheid gaat verruimen ten voordele van de afzender lijkt in de praktijk vrijwel onbestaande.

3. Opmerkelijk is dat het CMNI voor de geadresseerde niet in een aansprakelijkheidsregeling voorziet.

De WRB regelt evenmin de aansprakelijkheid van de bevrachter of geadresseerde. Wel bepaalt artikel 6 WRB dat de geadresseerde (en ook de afzender) aansprakelijk is (/zijn) voor de gebeurlijke schade aan het schip ten gevolge van aan de laad- of losplaats risico's waarvan de vervoerder reeds vooraf te kennen gaf dat ze ongeschikt zou zijn of gevaar voor schade aan het schip zou kunnen opleveren.

4. Daarnaast lijkt het aansprakelijkheidsregime in artikel 8.2. CMNI ruimer dan dat van artikel 8.1. CMNI.

Artikel 8.1. CMNI heeft betrekking op de verplichtingen van de afzender uit artikel 6, 2^e lid en artikel 7, 1^o en 2^e lid CMNI, terwijl artikel 8.2. CMNI *alle* in artikelen 6 en 7 CMNI opgesomde verplichtingen betreft, dus ook de betaling van de vracht (art. 6.1. CMNI), de verpakking of markering van de goederen (art. 6.3. CMNI) alsook het laden, stuwen en vastzetten ervan (art. 6.4. CMNI).

Volgens De Decker zorgen de woorden “*op gelijke wijze*” (cf. de Franse verdragstekst: “...*comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions...*”) in artikel 8.2 CMNI ervoor dat alle gevallen waarin artikel 8.1. CMNI in een schuldloze aansprakelijkheid in hoofde van de afzender voorziet, eveneens gelden in hoofde van de personen waarvan de afzender zich bedient.

Voor de overige verplichtingen uit artikel 6 CMNI moet volgens De Decker in hoofde van de afzender of diens uitvoeringspersoon een *fout* of *nalatigheid* worden bewezen. (M. DE DECKER, “CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht” in X., *Free on board. Liber Amicorum Marc Huybrechts*, Gent, Intersentia, 2011, 154). Deze benadering is correct met die bemerking dat artikel 8.2. CMNI spreekt van “*handelen en nalaten*” (“*des actes et omissions*”). Een ‘*handeling*’ impliceert echter nog geen ‘*fout*’.

Art. 9.

Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

a) een derde van de overeengekomen vracht; of

b) 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.

IGNACE KROOS

Indien de afzender in gebreke blijft zijn verplichtingen uit artikel 6 en 7 CMNI na te komen, kan de vervoerder de vervoerovereenkomst ontbinden en op kosten van de afzender de goederen lossen alsook een zgn. ‘*foutvracht*’ (art. 9.2.a. CMNI) of ‘*distantiëvracht*’ (art. 9.2.b. CMNI) vorderen. Maar partijen kunnen van deze regeling conventioneel afwijken.

Art. 10.

Aflevering van de goederen

1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6, eerste lid, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

2. 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.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI zaait m.b.t. de term ‘*aflevering*’ minder verwarring dan de regelen der zeevervoer.

In het zeevervoer, spreekt artikel 91, A, § 3, 6^o Belgische Zeewet tegelijkertijd van “*weghaling*”, “*overgifte*”, “*inontvangstneming*” en “*aflevering*”. Het Hof van Cassatie verduidelijkte op 29 september 2006 dat in het zeevervoer, behoudens de rechtsgeldige opname van een ‘*delivery and discharge-clausule*’ in het zeecognossement, met ‘*aflevering*’ de *feitelijke* aflevering wordt bedoeld met de mogelijkheid voor de

ladingbelanghebbende tot daadwerkelijke onderzoek en controle van de goederen. Deze controle is slechts mogelijk na de materiële overhandiging ervan (Cass. 29 september 2006, *TBH* 2007, 708 met noot F. STEVENS "Protest wegens ladingschade"; Kh. Antwerpen 25 oktober 1994, *JPA* 1995, 339). Recent besliste ook het Antwerpse Hof van Beroep nog dat van een ontvanger van lading niet kan worden verwacht dat hij protesteert voor schade op het ogenblik dat de goederen de reling nog niet overschreden hebben en de rederij dus tot dan aansprakelijk blijft (7 januari 2013 - 2011/AR/1401, randnr. 1.1.). Volgens het Hof is het voor de ladingbelanghebbende "totaal onmogelijk zijn lading te onderzoeken/controleren op het ogenblik dat zij zich nog in het scheepsruim bevindt met andere lading er bovenop en zonder dat wie dan ook de mogelijkheid heeft tussen de lading in de ruimen te kruipen en aldaar vaststellingen te doen". In het CMNI ligt e.e.a. toch beduidend anders.

2. Naast de Nederlandse, zijn o.m. de Duitse, Engelse en Franse verdragsteksten authentiek. Maar geen van deze teksten verheldert het begrip 'aflevering' ('Ablieferung', 'delivery', en 'livraison'). We moeten daarvoor dus op zoek naar andere aanknopingspunten in het verdrag.

In het licht van artikel 10.2 CMNI, moet 'aflevering' in de zin van artikel 3.2. of artikel 16.1. CMNI uitgelegd worden als de rechtsgeldige terbeschikkingstelling van de goederen. De terbeschikkingstelling impliceert de melding van de vervoerder aan de geadresseerde dat deze de goederen kan afhalen of anders: dat de vervoerder de geadresseerde de gelegenheid geeft over de goederen aan boord van het schip te beschikken. Artikel 3.2. CMNI bepaalt dat afgeleverd wordt *aan boord van* het schip. De aflevering is dus het moment dat de vervoerder de goederen aanbiedt voor lossing. Het begrip 'aflevering' onder het CMNI komt dus niet overeen met de materiële overhandiging van de goederen.

Partijen kunnen echter overeenkomstig artikel 3.2. CMNI bedingen dat pas afgeleverd zal worden na de lossing. Artikel 10 CMNI is dan ook niet van dwingend recht.

De schaarse Europese CMNI-jurisprudentie bevat in dit kader een verhelderende uitspraak van de Rotterdamse Handelsrechtbank van 30 september 2009 (nr. 317465). Ze geeft daarin een verdragsconforme interpretatie aan het begrip 'aflevering'. De zaak betrof het vervoer van ca. 2500 ton brouwmout over de binnenwateren middels het ms. 'Auke Anton' van Gernsheim (Duitsland) naar Rotterdam voor lossing in het zeeschip 'Graf Uko'. Als gevolg van een daartoe door de hoofdvervoerder aan de ondervoerder doorgegeven instructie van de afzender merkte de ondervoerder het ms. 'Auke Anton' langs zij de 'Graf Uko' en meldde zich losgereked bij de stuwadoor die met de overslag belast was. Na opening van de luiken van het ruim van de 'Auke Anton', ving de stuwadoor aan met de lossing en de overslag in de 'Graf Uko'. Tijdens de lossing deed er zich echter een hevige regenbui voor. Omdat de luiken van de 'Auke Anton' niet helemaal gesloten waren, werd het brouwmout die zich nog in het binnenschip bevond, nat en daardoor onbruikbaar. De afzender vorderde schadevergoeding van zowel de onder- als hoofdvervoerder op resp. buitencontractuele en contractuele basis.

De Rotterdamse Handelsrechtbank wees beide vorderingen af. De vordering tegen de hoofdvervoerder is hier relevant. De hoofdvervoerder verweerde zich op grond van artikelen 3.2, 10.2., 16.1 en 18.1 CMNI door te stellen dat zijn verantwoordelijkheid voor de lading (*en dus zijn aansprakelijkheid voor ladingschade*) reeds was geëindigd bij het tot lossing ter beschikkingstellen ervan te Rotterdam of m.a.w. vóór de werkelijke lossing en dus vóór de bewuste regenbui. De afzender gaf toe dat hij de beschikking over het brouwmout kreeg op het moment dat de schipper van het ms. 'Auke Anton' het schip 'losgereked' verklaarde. Dit was in tijd dus eerder dan het moment waarop de luiken van het ms. 'Auke Anton' werden geopend. De hoofdvervoerder bestreed deze stelling (begrijpelijk) niet. Op basis van dit element beschouwde de Handelsrechtbank het moment dat de schipper de goederen 'losgereked' verklaarde als het moment van 'aflevering', ongeacht of dit moment eerder plaats vond dan het moment waarop de luiken van het schip geopend werden. Op het moment van de regenbui was de lading brouwmout dus afgeleverd zodat de hoofdvervoerder geen verantwoordelijkheid meer droeg.

