

IMPLEMENTATION DES BUDAPESTER ÜBEREINKOMMENS ÜBER DEN VERTRAG ÜBER DIE GÜTERBEFÖRDERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT(CMNI)¹

Mr. Theresia K. Hacksteiner

1. Einführung

Am 22. Juni 2001 wurde in Budapest das Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) unterzeichnet², das am 1. April 2005 in Kraft getreten ist, nachdem es von fünf Staaten ratifiziert worden war³. Die Diplomatische Konferenz, in dem das Übereinkommen in der deutschen, englischen, französischen und russischen Sprache einstimmig angenommen wurde, fand vom 25. September bis 3. Oktober 2000 in Budapest statt. Das Übereinkommen ist in deutscher, englischer, französischer, niederländischer und russischer Sprache gleichermaßen verbindlich. In der Schlussakte der Diplomatischen Konferenz wurde beschlossen, dass das Übereinkommen gemäß Artikel 38 bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt wird.

Nach misslungenen Rechtsvereinheitlichungsbemühungen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts gelang es der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg, der Donaukommission in Budapest und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf schlussendlich, für die Binnenschifffahrt ein einheitliches Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung zustande zu bringen, nachdem derartige Übereinkommen für die anderen Verkehrsträger schon seit Jahrzehnten in Kraft sind. Das Resultat jahrelanger Verhandlungen ist ein Kompromiss mit Einflüssen aus dem Seerecht und dem Landrecht.

In diesem Artikel wird einführend global auf das Übereinkommen, sowie auf dessen Umsetzung in den verschiedenen ratifizierenden Staaten eingegangen.

2. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)⁴

Das CMNI-Übereinkommen ist unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg, die Donaukommission in Budapest und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf zustande gekommen. Darin sind Einflüsse internationaler Übereinkommen im Seerecht, dem Straßentransport und nationalen Rechts erkennbar. Es beruht auf folgenden Grundsätzen:

¹ Fundstelle des Übereinkommens in vier Sprachen: www.ccr-zkr.org

² Das Übereinkommen wurde von Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Ungarn, Kroatien, Luxemburg, Moldavien, den Niederlanden, Ukraine, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, der Tschechischen Republik und der Schweiz unterzeichnet.

³ Ungarn, Rumänien, Schweiz, Luxemburg und Kroatien.

⁴ Die Abkürzung bezieht sich auf die französische Bezeichnung des Übereinkommens: **C**onvention de Budapest relative au **C**ontrat de transport de **M**archandises en **N**avigation interieure

1. Die Bestimmungen des Übereinkommens finden grundsätzlich auf alle Frachtverträge mit einem grenzüberschreitenden Charakter Anwendung. Das Übereinkommen kann von Vertragsstaaten auch auf nationale Frachtverträge anwendbar erklärt werden.
2. Der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden, woran frühere Rechtsvereinheitlichungsversuche scheiterten, ist ausgeschlossen, kann jedoch vertraglich vereinbart werden.
3. Die Beschränkung der Haftung und Haftungsgrenzen wurde in Anlehnung an das Seerecht festgelegt. Neu sind allerdings Haftungshöchstsummen für Container und deren Inhalt.

Das Übereinkommen umfasst 38 Artikel, unterverteilt in zehn Kapitel. Die Behandlung der dem ursprünglichen Entwurf beigefügten Protokolle bezüglich der Lade- und Löschzeiten und Liegegelder in der Binnenschifffahrt, sowie die Berechnung der Frachten und die Verteilung der Schifffahrtkosten wurde während der Diplomatischen Konferenz als nicht länger zielführend betrachtet und eingestellt. Die Protokolle sind demzufolge im Übereinkommen als solches verfallen. Vertragsstaaten können die Bestimmungen dieser Protokolle jedoch in ihrer nationalen Gesetzgebung übernehmen.

Allgemeine Bestimmungen: Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1 führt eine Reihe von Bestimmungen der für die einheitliche Anwendung des Übereinkommens relevanten Begriffe ein.

