

REIKWIJDTE VAN HET VERDRAG VAN BOEDAPEST INZAKE DE OVEREENKOMST VAN GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN (CMNI)¹

Artikel van Mr. Theresia K. Hacksteiner, verschenen in Tijdschrift Vervoer & Recht, verschenen ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van TVR in Oktober 2007, nr. 5, pag. 144 ev.

1. Algemene inleiding

Het Verdrag van Boedapest dat op 22 juni 2001 te Boedapest is ondertekend², is op 1 april 2005 in werking getreden. Na mislukte unificatiepogingen in de vorige eeuw werd in het afgelopen decennium onder de patronage van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg, de Donaucommissie te Boedapest en de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties te Genève een nieuwe unificatiepoging op het onderhavige terrein ondernomen, om voor de binnenvaart in navolging van de concurrerende vervoersmodaliteiten een lang beoogde unificatie in de vorm van een paneuropees verdrag te realiseren.

Het uiteindelijke resultaat van deze jarenlange onderhandelingen is een compromis met invloeden zowel uit het zeerecht als uit het landrecht. Daarnaast zijn ook de tegenstellingen van verladers- en vervoerdersvriendelijke wetgevingen in een symbiose uitgemond.

Tijdens de voordracht in het kader van het TVR-symposium "Nieuwe ontwikkelingen in het vervoerrecht" ter gelegenheid van het tweede lustrum wil ik naast een algemene beschouwing ingaan op de reikwijdte van het CMNI verdrag. Het CMNI verdrag kent een reeks bepalingen die de Staten bij hun ratificatie facultatief van toepassing kunnen verklaren. Sinds de inwerkingtreding is het Verdrag geratificeerd door een aantal binnenvaartlanden in en buiten Europa. Ik het belang van de rechtsuniformiteit zal worden nagegaan op welke wijze het verdrag door de ratificerende landen tot op heden is geratificeerd, dat wil zeggen welke verklaringen door de betreffende landen additioneel zijn afgegeven.

Het CMNI-verdrag is van groot belang voor de Europese binnenvaart. Tot de inwerkingtreding van het Verdrag kende elk land zijn eigen wetgeving. In de Midden- en Oosteuropese landen ontbrak zelfs in de meeste gevallen een specifieke regeling ten aanzien van de overeenkomst van goederenvervoer in de binnenvaart.

¹ Vindplaats van de verdragstekst in de vijf officiële talen (Frans, Duits, Engels, Nederlands en Russisch) zie EVR Nr. 5 – 2002, p. 603 ev. Voor de eerste vier talen, vgl. www.ccr-zkr.org

² Het Verdrag is ondertekend door België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, de Tsjechische Republiek en Zwitserland.

De opstellers van het verdrag beoogden de introductie van een uniform regime voor zowel grensoverschrijdend als ook nationaal vervoer³. Aan de hand van de relevante artikelen ten aanzien van de reikwijdte van het verdrag zal worden ingegaan op de wijze waarop in de uiteindelijke versie dit streven zijn beslag heeft gekregen. Vervolgens zal ik aan de hand van de ratificaties tot dusver nagaan op welke wijze het verdrag in de verschillende landen is geratificeerd.

Het Verdrag omvat 38 artikelen, verdeeld over tien hoofdstukken. De oorspronkelijke aanvullende protocollen betreffende de laad- en lostijden en liggelden in de binnenvaart alsmede de berekening van de vrachten en de verdeling van de scheepvaartkosten in de binnenvaart zijn tijdens de Diplomatieke Conferentie geschrapt en in het Verdrag als zodanig vervallen. Staten kunnen de bepalingen van deze protocollen echter desgewenst in hun nationale wetgeving overnemen.

Het CMNI-verdrag is in beginsel van toepassing op alle vervoerovereenkomsten met een grensoverschrijdend karakter. Het Verdrag kan echter ook voor nationale transporten overeenkomstig van toepassing worden verklaard.

Het CMNI-verdrag kent een schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast. De vervoerder is onder het CMNI-verdrag aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering voor zover hij niet kan bewijzen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

De beperking van de aansprakelijkheid is in nauwe aansluiting tot het zeerecht vastgelegd. Nieuw zijn echter de limieten voor containers en hun inhoud. De exoneratie van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij navigatiefouten, waarop eerdere unificatiepogingen stuk liepen, is uitgesloten, maar kan onder het Verdrag contractueel worden overeengekomen. De aansprakelijkheid van de vervoerder is dwingend⁴.