3. Tenslotte stipuleert paragraaf 2 dat de overhandiging aan een autoriteit of een derde de 'aflevering' van de goederen impliceert. Maar wie beschouwt het CMNI als een 'derde'? Dit is niet duidelijk.

Daarentegen is het wel goed dat het CMNI inspeelt op de in vele buitenlandse lossingshavens gangbare, en soms zelfs verplichte praktijk, nl. dat de vervoerder de goederen moet overhandigen aan een (douane)autoriteit hetgeen tegelijkertijd de aflevering van de goederen impliceert.

HOOFDSTUK III VERVOERSDOCUMENTEN

Art. 11.

Aard en inhoud

1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop dit Verdrag van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun

inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

3. Het vervoersdocument 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.

4. Indien het vervoersdocument een *cognossement* is, levert alleen dit 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.

5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

a) de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

b) de geadresseerde van de goederen;

c) de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;

d) de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

e) de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

f) de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

g) de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;

h) de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

i) in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van *cognossementen*, het aantal originele exemplaren;

j) de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 1, zesde lid, van dit Verdrag niet aan.

IGNACE KROOS

1. Nieuw ten opzichte van de situatie vóór het CMNI is dat de vervoerder nu – *in de regel* – voor elk vervoer een vervoersdocument *moet* opmaken.

Net zoals in de zeevaart is het vervoersdocument in beginsel vormvrij. De geldigheid van de vervoerovereenkomst wordt echter niet aangetast door de afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument, evenmin bestaat er een sanctie indien partijen de documentplicht niet naleven. Toch vormt het vervoersdocument een belangrijk bewijsinstrument. Onder het CMNI bewijst dit document nl. het bestaan van de vervoerovereenkomst alsook dat de afzender de goederen heeft ingeladen en de vervoerder ze, al dan niet onder voorbehoud, in ontvangst heeft genomen.

Het CMNI gaat er echter verkeerdelijk van uit dat de vervoerder het vervoersdocument opmaakt. In praktijk stelt de afzender het *cognossement* of de vrachtbrief op. De WRB daarentegen sluit wel nauwer aan bij de praktijk: zij bepaalt dat de afzender het *cognossement* opstelt en de schipper ondertekent het (art. 9, 2^e lid WRB).

Het opmaken van een *cognossement* is onder het CMNI niet zozeer verplicht, tenzij de afzender hierom uitdrukkelijk verzoekt. Ook een vrachtbrief of elk in de handel gebruikelijk document zijn toegestaan vermits het vervoersdocument in beginsel vormvrij is (art. 1.6. CMNI). Het CMNI begrijpt onder '*vervoersdocument*' zowel de vervoerovereenkomst, als het ontvangstbewijs van de goederen. Een charter is daarom geen vervoersdocument in de zin van het CMNI vermits het geen ontvangstbewijs van de goederen uitmaakt; een *cognossement* en vrachtbrief zijn dit wel.

Op de vraag of voor elke container een apart vervoersdocument opgesteld moet worden, biedt het CMNI geen antwoord. Vanuit een efficiënt en vlot handelsverkeer lijkt dit alleszins niet aangewezen.

Art. 12.

Vorbehouden in de vervoersdocumenten

1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:

a) betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaft gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;

b) betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

c) betreffende de zichtbare staat van de goederen.

2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

3. 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.

IGNACE KROOS

1. De inhoud van artikel 12 CMNI stemt grotendeels overeen met die van artikel 8 en 9 CMR en behoeft dan ook weinig commentaar.

Door een voorbehoud te formuleren, verschuift de bewijslast van de vervoerder naar de benadeelde partij. De afwezigheid van een voorbehoud – en zelfs een schriftelijk vervoersdocument – doet in hoofdte van de vervoerder het vermoeden ontstaan dat hij de goederen *prima facie* in (een zichtbaar) goede staat heeft ontvangen. D.w.z. dat hij de goederen ook in die staat aan de geadresseerde moet afleveren.

2. De “*Internationale Vereniging Rijnschepenregister*” (IVR) ontwikkelde een standaard CMNI-vrachtbrief. De Juridische Commissie van de IVR beveelt deze modelovereenkomst aan voor vervoerovereenkomsten waarop het CMNI van toepassing is (T. HACKSTEINER, “Inwerkingtreding Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)”, *TVR* 2006, 121, voetnoot nr. 10). Om maximale rechtszekerheid te bieden kan dit initiatief enkel maar worden toegejuicht.

Art. 13.

Cognossement

1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

3. 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.

4. 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, niet tegen hem worden ingeroepen.

IGNACE KROOS

Het CMNI hanteert bij de aflevering van de goederen het ‘*first come, first served-principe*’: wie het *eerst* een origineel exemplaar van het cognossement overlegt, heeft recht op aflevering van de goederen. Voor de aflevering van de goederen spelen de overige originelen geen rol van betekenis meer.

Naar Belgisch recht moet een kapitein wanneer hij geconfronteerd wordt met verschillende originele exemplaren van het cognossement zich verplicht wenden tot de territoriale bevoegde rechtbank van koophandel of, in het buitenland, tot de consul van België of de plaatselijke overheid om een bewaarder te doen aanwijzen aan wie hij de lading zal afleveren tegen betaling van de vracht (art. 89, 2^{de} zin Belgische Zeewet). Omdat de goederen altijd ‘in beweging’ moeten blijven en mee ter bevordering van het vlot handelsverkeer kan de vervoerder de goederen steeds vrijgeven tegen een bankgarantie.

HOOFDSTUK IV

HET RECHT OM OVER DE GOEDEREN TE BESCHIKKEN

Art. 14.

Beschikkingsgerechtigde

1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

2. Het beschikingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en:

a) bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

b) bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikingsrecht.

Art. 15.

Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 14, tweede en derde lid, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikingsrecht wenst uit te oefenen:

a) wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

b) wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

c) aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

d) bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

IGNACE KROOS

1. De afzender en de geadresseerde zijn beiden beschikkingsgerechtigd onder het CMNI. Hartenstein twijfelt of de geadresseerde dan wel actief gelegitimeerd is om een schadevordering lastens de vervoerder te stellen (HARTENSTEIN, "Haftungsfragen im Budapester Binnenschiffahrtsübereinkommen (CMNI)", *Transportrecht*, December 2012, 443). Nochtans zijn zowel de afzender als de geadresseerde vorderingsgerechtigd onder het CMNI omdat het vorderingsrecht een accessorium van het beschikingsrecht, en dus het recht op aflevering, uitmaakt. Ook de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen bevestigde dit in haar vonnis van 20 december 2012 (A/11/05956).

2. De afzender blijft de debiteur van de vracht tot op het moment dat de geadresseerde de vervoerder om aflevering van de goederen verzocht heeft.

De WRB weerhoudt de betalingsverplichting in hoofde van de geadresseerde m.b.t. de vracht (art. 28 WRB). De schipper behoudt in elk geval het recht van verhaal op degene die het schip bevracht heeft wanneer de geadresseerde (1) insolvent blijkt, (2) weigert het schip te lossen of (3) zijn verplichtingen niet nakomt. De schipper kan zich voor de betaling van de vracht niet richten tot de tussenpersoon-bevrachter (Kh. Luik 23 november 1957, *JPA* 1958, 176), noch tot de inlander. Dit is toch een significant verschil met de situatie voor de vervoerder onder het CMNI waarbij deze in geval van schade of verlies hoe dan ook zijn recht op de vracht behoudt (cf. art. 19.5. CMNI). Ook m.b.t. de betaling van de vracht is het CMNI dus uiterst soepel voor de vervoerders.