Das Übereinkommen findet in der endgültigen Fassung grundsätzlich auf grenzüberschreitende Transporte Anwendung⁵. Gemäß Artikel 2 findet das Übereinkommen Anwendung auf alle Frachtverträge, nach denen der Ladehafen und der Löschhafen in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Jeder Vertragsstaat kann das Übereinkommen gemäß Artikel 31 auch auf Frachtverträge anwendbar erklären, nach denen der Ladehafen und der Löschhafen innerhalb seines Hoheitsgebiets liegen.

Das Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff, sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

Darüberhinaus wird dem Seerecht Vorrang verliehen, insofern ein Seekonossement nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt wurde, oder die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässer zurückzulegende Strecke die größere ist.

⁵ Der ursprüngliche Entwurf aus dem Jahr 1992 sah eine Anwendung des Übereinkommens auf sowohl grenzüberschreitende, als auch nationale Güterbeförderungen vor. Diese Bestimmung wurde im Laufe der Verhandlungen geändert.

Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

Der *Frachtführer* hat die Kardinalpflicht, die Güter zu befördern und fristgemäß und in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern (Artikel 3 Abs. 1). Die Übernahme der Güter erfolgt – sofern nicht anders vereinbart - an Bord des Schiffes (Artikel 3 Abs. 2). Damit wird die Haftungsperiode des Frachtführers auf den tatsächlichen Transport beschränkt. Die Pflichten des Frachtführers werden nach dem "Due Diligence-Prinzip" der Hague Visby Regeln (Artikel 3 Abs. 3), unter Berücksichtigung der Besonderheiten und Bedürfnisse der Binnenschifffahrt, geregelt.

Der Frachtführer kann die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen (Artikel 4), worauf alle Bestimmungen dieses Übereinkommens Anwendung finden⁶. Frachtführer und ausführender Frachtführer haften beide als Gesamtschuldner für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens, wobei allerdings die Rückgriffsrechte zwischen ihnen durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt werden.

Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder in Ermangelung einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise zuzubilligen ist (Artikel 5).

Der *Absender* hat gemäß Artikel 6 die Pflicht, die nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge zu zahlen. Er hat außerdem Sorge zu tragen, dass dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich die relevanten Angaben über die zu befördernden Güter erteilt werden und ihm bei der Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere übergeben werden. Er hat außerdem – vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten – die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Werden die Angaben bezüglich der zu befördernden Güter vom Absender unrichtig oder unvollständig erteilt, so haftet der Absender für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer dadurch entstanden sind, auch ohne dass in ein Verschulden trifft.

Im Hinblick auf gefährliche oder umweltschädliche Güter obliegt dem Absender die Pflicht, den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den bereits unter Artikel 6 erwähnten Angaben auf die Gefahren und Umweltrisiken schriftlich und deutlich hinzuweisen und alle erforderlichen Dokumente spätestens bei der Übergabe der Güter zu übergeben.

Der Frachtführer hat das Recht, vom Frachtvertrag zurückzutreten, falls der Absender seinen Informationspflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 und 2 nicht nachkommt (Artikel 9).

Frachturkunden

Der Frachtführer muss für jede Beförderung, die unter das CMNI-Übereinkommen fällt, eine Frachturkunde ausstellen (Artikel 11). Falls der Absender dies verlangt, hat der Frachtführer ein

⁶ Diese Regelung wurde aus den Hamburg Regeln, Artikel 10, übernommen, wobei der in der Binnenschifffahrt üblichen Praxis der Übertragung von Beförderungen auf einen ausführenden Frachtführer Rechnung getragen wurde.

Konnossement auszustellen. Im Übrigen wird die Gültigkeit des Frachtvertrags wegen des Fehlens einer Frachturkunde oder deren Unvollständigkeit nicht berührt.

Abgesehen davon sind die Frachturkunden beweisrechtlich von grosser Bedeutung für den Frachtführer und bieten ausserdem die Möglichkeit, Vorbehalte bezüglich des Masses, der Zahl und des Gewichts der Güter, sowie deren Beschaffenheit aufzunehmen (Artikel 12)⁷.