2. Reikwijdte van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)⁵

Om het kader te kunnen schetsen van de reikwijdte van het verdrag zullen de relevante verdragsbepalingen worden beschreven, alvorens in te gaan op welke wijze het Verdrag door de

³ In het ontwerp van de Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. uit het jaar 1993 is in een noot bij artikel 1. met betrekking tot het toepassingsgebied gesteld dat in tegenstelling tot de regeling in CIM en CMR het verdrag zowel voor grensoverschrijdend als voor nationaal vervoer zou gelden.

⁴ Voor een uitgebreide beschrijving van het Verdrag wordt verwezen naar mijn bijdrage in TVR Augustus 2006, nr. 4, *Inwerkingtreding Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)*, pag. 119 ev.

⁵ De afkorting is herleid uit de Franse naam van het Verdrag: *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation interieure*

betreffende landen is geratificeerd. De betreffende bepalingen hebben betrekking op het geografische toepassingsgebied (formele reikwijdte) en de facultatieve aansprakelijkheidsbepalingen (materiële reikwijdte), waarvoor staten bij de ratificatie of op een later tijdstip een verklaring af kunnen leggen.

De voor de bepaling van de formele en materiële reikwijdte van het Verdrag relevante bepalingen zijn artikel 2 Toepassingsgebied (formeel)

artikel 30 Vervoer over bepaalde waterwegen (formeel)

artikel 31 Nationaal vervoer of vervoer om niet (formeel)

artikel 32 Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid (materieel)

De **formele bepalingen** ten aanzien van de reikwijdte van het verdrag zijn verankerd in

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Het Verdrag is in de uiteindelijke versie in beginsel van toepassing op internationaal goederenvervoer. In artikel 2 is gekozen voor een toepassing van het Verdrag op alle vervoerovereenkomsten in de binnenvaart waarbij de laadhaven en de loshaven in twee verschillende Verdragsstaten liggen waarvan tenminste één partij is bij het Verdrag. In het ontwerp van 1993 is destijds gekozen voor een toepassing van het Verdrag op alle overeenkomsten van goederenvervoer over de binnenwateren, ongeacht of het zou gaan om uitsluitend nationaal of grensoverschrijdend vervoer. Kijkend naar de overige vervoermodaliteiten weg en spoor, waar CMR respectievelijk CIM op internationaal goederenvervoer van toepassing zijn, achtten de opstellers het destijds opportuun, het CMNI verdrag naar het voorbeeld van de Hamburg Rules als hoofdregel voor alle vervoer - ongeacht of het zou gaan om nationaal of internationaal - van toepassing te verklaren. In verband daarmee werd ervoor

gekozen om aan een verdragsstaat de mogelijkheid te bieden om de bepalingen van het verdrag uit te sluiten voor nationaal vervoer⁶.

Het Verdrag is als hoofdregel van toepassing op grensoverschrijdend vervoer (artikel 2 lid 1). Om tegemoet te komen aan de initiële doelstelling van het verdrag, een brede toepassing op zowel grensoverschrijdend als nationaal vervoer, biedt artikel 31 elke staat de mogelijkheid om het verdrag van toepassing te laten verklaren op nationaal vervoer. Artikel 30 bevat de spiegelbeeldbepaling van artikel 31 en biedt aan staten de mogelijkheid, de toepassing van het verdrag uit te sluiten van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. Er mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van het toepassingsgebied worden uitgesloten.

Naast deze bepalingen ten aanzien van het formele toepassingsgebied kent het verdrag ook een facultatieve bepaling ten aanzien van het **materiële toepassingsgebied** verankerd in

Artikel 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.

Deze bepaling vereist enige toelichting. De vervoerder is onder het CMNI-verdrag in beginsel aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke is ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering voor zover hij niet kan bewijzen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (artikel 16 lid 1). Artikel 25 lid 1 legt het dwingende karakter van het CMNI verdrag vast. Hij bepaalt dat in beginsel elke contractuele overeenkomst, die leidt tot uitsluiting of beperking of uitbreiding van de aansprakelijkheid van de vervoerder, de uitvoerende vervoerder of van hun

⁶ Ontwerp van de Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. uit het jaar 1993 artikel 1 lid 1 jo. Artikel 31 lid 1.

ondergeschikten of lasthebbers nietig is. Dit verbod geldt echter niet voor zover het de in artikel 20 lid 1 genoemde aansprakelijkheidslimieten betreft. Deze kunnen overeenkomstig artikel 20 lid 4, waarnaar lid 1 verwijst, worden verhoogd voor zover dit uitdrukkelijk wordt overeengekomen.