HOOFDSTUK V

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

Art. 16.

Aansprakelijkheid voor schade

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een verzorgd vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

1. Artikel 16 CMNI bevat de algemene, doch weinig coherente aansprakelijkheidsregel voor de vervoerder.

In samenlezing met artikel 25 CMNI is het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder in het CMNI van dwingend recht. D.w.z. dat de dwingendrechtelijke artikelen 30 t.e.m. 33 WRB enkel nog van belang zijn voor het louter binnenlands transport. (NB. *Overigens kan de WRB perfect rechtsgeldig van toepassing zijn op een internationaal waterwegvervoer waarop het CMNI niet van toepassing is en dit wanneer internationaalrechtelijke privaatrechtsregels het Belgisch recht als toepasselijk zouden aanwijzen*).

2.1. De aansprakelijkheidsperiode van de CMNI-vervoerder voor vertraging in de aflevering of ladingschade of -verlies loopt vanaf de inontvangstneming ervan met het oog op het vervoer tot het ogenblik van hun aflevering. Dit principe sluit aan bij de verplichting voor de vervoerder in artikel 3, § 1 CMNI om de goederen binnen de bedongen of een alleszins een redelijke termijn te vervoeren en veilig ter bestemming af te leveren.

Het CMNI onderscheidt in dit kader twee periodes, de 'inontvangstneming' en de 'aflevering'. Bij de 'inontvangstneming' zijn de goederen aan boord geladen. De 'aflevering' impliceert niet de lossing der goederen, maar de ter beschikking stelling ervan aan de geadresseerde. Aangezien de afzender en geadresseerde resp. instaan voor de lading en de lossing van de goederen, is de vervoerder dus enkel aansprakelijk voor ladingschade of -verlies in de periode gedurende welke de goederen *aan boord van het schip* zijn. De lading en lossing vallen dus buiten de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder. Deze worden overeenkomstig artikel 16.2. CMNI beheerst door het op de vervoerovereenkomst toepasselijk recht. Daarom moet het gekozen of aangewezen nationale recht antwoorden op de vraag of de vervoerder aansprakelijk is voor het verlies van of schade aan de goederen vóór inlading of na lossing.

2.2. De Belgische binnenvaartvervoerder is principieel aansprakelijk voor ladingschade of -verlies ontstaan tijdens het vervoer (art. 30 WRB). De vervoerder kan op grond van artikel 34 WRB zijn aansprakelijkheid rechtsgeldig exonereren voor ladingschade of -verlies vóór het laden of na het lossen. Hieruit zou men kunnen interpreteren dat aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder van voor de belading tot aan het einde van de lossing zou lopen. Artikel 28 WRB bepaalt immers dat de aansprakelijkheid van de schipper ophoudt bij "het einde van de lossing".

Dit rechtvaardigt echter geen *a contrario* interpretatie dat de schipper hoe dan ook verantwoordelijk zou zijn bij gebreke aan een ontheffingsbeding in de zin van artikel 34 WRB. Het van en aan boord brengen van de lading is in de binnenvaart geen verantwoordelijkheid van de vervoerder en hij heeft geen, tenzij anders bedongen, bewakingsplicht m.b.t. de lading voor inlading en na lossing. De vervoerder moet vooraf wel de uiterlijke staat en gesteldheid van de te vervoeren goederen controleren (Kh. Antwerpen 19 maart 1998, AR 11965/94). Artikel 34 WRB heeft volgens Van Bladel dan ook geen enkel nut. Zijn zienswijze sluit vandaag naadloos aan bij het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder zoals in het CMNI: de vervoerder is pas aansprakelijk vanaf het ogenblik dat de goederen zich *aan boord van het schip* bevinden (G. VAN BLADEL, *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour*, Antwerpen, Lloyd, 1948, I, 192-193).

Afgaande op artikel 16.1. en 16.2. CMNI zullen dus drie regelgevingen een goederenvervoer over de waterweg van België naar Nederland beheersen: de WRB beheerst de periode tussen de inontvangstneming en belading, het CMNI deze tussen de lading en de lossing en het Nederlandse BW tussen de lossing en de aflevering.

Zoals reeds bij de bespreking van artikel 3 CMNI aangegeven, kunnen partijen evenwel overeenkomen dat de inontvangstneming en/of aflevering van de goederen niet aan boord van het schip plaatsvindt/plaatsvinden, maar resp. ervoor of erna.

3. Het betreft voor de CMNI-vervoerder een systeem van gelimiteerde aansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast: de vervoerder is niet aansprakelijk indien hij aantoonde dat de schade het gevolg is van omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en evenmin verhinderen (overmacht). De term 'zorgvuldig' is een toepassing van de zgn. 'schuldleer'. Deze theorie stelt dat de schuldenaar ter bereiking van het beloofde resultaat alles gedaan moet hebben wat van een zorgvuldig schuldenaar in dezelfde omstandigheden gevergd kan worden (R. KRUIJTHOF, F. DE LY, "Verbintenissen. Overzicht van rechtspraak. 1981-1992", TPR 1994, 516 e.v.: "*Bewijzen dat geen fout werd begaan is dus bewijzen dat overmacht bestaat. Kortom, overmacht begint, waar schuld ophoudt*"). Het gedrag van de vervoerder zal dus steeds *in concreto* beoordeeld en vergeleken moeten worden met dat van een zorgvuldig vervoerder geplaagd in dezelfde omstandigheden. Onder het CMNI is de aansprakelijkheidsregeling voor de afzender dus veel strenger dan die voor de vervoerder (cf. art. 17 CMNI).

4. Een accurate lezing van artikel 16 CMNI rechtvaardigt de vraag of de CMNI-vervoerder bij een schadegeval instaat voor *elke* schade t.t.z. naast de materiële ook de immateriële- en eventuele gevolgschade. Artikel 19 CMNI geeft hierop het antwoord: het Verdrag neemt voor de berekening van de

schadevergoeding *enkel* de waarde van de goederen in aanmerking zodat de CMNI-vervoerder dan ook louter dient in te staan voor de vergoeding van de materiële schade.

Art. 17.

Ondergeschikten en lasthebbers

1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.

4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

Art. 18.

Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

a) het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

b) het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

c) het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

d) de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

e) het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

f) onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

g) hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

h) vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

IGNACE KRÓOS

1. Het CMNI voorziet in een tweeledig en quasi-automatisch ontheffingssysteem voor de (onder)vervoerder.

De (onder)vervoerder is ontheven van zijn aansprakelijkheid indien de feitelijke omstandigheden uit artikel 18 lid één CMNI de oorzaak van ladings- of verdragings schade 'waren' of 'konden zijn'. De (onder)vervoerder heeft onder het CMNI dus een zeer lichte bewijslast. Hij moet slechts aantonen dat de schade een gevolg heeft 'kunnen' zijn van een omstandigheid of risico uit lid één. Partijen kunnen contractueel ook andere schadegevallen uitsluiten (*cf.* art. 25 CMNI). Daarenboven behoudt de (onder)vervoerder steeds de mogelijkheid om 'overmacht' als ontheffingsgrond in te roepen.

In elk geval vervalt voormeld vermoeden indien de gelaedeerde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend uit één van deze omstandigheden of risico's is ontstaan. Dit betreft een omgekeerde bewijslast en soms een aartsmoelijke opdracht voor de gelaedeerde. Een voorbeeld betreft de vandaag enig gekende uitspraak van een Belgische rechtbank over een geschil waarbij het CMNI van toepassing was. De Antwerpse Rechtbank van Koophandel oordeelde op 20 december 2012 (A/11/05956) over een gecontamineerde lading styreen monomeer die aan boord van het ms. DEMIS van Rotterdam naar Antwerpen vervoerd werd. Reeds voor aankomst zou in scheepstank 4 een contaminatie van de lading met benzeen zijn vastgesteld. De gelaedeerden hielden de vervoerder aansprakelijk op grond van artikel 16.1. CMNI. Maar de Antwerpse rechtbank had ernstige twijfels bij de inhoud van verschillende

deskundigenverslagen en de nauwkeurigheid van de analyseresultaten zelf. Aangezien de gelaedeerden zo faalden in hun bewijslast en dus niet aantoonde dat het 'of spec' product het gevolg was van een contaminatie aan boord van het ms. DEMIS, wees de rechtbank hun vordering af.