Verfügungsrecht

Der Absender kann über die Güter verfügen und insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, oder an einem anderen Ablieferungsort abgeliefert (Artikel 14 Abs. 1).

Artikel 15 beschreibt, unter welchen Voraussetzungen der Absender das Verfügungsrecht ausüben kann.

Haftung des Frachtführers

Der Frachtführer haftet unter dem CMNI-Übereinkommen für Verluste wegen Beschädigung der Güter oder Überschreitung der Lieferfrist, sofern er nicht nachweisen kann, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können (Artikel 16 Abs. 1). Der Haftungszeitraum bezieht sich grundsätzlich auf die Periode der Übernahme der Güter an Bord des Schiffes (siehe auch Art. 3 Abs. 2).

Der Frachtführer haftet ausserdem für die Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten. Dies trifft auch auf einen ausführenden Frachtführer zu. Diese Personen können sich jedoch auf dieselben Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.

Artikel 18 zählt eine Reihe von Umständen auf, nach denen der Frachtführer von seiner Haftung befreit ist, es sei denn, der Geschädigte beweist, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich auf diese Umstände zurückzuführen ist.

Darüberhinaus kann die Haftung des Frachtführers für bestimmte Schäden vertraglich ausgeschlossen werden. Dabei handelt es sich unter anderem um die Haftung für Schäden wegen eines nautischen Verschuldens oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes, sowie für Schäden, die durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht wurden (Artikel 25)⁸.

Der Ausschluss der Haftung des Frachtführers wegen nautischen Verschuldens wurde schlussendlich - nachdem dafür während der Verhandlungen verschiedene Alternativen diskutiert wurden - unter dem Kapitel "Schranken der Vertragsfreiheit und Nichtige Abreden" (Artikel 25) verankert. Der Frachtführer und der Absender können demzufolge die Haftung für nautische Fehler des Schiffsführers, Lotsen, oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes vertraglich ausschließen.

⁷ Um dem Frachtführer die Erfüllung dieser Anforderung zu erleichtern, wurde von der IVR eine Standard CMNI-Frachturkunde entwickelt (www.ivr.nl).

⁸ Sowohl die Haftung für nautisches Verschulden, als auch für Schäden verursacht durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes war nach dem Vorbild der HVR im ursprünglichen Entwurf des VBW ausgeschlossen.

Abgesehen davon, kann jeder Vertragsstaat bei der Unterzeichnung des Übereinkommens einen derartigen Haftungsausschluss erklären. Diese Erklärung findet Anwendung, falls der Lade- oder Löschhafen in einem Staat ist, der ebenfalls eine derartige Erklärung abgegeben hat, oder für Transporte von Gütern zwischen Lade- und Löschhäfen, die sich beide in einem Vertragsstaat befinden, der eine derartige Erklärung abgegeben hat (Artikel 32).

Das Recht der Haftungsbeschränkung des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers verfällt, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein solcher Schaden eintreten werde.

Haftung und Haftungsgrenzen

Der Frachtführer hat die Pflicht, Schadenersatz für den teilweisen oder gänzlichen Verlust der Güter zu leisten (Artikel 19). Dabei hat der Frachtführer die Möglichkeit, sich nach diesem Übereinkommen auf eine Beschränkung der Haftung zu berufen. Konform Artikel 20 ist die Haftung des Frachtführers beschränkt auf 666,67 Rechnungseinheiten⁹ für jede Packung oder Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem welcher Betrag höher ist. Die Haftungshöchstbeträge im Übereinkommen sind, wie bereits eingangs erwähnt, diejenigen der seerechtlichen Hague Visby Regeln. Das Übereinkommen führt allerdings neue Haftungshöchstbeträge für einen Container und dessen Ladung ein. Handelt es sich bei der Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, dann haftet der Frachtführer mit einem Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container, sowie mit 25.000 Rechnungseinheiten zusätzlich für dessen Inhalt.

Von diesen Haftungshöchstgrenzen kann **zu Lasten des Frachtführers** abgewichen werden, wenn in der Frachturkunde der höhere Wert der Güter ausdrücklich angegeben sind, oder höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart werden (Artikel 20 lit 4).