Daarnaast kunnen bepaalde oorzaken contractueel worden uitgesloten. Dit is een compromis om bepaalde exoneraties alsnog in het Verdrag te verankeren, waarover tijdens de totstandkoming van het Verdrag grote meningsverschillen bestonden. Hiertoe behoren de aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van nautische fouten, vuur of explosie aan boord van het schip en voor gebreken aan het schip voor begin van de reis (artikel 25). De uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor nautische fouten is onder het hoofdstuk "nietige bedingen" (artikel 25) onder de contractuele afspraken ondergebracht. De vervoerder en de afzender kunnen uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder, de loodsen of andere personen voor nautische fouten overeenkomen, voor zover deze fouten niet zijn begaan met opzet of roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Daarnaast kent het Verdrag aan de Staten het recht toe, een exoneratie voor nautische fouten wettelijk te normeren en van toepassing te verklaren op vervoer tussen havens in hun eigen land en havens in een andere Verdragsstaat voor zover deze ook dezelfde verklaring heeft afgegeven (artikel 32). Aangezien er bij de totstandkoming van het Verdrag grote onenigheid bestond aangaande de bijzondere ontheffingsgrond ingeval van een navigatiefout voorziet de bereikte consensus in een contractuele uitsluiting onder artikel 25 in plaats van deze onder te brengen in artikel 18 als een wettelijke ontheffingsgrond.

Het recht op de beperking van de aansprakelijkheid zoals geregeld in artikel 21 van het Verdrag en de contractuele afspraken van de vervoerder, de ondervoerder of hun hulppersonen vervalt wanneer de schade is ontstaan hetzij met opzet, die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

3. Ratificatie van het Verdrag door de betreffende Staten

Het verdrag is inmiddels in werking getreden in Bulgarije, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Roemenië, die Russische Federatie, Tsjechië en Zwitserland⁷. Daarnaast is zowel in Duitsland als in Frankrijk de goedkeuringswet in werking getreden en wordt inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig artikel 34 CMNI binnenkort verwacht. In België is een voorstel van wet aanhangig dat wacht op bekrachtiging door de kamer. Volkenrechtelijke inwerkingtreding van het Verdrag geschiedt overeenkomstig artikel 34 drie maanden na het deponeren van de ratificatieactie bij de depositaris.

Voor zover bekend en informatie beschikbaar is, zal onderstaand in volgorde van ratificaties worden ingegaan op de wijze waarop het Verdrag door de betreffende landen is geratificeerd en door welk land er verklaringen ten aanzien van het formele en materiële toepassingsgebied zijn afgelegd.

⁷ Zie voor het actuele overzicht van ondertekeningen, ratificaties en inwerkingtredingen op de internetsite van de UN ECE www.unece.org/trans/conventn/sc3_cmni_legalinst.html; zie bijlage.

Hongarije

Hongarije, depositaris van het Verdrag, heeft met besluit nr. 16/2002 (II.27) de ratificatie door het Parlement bevestigd. De uitvoeringswet (Act. No. 2005: CXLI) is op 24 december 2004 in werking getreden. De Hongaarse wetgever heeft tevens bij de ratificatie het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer van toepassing verklaard (verklaring conform artikel 31 a. CMNI).

Er is geen verklaring ten aanzien van het materiële toepassingsgebied conform artikel 32 afgegeven.

Roemenië

Roemenië heeft het CMNI-Verdrag met wet van 18 november 2003 goedgekeurd⁸.

De Roemeense wetgever heeft evenals de Hongaarse ervoor gekozen om het CMNI-Verdrag ook op nationaal vervoer van toepassing te verklaren.

Er is geen verklaring ten aanzien van het materiële toepassingsgebied conform artikel 32 afgegeven.

Zwitserland

Voor Zwitserland is het CMNI-Verdrag op 1 april 2005 in werking getreden. De ratificatieoorkonde werd op 13 mei 2004 gedeponereerd. Ratificatie geschiedde door middel van het besluit van 19 december 2004⁹. De Zwitserse wetgever heeft bij de ratificatie een verklaring conform artikel 30 lid 1. en artikel 31 lid a CMNI afgegeven, inhoudende dat het CMNI-Verdrag niet van toepassing is op nationale vaarwegen met uitzondering van de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden. Dit betekent enerzijds een uitsluiting van CMNI op alle Zwitserse meren, anderzijds echter een toepassing van CMNI op nationaal vervoer op de Rijn tot Rheinfelden.