Ook de WRB biedt de vervoerder de mogelijkheid te bewijzen dat de schade of het verlies te wijten is aan een feit dat hem niet kan worden toegerekend, zgn. 'overmacht' (art. 30 WRB). De feitenrechter moet dit *in concreto* bekijken en beoordelen. De schipper is echter wel gehouden om een positief – en niet louter hypothetisch – ontheffingsbewijs van zijn aansprakelijkheid voor te leggen (Antwerpen 13 april 1983, *JPA* 1985, 195). De WRB is op dit gebied voor de vervoerder dus veeleisender dan het CMNI.

2. De ontheffingsgronden in het CMNI lopen onmiskenbaar parallel met deze in het CMR (art. 17, § 4) en de Hague-Visby Rules (art. 4, § 2). Het CMNI nam haar ontheffingsgronden littera 'b', 'd', 'e' en 'h' over uit het CMR, littera 'a', 'f' en 'g' uit de Hague-Visby Rules. Het CMNI ontwikkelde een specifieke regeling m.b.t. zgn. deklading (littera 'c'). In het zeevervoer valt de overeengekomen feitelijke deklading buiten het toepassingsgebied van de Hague-Visby Rules (art. 1, littera 'c', *in fine* Hague-Visby Rules). Het CMNI is daarentegen wel van toepassing op het overeengekomen vervoer van deklading, maar zij vormt een bijzondere ontheffingsgrond waardoor de (onder)vervoerder enkel moet aantonen dat de deklading de oorzaak van de schade of het verlies heeft 'kunnen' zijn (art. 18.1. CMNI *juncto* art. 18.2. CMNI). Daarentegen bevat de WRB voor de vervoerder geen mogelijkheid tot ontheffing van aansprakelijkheid inzake deklading.

3. De Decker merkt op dat hoewel artikel 18.1. CMNI "verlies, schade en vertraging" vermeldt, daar waar artikel 18.2. CMNI enkel spreekt van "schade", er volgens hem terecht van uitgegaan wordt dat artikel 18.2. CMNI eveneens van toepassing is op het in artikel 18.1. CMNI gestelde, dus ook 'verlies' en 'vertraging' (M. DE DECKER, "CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht" in X., *Liber amicorum Marc Huybrechts*, Gent, Intersentia, 2011, 150, voetnoot 24). Aangezien er geen andere aansprakelijkheidsregeling m.b.t. 'vertraging' en 'verlies' in het CMNI te bespeuren valt, lijkt de visie van De Decker de juiste.

4. Naar Belgisch recht is de schipper van zijn aansprakelijkheid ontheven hetzij uit een algemene wettelijke oorzaak (overmacht), hetzij door een bedongen conventionele ontheffing, hetzij door een in de WRB voorziene ontheffingsgrond wegens de onzeewaardigheid van het schip (art. 31 WRB), navigatiefouten, gewapende plundering of diefstal, knaagdieren, onvoldoende verpakking of een eigen gebrek (art. 32 WRB). De aansprakelijkheidsontheffingen n.a.v. de onzeewaardigheid van het schip en navigatiefouten (in de WRB zgn. 'scheepvaartongevallen') zijn opgenomen in artikel 25.2.a. en c. CMNI (*cf.* art. 25 CMNI).

Art. 19.

Berekening van de schadevergoeding

1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebreke aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI bepaalt de goederenwaarde op dezelfde wijze als het CMR (art. 23.2. CMR) met dat verschil dat in het CMNI de plaats van aflevering relevant is, terwijl dit in het CMR de plaats van inontvangstneming is.

2. Paragraaf vier bepaalt dat de vervoerder niet gehouden is voor zgn. 'reisverlies'. De WRB bevat in artikel 13 eenzelfde bepaling.

Art. 20.

Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd artikel 21 en het vierde lid van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666.67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666.67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

a) indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd; of

b) indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI voorziet in een maximale aansprakelijkheidsgrens voor de vervoerder. Het neemt daarbij de aansprakelijkheidslimiet bepaald in artikel 4, § 5 van de Hague-Visby Rules over. Innovierend is echter de aansprakelijkheidsbeperking inzake containervervoer, duidelijk geïnspireerd op de Hamburg Rules.

De (onder)vervoerder kan zich rechtsgeldig beroepen op zijn aansprakelijkheidsbeperking, tenzij de ladingsschade of het verlies ontstond door zijn persoonlijk opzet of ten gevolge van zijn roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade eruit zou ontstaan (art. 21.2. CMNI). Ook zijn ondergeschikten of lasthebbers beschikken over dit recht.

2. Met 'rekeeneenheid' wordt het bijzonder trekkingsrecht zoals geïntroduceerd door het Internationaal Monetair Fonds bedoeld (cf. art. 28 CMNI).

Het CMNI doelt met 'gewicht' op het 'brutogewicht' (wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag van Boedapest voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2011, MvT, *Parl.St. Senaat* 2007-08, nr. 541/1, 18).

'Eenheden' zijn 'laadeenheden' en geen 'eenheden van maat of vracht' (F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid in zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 242).

3. De aansprakelijkheidslimieten in het CMNI zijn van dwingend recht. Partijen kunnen er echter van afwijken, zij het enkel naar boven toe.

4. De vermelding van het 'het CLNI' is hier op zijn plaats. Op 27 september 2012 ondertekende België als eerste mede de Slotakte ter goedkeuring van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de Binnenvaart. Een nadere bespreking van het CLNI valt evenwel buiten het doel van onderhavige commentaar.

5. De WRB kent geen aansprakelijkheidsbeperking voor verlies van of schade aan de vervoerde goederen, zoals het CMNI

Wel is de aansprakelijkheidsbeperking in de Belgische binnenvaart deels geregeld bij Koninklijk Besluit van 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (*BS* 1 december 1989). Onder Belgisch recht kan de schipper zijn aansprakelijkheid dan ook beperken op grond van artikel 273 *juncto* artikel 46 Belgische Zeewet op voorwaarde dat de door zijn binnenschip uitgevoerde winstgevende verrichtingen hetzij verrichtingen zoals vermeld in artikel 271 Belgische Zeewet zijn, hetzij verrichtingen van scheepvaart zijn (Cass. 23 november 1977, *RW* 1977-78, 2208).

Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

1. De vervoerder of de ondervoerder kan geen aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De voor de vervoerder of ondervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

IGNACE KROOS

Naast de twee mogelijkheden van doorbreking van de aansprakelijkheidsbeperking geregeld in artikel 20.4 CMNI, voorziet artikel 21 CMNI in een derde doorbraakscenario dat in dezelfde lijn ligt als deze in de Hague-Visby Rules (art. 4, § 5, e) en het CMR (art. 29).

De (onder)vervoerder kan zijn aansprakelijkheid wel beperken indien niet hij, maar zijn ondergeschikten of lasthebbers opzettelijk handelden of met het bewustzijn dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Dit is een verschil met de regeling voorzien in artikel 29 CMR.

De zware bewijslast die tot deze doorbraak zou kunnen leiden rust op de gelaedeerde.

Art. 22.

Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in dit Verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

HOOFDSTUK VI

TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN VORDERINGEN

Art. 23.

Mededeling van schade

1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde 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 de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

IGNACE KROOS

1. De protesttermijn in het CMNI verschilt naargelang het zichtbare, onzichtbare of vertragingsschade betreft. Het CMNI verduidelijkt niet of deze protesttermijnen vervalttermijnen zijn.