Die Haftung des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers darf weder vertraglich ausgeschlossen noch weiter beschränkt werden (Artikel 25, nichtige Abreden).

Das Recht des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers auf Haftungsbeschränkung erlöscht, wenn nachgewiesen wird, dass **er selbst** den Schaden vorsätzlich verursacht hat (Artikel 21).

Der Frachtführer kann sich bei jeglichen Ansprüchen wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, auf diese Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, egal ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen anderen Rechtsgrund gestützt wird (Artikel 22).

Fristen

⁹ Die Rechnungseinheit des Übereinkommens ist das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds.

Kapitel VI regelt die Fristen, innerhalb derer Schadensanzeigen zu erfolgen haben und innerhalb derer Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren (Artikel 23 und 24)

Konform Artikel 24 verjähren alle Ansprüche mit einem Ablauf eines Jahres nach Ablieferung der Güter. Eine vertragliche Verkürzung dieser Anzeige- und Verjährungsfristen ist nichtig (Artikel 25).

Ergänzende Bestimmungen

Havarie-Grosse fällt nicht unter dieses Übereinkommen (Artikel 26).

Auch berührt dieses Übereinkommen nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers nach den internationalen Haftungsbeschränkungsübereinkommen oder innerstaatlichem Recht (Artikel 27 lit 1).

In Ermangelung spezifischer Bestimmungen findet nationales Recht Anwendung. Parteien haben die Möglichkeit der Rechtswahl. Mangels einer Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engste Verbindung aufweist (Artikel 29).

Erklärungen zum Anwendungsbereich

Gemäß Artikel 2 ist dieses Übereinkommen auf alle grenzüberschreitenden Frachtverträge anzuwenden, insofern mindestens einer der Staaten in dem Lade- oder Löschhafen gelegen sind, das Übereinkommen Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Jeder Vertragsstaat kann die Bestimmungen dieses Übereinkommens nach Artikel 31 auch auf nationale, sowie unentgeltliche Transporte anwendbar erklären (Artikel 31). Im Gegensatz dazu können bestimmte Wasserstraßen des Hoheitsgebietes eines Vertragsstaates, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen, vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden (Artikel 30).

Ergänzend sehen die regionalen Haftungsvorschriften gemäß Artikel 32 den Ausschluss der Haftung des Frachtführers für nautisches Verschulden einer Vertragspartei vor. Dieser Ausschluss kann entweder für Transporte im eigenen Hoheitsgebiet festgelegt werden, oder für grenzüberschreitende Transporte, wonach dieser Ausschluss Anwendung findet, sofern der Lade- oder Löschhafen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat.

3. Implementation des Übereinkommens in den ratifizierenden Staaten

Wie eingangs erwähnt, ist das Übereinkommen am 1. April 2005 in Kraft getreten und wurde mittlerweile von 14 Staaten ratifiziert. Eine aktuelle Übersicht der ratifizierenden Staaten ist diesem Artikel beigefügt (Anlage).

Nachstehend wird in einer kurzen Übersicht auf die Implementation des Übereinkommens in den wichtigsten Binnenschifffahrtsstaaten eingegangen, sofern diese Angaben bekannt sind. Die Auflistung erfolgt in chronologischer Reihenfolge.

Ungarn

Ungarn, Depositar des Übereinkommens, hat es als erster Staat ratifiziert und zwar mit Gesetz Nr. 16/2002 (II.27).

Der ungarische Gesetzgeber hat bei der Ratifikation eine Erklärung gemäß Artikel 31 Abs. a abgegeben, wonach das Übereinkommen auch auf nationale Transporte Anwendung findet. Das Übereinkommen trat am 1. April 2005 in Kraft.

Rumänien

Rumänien hat das Übereinkommen mit Gesetz vom 18. November 2003 genehmigt¹⁰.

Der rumänische Gesetzgeber hat das Übereinkommen ausschließlich auf grenzüberschreitende Transporte anwendbar erklärt. Das Übereinkommen trat am 1. April 2005 in Kraft.

Schweiz

Auch in der Schweiz trat das Übereinkommen am 1. April 2005 in Kraft.