Voorts is Zwitserland op grond van genoemd besluit gemachtigd *eventueel* een verklaring conform artikel 32 CMNI af te leggen, inhoudende dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor nautische fouten. Voor zover bekend tot dusver het enige land met een dergelijke bepaling in de ratificatiewet.

Nederland

In Nederland is de Wet tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)¹⁰ op 1 juli 2006 in werking getreden. Het Verdrag is conform artikel 34 CMNI op 1 oktober 2006 in werking getreden.

Nederland is met de ratificatie van het CMNI-verdrag afgeweken van de bestaande Nederlandse praktijk om internationale verdragen ondanks de directe werking van deze verdragen te integreren in Boek 8 BW. Verder is er evenals in het wegvervoer in de binnenvaart geen dwingende reden gevoeld om het internationale regime van het CMNI verdrag op het binnenlands vervoer dwingend van toepassing te verklaren¹¹. Dit heeft tot gevolg dat voor louter binnenlands vervoer in beginsel Boek 8 BW blijft gelden. Voor internationaal vervoer werd volstaan met ratificatie van het verdrag teneinde dat

⁸ Lege nr. 494/2003, Publicat in Monitorul Oficial Partea I nr. 854 din 02/12/2003

⁹ Bundesbeschluss vom 19. Dezember 2004, Amtliche Sammlung des Bundesrechts "AS" 2005, pag. 1267/1268

¹⁰ Wet van 7 maart 2006, Stb. 121 (Kamerstuk 29 943), Wet internationaal goederenvervoer over de binnenwateren

¹¹ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, MvT, nr. 3, p. 3

van toepassing te laten zijn op het internationale vervoer. Er is derhalve gekozen voor een wijze van implementatie waarbij voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren het CMNI-verdrag zal gelden, waarvan de bepalingen niet in Boek 8 BW zijn opgenomen. De wetgever heeft er evenwel voor gekozen dat voor het nationale goederenvervoer Boek 8 BW blijft gelden, tenzij partijen contractueel het CMNI-verdrag van toepassing hebben verklaard. Nederland heeft daartoe bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid a CMNI afgelegd, waardoor het voor partijen mogelijk wordt om CMNI ook op nationaal vervoer contractueel overeen te komen¹². Met dat doel is artikel BW 8:889 voorafgaande aan artikel 8:890 BW ingevoegd. Voorts is door Nederland bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid b CMNI afgelegd, inhoudende dat CMNI ook vervoer om niet behelst.

Ook Nederland, dat onder Boek 8 BW een ontheffing van aansprakelijkheid bij een navigatiefout (vgl. BW 8:901) kent, heeft bij ratificatie de verklaring van artikel 32 CMNI evenwel niet afgelegd en ervoor gekozen, de exoneratie voor nautische fouten voor internationaal vervoer niet meer wettelijk toe te passen. Daarmee blijft de exoneratie voor de aansprakelijkheid van de vervoerder bij een navigatiefout in geval van nationaal vervoer overeind en kan de vervoerder bij internationaal vervoer onder CMNI een uitsluiting van de aansprakelijkheid contractueel overeenkomen (artikel 25 lid 2.a.).

Tsjechische Republiek

Voor Tjsechië is het CMNI-verdrag op 8 maart 2006 in werking getreden (nummer 32/2006) nadat het Verdrag op 7 november 2005 werd geratificeerd. Tjsechië heeft ervoor gekozen om het Verdrag vooralsnog niet voor nationaal maar slechts voor grensoverschrijdend vervoer van toepassing te verklaren¹³.

Er is geen verklaring ten aanzien van het materiële toepassingsgebied conform artikel 32 afgegeven.

Duitsland

In Duitsland is op 22 maart 2007 de goedkeuringswet¹⁴ gepubliceerd en de dag erna in werking getreden. Inwerkingtreding van het Verdrag conform artikel 34 lid 2 CMNI dient in het Bundesgesetzblatt te worden gepubliceerd. Een dergelijke publicatie heeft nog niet plaats gevonden. De ratificatiewet verklaart het Verdrag uitsluitend voor internationaal, grensoverschrijdend vervoer van toepassing. Duitsland heeft geen verklaring overeenkomstig artikel 31 lid a CMNI afgelegd. In Duitsland blijft voor nationaal goederenvervoer over de binnenwateren het op 1 juli 1998

¹² Kamerstukken II, 2004-2005, 29 943, Advies Raad van State: Volgens het advies van de Raad van State betekent de verklaring van artikel 31 lid a CMNI een uitbreiding van de werkingssfeer van het verdrag en behoeft dus goedkeuring van de Staten-Generaal. Door het afleggen van deze verklaring wordt voor partijen de mogelijkheid geopend CMNI contractueel ook van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer en af te wijken van het dwingend recht van Boek 8 BW (vgl. 8:902 BW).