Het niet tijdig protesteren doet in ieder geval het vermoeden ontstaan dat de vervoerder de goederen conform en tijdig heeft afgeleverd. Het is evenmin duidelijk of dit vermoeden onder het CMNI al dan niet weerlegbaar is.

Artikel 30 CMR fungeert hier als inspiratiebron voor het CMNI. Enkel vereist het CMNI voor onzichtbare schade of verlies een schriftelijk voorbehoud van de geadresseerde binnen de zeven kalenderdagen en geen werkdagen zoals in het CMR.

-
2. Tijdig protest voor zichtbare schade vestigt een vermoeden van aansprakelijkheid in hoofde van de vervoerder. In geval van onzichtbare schade rust de bewijslast op de geadresseerde om aan te tonen dat deze zich heeft voorgedaan terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.
 3. Het CMNI vereist niet dat het voorbehoud inzake verdragingschade schriftelijk moet gebeuren. Vanuit het oogpunt van bewijsvoering lijkt dit voor de geadresseerde echter wel aangewezen.
 4. Een beding dat strekt tot verkorting of omkering van de bewijslast van de bepaalde protest- en vorderingstermijnen is nietig. Artikel 23 CMNI is dus van dwingend recht waardoor de desbetreffende regeling in artikel 57 WRB niet meer van toepassing zal zijn in een internationaal fluviaal goederenvervoer

Art. 24.

Verjaring

1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit Verdrag van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.
2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.
3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.
4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge dit Verdrag aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid 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.
5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

IGNACE KROOS

1. Het CMNI bevat dezelfde verjaringstermijn als in het zee- en wegvervoer, nl. één jaar (*cf.* art. 3, § 6 Hague-Visby Rules en art. 32 CMR). Een beding dat deze verjaringstermijn verkort, is nietig (*cf.* art. 25.1 CMNI). Artikel 24 is dus van dwingend recht waardoor artikel 59 WRB enkel nog relevant is voor louter binnenlands vervoer.

Het CMNI bepaalt dan weer wel dat de schorsing en stuiting van de verjaring beheerst wordt door de *lex contractus*. Wanneer Belgisch recht van toepassing zou zijn, stuit in elk geval een dagvaarding voor een Belgisch gerecht zonder inschrijving van de zaak op de algemene rol, de verjaringstermijn onder de WRB niet (Cass. 25 oktober 2010, AR. C.09.0615.F).

2. De WRB legt de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen t.a.v. binnenlands vervoer op zes maanden en voor internationaal vervoer eveneens op één jaar (art. 59 WRB). Nochtans is de verjaringstermijn voor internationaal vervoer onder de WRB een dag korter dan onder het CMNI. Onder het Verdrag zit de dag waarop de termijn aanvangt niet mee in de termijn, terwijl de WRB uitdrukkelijk bepaalt dat de verjaring loopt van de dag *waarop* het feit dat tot de rechtsvordering aanleiding geeft, zich heeft voorgedaan (art. 59, 3^{de} lid WRB).

3. Anders dan onder het CMNI, moet hij die onder de WRB in rechte aansprakelijk gehouden wordt, een gebeurlijke regresvordering stellen binnen een maand, te rekenen van de dagvaarding die tot het regres aanleiding heeft gegeven (art. 59, 4^{de} lid WRB). Het CMNI voorziet desbetreffend in een termijn van 90 dagen.

HOOFDSTUK VII

BEPERKING VAN DE CONTRACTUELE VRIJHEID

Art. 25.

Nietige bedingen

1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 20, vierde lid, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van dit Verdrag van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 23 en 24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 21, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:

a) door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

b) door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;

c) door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

IGNACE KROOS

1. In navolging van andere internationale Verdragen inzake vervoer (art. 8 Hague-Visby Rules; art. 41 CMR en art. 23 Verdrag van Warschau inzake luchtvervoer) is het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder onder het CMNI eveneens van dwingend recht. Daardoor is de dwingende regeling in de artikelen 30 t.e.m. 33 WRB enkel nog van toepassing op binnenlands vervoer.

Toch laat het CMNI de (onder)vervoerder op grond van artikel 25 toe zijn aansprakelijkheid in enkele specifieke gevallen contractueel uit te sluiten. Dit is vrij verregaand in vergelijking met de andere vervoersverdragen. Het CMNI onderlijnt hierbij andermaal haar sympathie voor “het schip”.

2. Waarom werden de drie contractuele exoneraties uit artikel 25 CMNI niet onder artikel 18 CMNI geplaatst? Artikel 18 CMNI bevat enkele ontheffingsgronden overgenomen uit het CMR waarbij een verlichte bewijslast rust op de (onder)vervoerder. Artikel 25, 2^{de} lid CMNI somt drie ‘maritieme’ ontheffingsgronden op. Deze ‘dubbelzinnigheid’ zou het gevolg zijn van diepgewortelde historische en socio-economische achtergronden van de verschillende nationale delegaties die tot uiting kwamen bij de totstandkoming van het Verdrag (P. ALLARY, “De regels van Boedapest”, *TVR* 2001, 2, 49; G. AUCHTER, “La Convention de Budapest (CMNI), *ETL* 2002, 593).

Alleszins is artikel 25, 2^{de} lid CMNI contradictoair met artikel 32, 1^{ste} lid CMNI (*cf. art. 32 CMNI*).

3. Het is de aansprakelijkheidsontheffing inzake de ‘navigatiefout’ die tot twee keer toe (in 1960 en 1975) de ratificatie van het CMNI deed mislukken. België was steeds een voorstander van de opname van deze ontheffingsmogelijkheid, waarschijnlijk omdat de WRB in artikel 32 in een gelijkaardige exoneratie voorziet.

Indien de (onder)vervoerder zijn aansprakelijkheid inzake een navigatiefout wenst uit te sluiten, kan dit enkel contractueel of indien twee Staten artikel 25 CMNI in hun onderlinge verhoudingen hebben uitgesloten op grond van artikel 32 CMNI. Het CMNI regelt echter nergens de aansprakelijkheid van de (onder)vervoerder voor ladingschade als gevolg van een navigatiefout.

De binnenvaartpraktijk moet invullen wat deze ‘navigatiefout’ juist inhoudt en hoe zij zich verhoudt t.o.v. de onzeewaardigheid van het schip. Het onderscheid is soms moeilijk te maken. Wat indien een bemanningslid een scheepsluik laat openliggen waardoor er ladingschade ontstaat? Is dit een navigatiefout of heeft het eerder betrekking op de onzeewaardigheid van het schip? In het Belgisch recht is het onderscheid nochtans van groot belang: de schipper moet aantonen dat hij tot op het ogenblik der afvaart alle nodige maatregelen heeft genomen om het schip en de scheepsruimen bruikbaar en in orde te maken – en aldus een zeewaardig schip ter beschikking stelde – (art. 31 WRB), terwijl hij zich voor een navigatiefout kan beroepen op een ontheffingsgrond (art. 32 WRB).

Het hof van beroep te Antwerpen oordeelde op 18 februari 1976 dat het “onoordeelkundig laten openliggen der luiken, ingevolge een verkeerde appreciatie van de navigatiemogelijkheden, uiteindelijk nadelige invloed blijkt te hebben op de vaart van het schip” – en als dusdanig geen gevaar voor de lading vormt – en wanneer alsdan het ladingverlies het gevolg is van het vergaan van het schip, men te maken heeft met een scheepvaartongeval zoals bedoeld in artikel 32 WRB (Antwerpen 18 februari 1976, onuitg.). Wanneer het laten openliggen der luiken een gevaar voor de lading zelf uitmaakt, dan is er sprake van de onzeewaardigheid zoals bedoeld artikel 31 WRB. Niettemin moet de zeewaardigheid van een schip steeds in concreto worden beoordeeld en is dit gezinszins een resultaatsverbintenis (Cass. 13 januari 1978, JPA 1978, 549).