Der Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des Übereinkommens wurde am 19. Dezember 2003 veröffentlicht und die Ratifikationsurkunde am 13. Mai 2004 hinterlegt (Bundesbeschluss vom 19. Dezember 2004, Amtliche Sammlung des Bundesrechts "AS" 2005, S. 1267/1268). Die Schweiz hat eine Erklärung nach Artikel 30 Absatz 1 abgegeben, wonach sie das Übereinkommen auf ihren nationalen Wasserstraßen einschließlich der Grenzgewässer, mit Ausnahme des Rheins von der schweizerischen Grenze bis Rheinfelden, **nicht anwendet**.

Außerdem hat die Schweiz eine Erklärung nach Artikel 31 a) abgegeben, wonach die Schweiz das Übereinkommen auch auf Beförderungen von Gütern auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der Schweizergrenze anwendet

Weiter hat die Schweiz ihren Bundesrat ermächtigt, *gegebenenfalls*¹¹ eine Erklärung nach Artikel 32 Absatz 1 (Haftungsausschluss für nautisches Verschulden) des Übereinkommens abzugeben.

Tschechische Republik

In der Tschechischen Republik ist das Übereinkommen am 1. März 2006 in Kraft getreten, nachdem das Übereinkommen mit Gesetz vom 7. November 2005 ratifiziert wurde¹².

Die Tschechische Republik hat bei der Ratifikation keine weiteren Erklärungen abgegeben¹³.

Niederlande

Die Niederlande haben das Übereinkommen mit Gesetz vom 16. Februar 2006 ratifiziert¹⁴. Es trat am 1. Oktober 2006 in Kraft. Der niederländische Gesetzgeber bietet den Vertragsparteien im Ratifikationsgesetz die Möglichkeit, das Übereinkommen vertraglich auf nationale Transport

¹⁰ Lege nr. 494/2003, Publicat in Monitorul Oficial Partea I nr. 854 din 02/12/2003

¹¹ Dies könnte dann der Fall sein, wenn beispielsweise Belgien und die Niederlande einen entsprechenden Vorbehalt machen würden.

¹² Nr. 32/2006 Stb. Nr. 15/2006

¹³ Laut Mitteilung der zuständigen tschechischen Behörden bestehe jedoch die Absicht, das Übereinkommen zu einem späteren Zeitpunkt auf nationale Transporte anwendbar zu erklären.

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

anwendbar zu erklären. Zu diesem Zweck wurde laut Erläuterung der Denkschrift zum Ratifikationsgesetz von den Niederlanden eine Erklärung gemäß Artikel 31 Absatz a) abgegeben, um den Vertragsparteien diese Möglichkeit zu eröffnen¹⁵. Die Niederlande haben weiter eine Erklärung nach Artikel 31 Abs. b CMNI abgegeben, wonach das Übereinkommen auch auf unentgeltliche Beförderungen Anwendung findet. Die Niederlande, die nach nationalem Recht des Ausschluss der Haftung des Frachtführers für nautisches Verschulden kennen¹⁶, haben bei der Ratifikation keine Erklärung nach Artikel 32 Abs. 1 abgegeben.

Deutschland

Deutschland hat das Übereinkommen mit Gesetz vom 17.3.2007 (Gesetz zu dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI))¹⁷ ratifiziert. Das Übereinkommen trat am 1. November 2007 in Kraft.

Deutschland hat bei der Ratifikation keine Erklärung bezüglich einer Erweiterung des Anwendungsbereiches des Übereinkommens auf nationale Transporte, sowie des Ausschlusses der Haftung des Frachtführers für nautisches Verschulden abgegeben. Damit bleibt für innerstaatliche Transporte das in Deutschland am 1. Juli 1998 eingeführte "Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG)" in Kraft.

Frankreich

In Frankreich ist das Übereinkommen am 1. September 2007 in Kraft getreten, nachdem das Übereinkommen mit Gesetz vom 5. März 2005 ratifiziert wurde¹⁸.