¹³ Er bestaan blijkens mededeling van de competente autoriteit echter intenties om het Verdrag op een later tijdstip voor nationaal vervoer van toepassing te verklaren.

¹⁴ Bundesgesetzblatt Jahrgang 2007 Teil II Nr. 8 vom 22. März 2007 (Gesetz zu dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)) p. 298 ev.

geïntroduceerde “Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) gehandhaafd¹⁵.

In de Memorie van Toelichting bij de ontwerpwet (Denkschrift)¹⁶ wordt gesteld dat de nationale verschillen van het toepasselijke recht leiden tot rechtsonzekerheid en een vlotte afhandeling van aansprakelijkheden in de weg staan. Derhalve zou al lang worden geklaagd over het manko van een ontbrekende rechtseenheid. Met het onderhavige Verdrag zal, aldus de Memorie van Toelichting, voor grensoverschrijdend goederenvervoer over de binnenwateren rechtszekerheid en rechtsduidelijkheid worden gecreëerd. De Duitse regering heeft volgens de Memorie van Toelichting niet de intentie om een verklaring overeenkomstig artikel 31 af te geven waarmee het Verdrag ook voor nationaal vervoer van toepassing zou zijn. Duitsland houdt voor het nationaal vervoer hiermee vast aan de doelstellingen van het met het op 1 juli 1998 in werking getreden TRG, namelijk een uniform recht voor goederenvervoer per spoor, over de weg, wateren en in de lucht.

Ten aanzien van de materiële reikwijdte en de wettelijke normering van de uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij nautische fout (artikel 32 CMNI) ziet Duitsland geen aanleiding om in afwijking van de bestaande nationale regeling, waar een dergelijke uitsluiting niet bestaat, dit voor internationaal vervoer te normeren. Bovendien beroept Duitsland zich erop dat er tot op heden nog geen ander land van de verklaring conform artikel 32 CMNI gebruik zou hebben gemaakt¹⁷.

Frankrijk

Frankrijk heeft het CMNI-verdrag bij wet van 5 maart 2007¹⁸ geratificeerd. De goedkeuringswet, bestaande uit één artikel, vermeldt geen aanvullende verklaringen ten aanzien van het formele of materiële toepassingsgebied. Dit betekent dat het verdrag – ná inwerkingtreding - uitsluitend voor grensoverschrijdend vervoer van toepassing zal zijn. Inwerkingtreding van het Verdrag conform artikel 34 lid 2 CMNI heeft nog niet plaats gevonden.

Frankrijk kent met betrekking tot de binnenvaart reeds twee verschillende wettelijke regimes¹⁹. Voor de nationale scheepvaart zijn de artikelen 103 ev. van de Code de Commerce van toepassing. De scheepseigenaar is onbeperkt persoonlijk aansprakelijk. Vrijtekeningsclausules zijn nietig. Er is enige contractuele beperking van de aansprakelijkheid mogelijk voor zover deze niet neerkomt op een algehele vrijtekening en bekend is aan de tegenpartij.

¹⁵ Vgl. Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming, *Die CMNI- erste Fragen der Rechtsanwendung, TranspR-10-2006*, p. 373 ev. waarin wordt verwezen naar een standpunt van de Duitse Bundesrat die de Regering oproept om een verklaring conform artikel 31 gebruik te maken. Daaraan lag ten grondslag, dat de bij de consultatie geraadpleegde Duitse binnenvaartbrancheorganisatie BDB (Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. te Duisburg) in haar advies van 28 februari 2006 pleitte voor een toepassing van het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer, hetzij door een verklaring van Duitsland conform artikel 31 lid a, hetzij door de mogelijkheid zoals voorzien in de Nederlandse wet, om het CMNI-verdrag door partijen ook voor nationaal vervoer overeen te laten komen. Dit pleidooi is door de Regering afgewezen.

¹⁶ Zie Bundesrat Drucksache 563/06 p. 31

¹⁷ Zie Bundesrat Drucksache 563/06 p. 48.