Overigens is de ontheffingsgrond opgenomen in artikel 32 WRB vrij recent nog fundamenteel – doch quasi onopgemerkt – gewijzigd door artikel 7 van de Wet van 6 mei 2009 houdende diverse bepalingen (BS 19 mei 2009). Sinds 2009 kan de schipper zich van zijn principiële aansprakelijkheid voor

ladingschade of -verlies ontstaan door *scheepvaartongevallen* ontheffen indien hij bewijst dat hij ten tijde van het scheepvaartongeval aan boord van het schip was en zijn schip toen voldeed aan de technische voorschriften zoals bepaald bij het KB van 19 maart 2009 ter omzetting van de Europese Richtlijn 2006/87/EG. Nieuw sinds de wetwijziging is dat de schipper thans tevens moet aantonen dat zijn schip ten tijde van het scheepvaartongeval “*voldoende bemand was in overeenstemming met de door de Koning voorgeschreven regels*”, waar het vóór de wetwijziging volstond dat de schipper bewees dat hij een (vrouwelijke) schippersknecht van ten minste 18 jaar in permanente dienst had. Deze noodzaak van *voldoende en adequate bemanning* lijkt overeen te stemmen met artikel 3.3. *juncto* artikel 25 CMNI, met name de mogelijkheid voor de (onder)vervoerder om zich contractueel te ontheffen van zijn aansprakelijkheid bij een navigatiefout, indien hij zijn schip heeft voorzien van “*de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning*”. Ook De Decker ziet hierin de intentie van de Belgische wetgever om de tekst van artikel 32 WRB nauwer te laten aansluiten met artikel 25.2. CMNI (M. DE DECKER, “CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht” in X., *Free on board. Liber amicorum Marc Huybrechts*, Gent, Intersentia, 2011, 162).

Artikel 32 WRB is overigens enkel van toepassing op ‘*mismanagement of the ship*’ en niet van de ‘*cargo*’. Heeft ‘*de schade*’ uit artikel 25.2. CMNI betrekking op de lading of het schip? Het CMNI bepaalt evenwel niets m.b.t. de nalatigheid inzake de zorgen die aan de koopwaar moeten besteed worden.

3. Onder het CMNI-vervoer is de contractuele exceptie inzake ‘*brand aan boord van het schip*’ ruimer dan de wettelijke ontheffing in het zeevervoer (art. 4, § 2, b Hague-Visby Rules; art. 91.A, § 4.2°, b. Belgische Zeewet). Het CMNI bepaalt nl. dat de brand of explosie niet veroorzaakt mag zijn door een gebrek aan het schip, noch door *de schuld* van de (onder)vervoerder, diens ondergeschikten of lasthebbers. De Hague-Visby Rules spreken in dit kader van ‘*fout*’ (*‘fault’*) of ‘*opzet*’ (*‘privity’*) van de vervoerder. Het CMNI heeft het louter over ‘*de schuld*’. De schuld betreft eerder de ‘*verantwoordelijkheid*’ en is dus niet hetzelfde als een ‘*fout*’. De Franse en Engelse Verdragstekst bieden soelaas vermits zij resp. spreken van ‘*fauté*’ en ‘*fault*’ zodat ‘*de schuld*’ eerder een onvolkomen Nederlandse vertaling lijkt.

Of het CMNI onder ‘*brand*’ hetzelfde verstaat als het zeevervoer, met name dat er sprake moet zijn van de waarneming van vlammen of een rode of witte gloeihitte (W. TETLEY, *Marine cargo claims*, Cowansville, Editions Yvon Blais, 2008, 4th ed., 995 e.v.), is niet duidelijk. Eenzelfde benadering lijkt aangewezen al ware het maar dat er in het kader van het fluviale vervoer geen reden bestaat om een andere te weerhouden. Daarenboven laat het CMNI in het midden of de brand veroorzaakt moet zijn door het schip of de lading.

4. Indien aan het schip reeds een gebrek bestond voor aanvang van de reis, kan de (onder)vervoerder slechts rechtsgeldig een ontheffingsbeding inroepen wanneer hij bewijst dat hij het gebrek bij de verplichte voorafgaandelijke “*due diligence*” niet heeft kunnen ontdekken. Deze “*due diligence*” betreft dezelfde als in artikel 3.3. CMNI, ondanks het verschil in de Franse vertaling, met name ‘*diligence requise*’ (art. 3.3.CMNI) en ‘*due diligence*’ (art. 25.2.c. CMNI).

HOOFDSTUK VIII AANVULLENDE BEPALINGEN

Art. 26.

Avarij-grosse

Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij-grosse.

IGNACE KROOS

M.b.t. de avarij-grosse verwijst het CMNI naar de vervoerovereenkomst of de relevante nationale wetgeving, in het Belgisch recht de WRB dus.

Maar valt ‘*avarij-grosse*’ binnen het toepassingsgebied van de WRB? Kennelijk niet. Artikel 30 WRB betreft het verlies van of de avarij aan *de lading*. De principiële aansprakelijkheid van de schipper geldt dus niet voor de avarij-grosse. Vanuit die optiek kan de vervoerder zich evenmin op de ontheffingsgronden in artikelen 31 en 32 WRB beroepen.

De ladingbelanghebbende zal dus een fout van de vervoerder en de daaruit resulterende schade moeten bewijzen indien hij zijn bijdrage in de avarij-grosse nastreeft. Indien de ladingbelanghebbende hierin slaagt, zal de vervoerder hoe dan ook moeten bijdragen in de avarij-grosse. Lukt dit niet, dan gaat de vervoerder vrij uit (M. DE DECKER, *Beginselen der Belgisch Binnenvaartrecht*, Antwerpen, De Schroef, 1991, 221-222).

Art. 27.

Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

1. Dit Verdrag laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

2. 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 aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

IGNACE KROOS

1. De loutere vermelding van enkele relevante verdragen is hier aan de orde.

Vooreerst is er het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (het 'CLNI'). België ondertekende als eerste mee het recent geactualiseerde CLNI.

Vervolgens het LLMC-Verdrag van 19 november 1976 vermits het van toepassing is op binnenvaartuigen. Bij wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake zeevaart (BS 6 oktober 1989) implementeerde de Belgische wetgever het LLMC-Verdrag in een nieuw artikel 273 in de Belgische Zeewet.

Daarentegen is het CLC-Verdrag van 29 november 1969 niet van toepassing op binnenschepen overeenkomstig haar artikel 1.1. Zo kan een binnenschipper zijn verantwoordelijkheid wel degelijk beperken voor bezoedelingsschade door olie (Kh. Antwerpen 11 januari 2007, *onuitg.*).

Indien de vervoerder zijn aansprakelijkheid contractueel heeft uitgebreid, zoals toegestaan door artikel 20.4.b. CMNI, en zijn aansprakelijkheid ligt daarbij hoger dan de beperking van aansprakelijkheid conform het (inter)nationaal recht, zal hij toch kunnen genieten van de beperking vastgelegd in de (inter)nationale regelgeving, mits hij voldoet aan de daarin gestelde voorwaarden (M. DE DECKER, "CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht" in X., *Free on board. Liber Amicorum Marc Huybrechts*, Gent, Intersentia, 2011, 153).

2. Onder meer het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie en haar Protocollen van 28 januari 1964 en 16 november 1982, alsook het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade zijn hier eveneens het vermelden waard.

Art. 28.

Rekeneenheid

De in artikel 20 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 20 genoemde bedragen worden geconverteerd in de nationale munteenheid van een Staat op basis van de waarde van die munteenheid op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de nationale munteenheid van een Verdragsluitende Staat, wordt berekend volgens de waarderingmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 29.

Aanvullend nationaal recht

1. Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.

2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.

3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.

4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 10, eerste lid, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.

IGNACE KROOS

1. Artikel 29 CMNI is een toepassing van het internationaal privaatrecht.

Leemten in de vervoerovereenkomst alsook in het CMNI zelf (o.a een gebrek aan regeling inzake laad- en lostijd; (over)liggelden en -dagen; beschadigingen aan of het vergaan van het schip of scheepvaarthindernissen zoals bv. ijsgang, lekke kanalen e.a.) moeten met nationaal recht aangevuld worden.