In Frankreich findet das Übereinkommen auf grenzüberschreitende Transport Anwendung. Auch Frankreich hat bei der Ratifikation keine Erklärungen bezüglich des Anwendungsbereiches oder des Ausschlusses für nautisches Verschulden abgegeben.

Belgien

In Belgien ist das Übereinkommen am 1. Dezember 2008 in Kraft getreten, nachdem das Übereinkommen mit Gesetz vom 29. Juni 2008, veröffentlicht im Staatsblatt vom 10. Oktober 2008, ratifiziert wurde¹⁹.

Belgien hat das Übereinkommen auf grenzüberschreitende Transporte anwendbar erklärt. Auf innerstaatliche Transporte bleibt das nationale Recht anwendbar. Da das nationale Recht mit

¹⁵ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, 'Laut Rat des Staatsrates " Raad van State" bedeutet die Erklärung nach Artikel 31 Abs. a eine Erweiterung des Anwendungsbereiches des Übereinkommens. Es wird damit den Vertragsparteien die Möglichkeit geboten, das Übereinkommen auch auf nationale Transporte anwendbar zu erklären und vom zwingenden nationalen Recht abzuweichen (vgl. 8:902 BW).

¹⁶ vgl. BW 8:901

¹⁷ Bundesgesetzblatt 2007, Teil II Nr.8, 22.3.2007

¹⁸ Gesetz Nr. 2007-300; J.O. nr. 56 vom 7. März 2007, S. 4323;

¹⁹ Belgisch Staatsblad Nr. 318, 10.10.2008

Ausnahme der Artikel 5 und 33 dispositiv ist, kann davon vertraglich abgewichen werden und bietet den Parteien die Möglichkeit, CMNI auf nationale Transporte anwendbar zu erklären²⁰.

SCHLUSSFOLGERUNG

Wie eingangs bei der Kurzbesprechung des Übereinkommens vermeldet, findet das Übereinkommen in der schlussendlichen Fassung grundsätzlich auf grenzüberschreitende Transporte Anwendung. Das Übereinkommen kann mittels einer Erklärung des Vertragsstaates auf innerstaatliche Transporte anwendbar erklärt werden. Den ursprünglichen Verfassern des Übereinkommens schwebte ein breiterer Anwendungsbereich vor, um rechtliche Unterschiede zwischen innerstaatlicher und grenzüberschreitender Güterbeförderung zu vermeiden und eine weitgehende Rechtsvereinheitlichung zu erzielen.

Das Inkrafttreten und die weiterschreitende Ratifizierung des CMNI-Übereinkommens sind für die Binnenschifffahrt von großer Bedeutung. Nachdem alle anderen Transportmodalitäten bereits jahrzehntelang über international einheitliche Regelungen betreffend den Vertrag über die Güterbeförderung verfügen, ist nunmehr auch in der Binnenschifffahrt ein einheitliches Regime zustande gekommen.

Mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens wird neben Rechtssicherheit und Rechtsklarheit, vor allem Rechtsvereinheitlichung angestrebt.

Allerdings wurde diese Rechtsvereinheitlichung bislang nur in Bezug auf grenzüberschreitende Transporte realisiert, obgleich die ursprünglichen Verfasser des Übereinkommens einen breiten Anwendungsbereich des Übereinkommens auf alle Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt vorschwebte²¹. Die in Artikel 31 gebotene Möglichkeit, um das Übereinkommen auch auf nationale Transporte anwendbar zu erklären, wurde bislang nur von einer geringen Zahl der Vertragsstaaten beansprucht.

Abgesehen von der großen Bedeutung des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in der Binnenschifffahrt bietet es auch die Möglichkeit, die Bestimmungen des Übereinkommens auf nationale Transporte anwendbar zu erklären.

22.01.2009

Mr. Theresia K. Hacksteiner

²⁰ Belgien sah demzufolge laut Erläuterung in der Denkschrift keine Notwendigkeit, Erklärungen zur Erweiterung des Anwendungsbereiches (evt. Vertraglich nach niederländischem Beispiel) abzugeben

²¹ Siehe Entwurf für ein Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstrassen (CMNI), vorgelegt im Januar 1993 vom Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. , Artikel 1.

Secretary General IVR and EBU