Het *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen* trachtte middels de redactie van de *Internationale Verlade- und Transportbedingungen ('IVTB 2010')* om de leemten in het CMNI enigszins op te vullen. Ook algemene vervoersvoorwaarden kunnen aanvullend zijn, op voorwaarde dat het nationale recht van toepassing op de vervoerovereenkomst zich hiertegen niet verzet (M. DE DECKER, "CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht" in X., *Free on board. Liber Amicorum Marc Huybrechts*, Gent, Intersentia, 2011, 144).

2. Inzake het retentierecht op de goederen verwijst het CMNI naar het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden. Een bespreking van het Belgisch retentie- en pandrecht zou het doel van onderhavige commentaar voorbijgaan.

3. De tweede en derde paragraaf nemen de bepalingen van artikel 4 van het Verdrag van Rome van 1980 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (het '*EVO-Verdrag*') over. HAAK noemt deze verwijzingsregels overbodig voor Staten die zowel partij zijn bij het CMNI als het Verdrag van Rome omdat de bepalingen van deze laatste voorrang zouden hebben (K.F. HAAK, "Comparison CMNI and CMR (Convention international carriage by road)", *TFR* 2000, 16). Toch betreft het CMNI m.i. een zgn. *lex specialis* welke prevaleert boven de *lex generalis*, het EVO-Verdrag. De verwijzingsregels in paragraaf 2 en 3 van artikel 29 CMNI zijn dus niet overbodig, integendeel.

HOOFDSTUK IX

VERKLARINGEN TEN AANZIEN VAN HET TOEPASSINGSGBIED

Art. 30.

Vervoer over bepaalde waterwegen

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij dit Verdrag niet toepast op overeenkomsten inzake vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. In een dergelijke verklaring mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van deze Staat worden genoemd.

2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op vervoer van goederen zonder overslag zowel over waterwegen die niet worden genoemd in de verklaring als bedoeld in het eerste lid, als over waterwegen die wel worden genoemd in deze verklaring, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing, tenzij de op de laatstbedoelde waterwegen af te leggen afstand de langste is.

3. Indien een verklaring overeenkomstig het eerste lid wordt afgelegd, kan elke andere Verdragsluitende Staat verklaren dat ook hij de bepalingen van dit Verdrag niet toepast op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. De verklaring overeenkomstig dit lid wordt van kracht met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die de verklaring overeenkomstig het eerste lid heeft afgelegd, echter op zijn vroegst met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die een verklaring overeenkomstig dit lid heeft afgelegd.

4. De verklaringen bedoeld in het eerste en derde lid kunnen op elk tijdstip geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken door middel van een kennisgeving hiertoe aan de depositaris, onder vermelding van de datum waarop de verklaringen ophouden van kracht te zijn. De intrekking van deze verklaringen heeft geen gevolgen voor reeds gesloten overeenkomsten.

IGNACE KROOS

België legde geen verklaring in de zin van artikel 30 CMNI af.

De Belgische wetgevende instanties achtten dit nutteloos vermits België hoofdzakelijk als transitland fungeert (wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001, *Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-541/1, 5).

Art. 31.

Nationaal vervoer of vervoer om niet

Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast:

a) op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen;

b) in afwijking van artikel 1, eerste lid, op vervoer om niet.

IGNACE KROOS

Een Verdragsluitende Staat kan afwijken van het algemeen principe van artikel 2.1. CMNI en het toepassingsgebied van het CMNI uitbreiden tot (1) overeenkomsten m.b.t. nationaal vervoer en/of (2) het kosteloze vervoer.

België legde geen dergelijke verklaringen af. Dit zou geleid hebben tot een patstelling met de WRB welke voornamelijk van aanvullend recht is zoals uit artikel 1 WRB blijkt: "... voor zover niet anders is bedongen". Het CMNI laat dus de werking van de WRB onverlet, doch kunnen Belgische partijen het CMNI steeds contractueel van toepassing verklaren op een nationaal vervoer, mits inachtneming van de dwingende bepalingen van de WRB. Dit betreft artikel 5 WRB m.b.t. het commissieloon van de bevrachter en het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder in artikelen 30 t.e.m. 33 WRB.

Toch ijvert het IVR n.a.v. de herziening van de Belgische zeewet om het CMNI, naar voorbeeld van het CMR, ook van toepassing te verklaren op het Belgisch binnenlands fluviaal transport.

Daarentegen verklaarde Nederland het CMNI wel van toepassing op het kosteloze vervoer.

Art. 32.

Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die ofwel beide zijn gelegen op zijn grondgebied of waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de andere op het grondgebied van een Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd, de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid treedt tussen twee Verdragsluitende Staten in werking op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Verdrag in de tweede Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Indien een Staat deze verklaring heeft afgelegd nadat het Verdrag voor hem in werking is getreden, treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden vanaf het tijdstip waarop de depositaris in kennis werd gesteld van de verklaring. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid is alleen van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten na de inwerkingtreding hiervan.

3. Een overeenkomstig het eerste lid afgelegde verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. In geval van intrekking treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid, buiten werking op de eerste dag van de maand die volgt op de kennisgeving of op een later tijdstip genoemd in de kennisgeving. De intrekking is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten voordat de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid buiten werking treedt.

IGNACE KROOS

1. Artikel 32 CMNI is ontstaan bij wijze van compromis voor de Staten (*n.v.d.r.* Frankrijk, Polen, voormalige DDR en Joegoslavië) die tijdens de verdragsonderhandelingen gekant waren tegen de opname van de aansprakelijkheidsontheffing betreffende navigatiefouten.

België legde geen verklaring in de zin van artikel 32 CMNI af omdat dit volgens de bevoegde instanties *de facto* nutteloos zou zijn wanneer ook de haar omringende landen, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Duitsland evenmin zo'n verklaring afleggen (wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001, *Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-541/1, 6). Hierdoor is de ontheffing voor een nautische fout uitsluitend *contractueel* mogelijk op grond van artikel 2.5.2. CMNI en blijft artikel 32 WRB van suppletieve aard onverkort gelden op binnenlands vervoer.

2. Bij de bespreking van artikel 18 CMNI werd reeds gewezen op de inconsistentie van het CMNI inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder voor ladingsschade of verlies wegens een nautische fout. Een trapsgewijze redenering legt deze onsamenhangendheid bloot.

Artikel 18 CMNI voorziet in acht specifieke en quasi-automatische ontheffingsgronden voor de vervoerder.

Artikel 25.1. CMNI bepaalt dat elk contractueel beding dat de aansprakelijkheid van de vervoerder *uitsluit of beperkt* nietig is.

Artikel 25.2. CMNI geeft de vervoerder dan toch nog de mogelijkheid om zijn aansprakelijkheid wegens een nautische fout *contractueel* uit te sluiten.

Artikel 32 CMNI tenslotte bepaalt dat een Staat middels een eenvoudige verklaring artikel 18 en 25 CMNI toch buiten werking kan stellen in geval van navigatiefouten van de vervoerder of zijn aangestelden in een nationaal vervoer en zelfs, na onderling akkoord met een Staat die eenzelfde verklaring aflegde, in een internationaal (!) vervoer.

3. Allary stelt de achterliggende idee van artikel 32 CMNI in vraag (P. ALLARY, "De regels van Boedapest", *TVR* 2001, 2, 50). Hij vraagt zich met name af of het CMNI in artikel 32 doelt op het vervoer zoals partijen *contractueel* overeenkwamen of zoals *feitelijk* uitgevoerd, los van de overeenkomst. Deze vraag lijkt niet relevant hetgeen blijkt uit volgend voorbeeld. Partijen sluiten een vervoerovereenkomst met het oog op het fluviaal goederenvervoer van Staat X naar Staat Y. Beide Staten zijn partij bij het CMNI, maar enkel Staat X heeft een verklaring in de zin van artikel 32 CMNI afgelegd. De contractspartijen hebben de aansprakelijkheid van de vervoerder wegens een navigatiefout niet contractueel uitgesloten.

Een scheepvaartongeval doet zich voor in Staat X waardoor het *contractuele* (internationale) vervoer niet kan worden verdergezekt. Het *feitelijke* vervoer vindt in dit geval dus plaats binnen eenzelfde staat, zijnde Staat X die een verklaring *cf.* artikel 32 CMNI aflegde. Indien het CMNI in artikel 32 dus uitgaat van het *feitelijke* vervoer, kan de vervoerder zich in dit geval rechtsgeldig beroepen op zijn '*statelijke*' ontheffingsmogelijkheid wegens een navigatiefout.

De kaarten liggen anders wanneer het scheepvaartongeval zich zou voordoen in Staat Y. De laad- en loshaven bevinden zich daarbij *feitelijk* in twee verschillende Verdragsstaten. Staat Y heeft echter geen verklaring *cf.* artikel 32 CMNI afgelegd. *In casu* zou de vervoerder zich dus niet kunnen beroepen op zijn ontheffingsmogelijkheid wegens navigatiefouten.

Het onderscheid tussen de contractueel voorziene en de feitelijke losplaats is dan ook irrelevant. Ongeacht of artikel 32 CMNI het contractuele, dan wel feitelijke vervoer beoogt, acht het CMNI steeds de feitelijke loshaven als zijnde doorslaggevend. Het voorbeeld geeft dit duidelijk aan. Artikel 2.1. laatste zin CMNI ondersteunt dit: "*Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend*".

Allary besluit dan wel in zelfde zin: dezelfde vervoerovereenkomst kan dus onderworpen zijn aan verschillende (aansprakelijkheids)regimes naargelang de feitelijke ligging van de laad- en losplaats. Dit is belangrijk zowel vanuit het oogpunt van de ladingbelanghebbende als dat van de vervoerder.

HOOFDSTUK X SLOTBEPALINGEN

Art. 33.

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding

1. Dit Verdrag staat gedurende een jaar op de zetel van de depositaris voor alle Staten open ter ondertekening. De termijn voor ondertekening begint op de dag waarop de depositaris vaststelt dat alle authentieke teksten van het Verdrag aanwezig zijn.

2. Elke Staat kan Partij worden bij dit Verdrag:

- a) door het te ondertekenen zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
- b) door het te ondertekenen onder voorbehoud van latere bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, en door het vervolgens te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren;
- c) door na afloop van de termijn voor ondertekening tot het Verdrag toe te treden.

3. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de depositaris.

Art. 34.

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben nedergelegd.

2. Voor een Staat die dit Verdrag na inwerkingtreding zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring heeft ondertekend of zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris heeft nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op

een termijn van drie maanden na ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Art. 35.

Opzegging

1. Dit Verdrag kan door een Staat die Partij is worden opgezegd na een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.

2. De betekening van de opzegging geschiedt door middel van nederlegging van een akte bij de depositaris.

3. De opzegging wordt van kracht de eerste dag van de maand volgend op een termijn van een jaar, te rekenen vanaf de datum van nederlegging van de akte of na een hierin vermelde langere termijn.

Art. 36.

Herziening en wijzigingen

Op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten, roept de depositaris een conferentie van de Verdragsluitende Staten bijeen met het doel dit Verdrag te herzien of te wijzigen.

Art. 37.

Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 36, doet de depositaris, wanneer een voorstel tot wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen of tot vervanging van de in artikel 28 vastgestelde eenheid door een andere eenheid wordt ingediend, op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag het voorstel toekomen aan alle leden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie alsmede alle Verdragsluitende Staten en roept de depositaris een conferentie bijeen die uitsluitend tot doel heeft de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen te wijzigen of de in artikel 28 genoemde rekeneenheid te vervangen door een andere rekeneenheid.

2. De conferentie wordt op haar vroegst zes maanden na de dag van indiening van het voorstel bijeengeroepen.

3. Alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag zijn bevoegd aan de conferentie deel te nemen, ongeacht of zij lid zijn van de in het eerste lid genoemde organisaties.

4. Besluiten tot wijziging worden genomen met tweederde meerderheid van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag die bij de conferentie aanwezig zijn en deelnemen aan de stemming, mits ten minste de helft van de Verdragsluitende Staten bij de stemming aanwezig zijn.

5. Bij de beraadslaging over de wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen houdt de conferentie rekening met de uit schadegevallen afkomstige ervaringen en in het bijzonder met de omvang van de daaruit ontstane schade, waardeveranderingen van valuta alsmede de gevolgen van de voorziene wijziging voor de kosten van verzekering.

6. a) Een wijziging van de bedragen op grond van dit artikel kan op zijn vroegst vijfjaar na de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld en op zijn vroegst vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van een eerdere wijziging op grond van dit artikel in behandeling worden genomen.

b) Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen plus 6 procent per jaar, berekend volgens het principe van rente op rente vanaf de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld.

c) Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met het drievoudige van de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.

7. De depositaris stelt alle Verdragsluitende Staten in kennis van elke wijziging waartoe overeenkomstig het vierde lid besloten is. De wijziging geldt na afloop van een termijn van achttien maanden na de datum van de kennisgeving als zijnde aangenomen, tenzij binnen deze termijn ten minste een vierde van de Staten die ten tijde van de beslissing inzake de wijziging Verdragsluitende Staten waren, de depositaris hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aannemen; in dit geval is de wijziging afgewezen en wordt zij niet van kracht.

8. Een wijziging die overeenkomstig het zevende lid als zijnde aangenomen geldt, treedt achttien maanden na de aanneming ervan in werking.

9. Alle Verdragsluitende Staten worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Verdrag overeenkomstig artikel 35 uiterlijk zes maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging opzeggen. De opzegging wordt van kracht met de inwerkingtreding van de wijziging.

10. Indien tot een wijziging is besloten en de termijn van achttien maanden voor de aanneming ervan niet is verstreken, wordt een Staat die tijdens deze termijn een Verdragsluitende Staat wordt, door de wijziging gebonden, indien deze in werking treedt. Een Staat die na deze termijn Verdragsluitende Staat wordt, wordt door een overeenkomstig het zevende lid aanvaarde wijziging gebonden. In de in dit lid genoemde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden, zodra deze wijziging in werking treedt of zodra dit Verdrag voor deze Staat in werking treedt, indien dit later is.

Art. 38.

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de regering van de Republiek Hongarije.

2. De depositaris:

a) doet alle Staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, dit Verdrag toekomen in de officiële taalversie die op de Conferentie nog niet voorhanden was, ter controle van deze versie;

b) brengt alle onder letter *a* genoemde Staten op de hoogte van ingediende voorstellen tot wijziging van de overeenkomstig letter *a* toegezonden tekst;

c) stelt de dag vast waarop alle taalversies van dit Verdrag onderling moeten zijn afgestemd en dienen te worden beschouwd als zijnde authentiek;

d) deelt alle onder letter *a* genoemde Staten de overeenkomstig letter *c* vastgestelde dag mee;

e) doet alle Staten die een uitnodiging hebben ontvangen voor deelname aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, en die welke dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden gewaarmerkte afschriften toekomen van dit Verdrag;

f) brengt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden op de hoogte van:

i) elke nieuwe ondertekening, elke kennisgeving en elke daarbij afgelegde verklaring onder vermelding van de datum van de ondertekening, kennisgeving of verklaring;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii) elke opzegging van dit Verdrag onder vermelding van de datum waarop deze van kracht wordt;

iv) elke wijziging waartoe overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van dit Verdrag is besloten, onder vermelding van de datum van inwerkingtreding;

v) elke mededeling op grond van een bepaling van dit Verdrag.

3. Na de inwerkingtreding van dit Verdrag doet de depositaris het Secretariaat van de Verenigde Naties een gewaarmerkt afschrift van dit Verdrag toekomen ter registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

COPYRIGHT i.kroos@kpaonline.de