¹⁸ J.O. no. 56 du 7 mars 2007 p. 4323 texte nr. 4, LOI nr. 2007-300 du 5 mars 2007 autorisant la ratification de la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

¹⁹ Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt, Fassung Januar 2000, IVR, blz. 25 ev.

Voor de scheepvaart op de Rijn worden in artikel 5 van de wet van 1 juni 1924 aangaande de invoering van de Franse handelswetten in de departementen Bas-Rhin, Haut-Rhin en de Moezel de bepalingen van de Duitse binnenvaartwet van 15 juni 1895 van toepassing verklaard (Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt BSchiffG uit 1895). Op grond van enkele algemene bevrijdende oorzaken is de aansprakelijkheid van de vervoerder in de BSchiffG uitgesloten. Ten aanzien van de aansprakelijkheid wordt in deze wet nog steeds het zeerechtelijke beginsel gehanteerd van beperking van de aansprakelijkheid met schip en lading (Par. 4 BSchiffG)²⁰. Deze regeling zal worden vervangen door het CMNI-verdrag.

België

In België is een voorstel van wet aanhangig dat beoogt aan het CMNI-verdrag “volkomen” gevolg te geven (artikel 2).

Volgens de Memorie van Toelichting bij het voorstel van wet is België niet voornemens om een verklaring conform artikel 31 CMNI af te leggen, die het verdrag op nationaal vervoer van toepassing zou verklaren, aangezien dit een interferentie met de in België toepasselijke wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting zou impliceren. Het toepassingsgebied van deze wet is ruimer dan het CMNI-verdrag en handelt ook over bevrachtingscontracten. Verder bevat het CMNI-verdrag een aantal bepalingen van dwingend recht, terwijl de Belgische wet van aanvullend recht is. Derhalve heeft België twijfels of het CMNI-verdrag geschikt zou zijn als vertrekpunt voor een desgewenste modernisering van de bestaande regelgeving die op nationaal fluviaal vervoer van toepassing is. Ten aanzien van het internationale vervoer wordt in de Memorie van Toelichting geconstateerd dat het CMNI-verdrag stilaan ingeburgerd raakt en België niet kan achterblijven.

Dit betekent dat het nationale goederenvervoer vooralsnog onderworpen blijft aan de suppletieve bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, voor zover de partijen er niet contractueel van afwijken. Er wordt dan ook gesteld dat niets de partijen dus belet om de Verdragsbepalingen toch contractueel van toepassing te verklaren op een nationaal goederenvervoer.

België is volgens de Memorie van Toelichting niet voornemens een verklaring conform artikel 32 CMNI af te leggen aangezien deze de facto slechts zin zou hebben als ook de omliggende landen een zelfde verklaring zouden afleggen. Daarmee blijft voor nationaal vervoer de ontheffing van aansprakelijkheid van de vervoerder voor navigatiefouten op basis van artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting van kracht. Bij grensoverschrijdend vervoer is de vervoerder aansprakelijk voor een navigatiefout tenzij hij deze contractueel uitsluit.

4. Samenvatting en conclusie

²⁰ Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage, Walter de Gruyter, Berlin 1991, blz. 71 ev.

De centrale doelstelling van een internationaal verdrag is primair het tot stand brengen van een internationale regeling met betrekking tot aansprakelijkheid van de vervoerder teneinde de rechtszekerheid in het internationale handelsverkeer te bevorderen²¹.

Het CMNI-verdrag is inmiddels in negen Staten in werking getreden. In twee Staten, Duitsland en Frankrijk, is de goedkeuringswet in werking getreden, inwerkingtreding van het Verdrag conform artikel 34 CMNI is binnenkort te verwachten. In België is een voorstel van wet aanhangig, dat naar verwachting in het najaar 2007 door de Belgische Kamer in behandeling wordt genomen. Het succes van een individueel verdrag laat zich in beginsel afmeten aan het aantal ratificaties²². Na een lange aanloopfase naar de totstandkoming is het CMNI-verdrag nadien spoedig in werking getreden en in korte tijd door een groot aantal landen geratificeerd. Bovendien is het toepassingsgebied van het CMNI-verdrag geografisch niet beperkt, zodat het niet ondenkbaar is dat de implementatie van het verdrag ook buiten Europa navolging zal krijgen²³. Een eerste stap in deze richting is reeds gezet door de recente ratificatie door de Russische Federatie. Daarmee schijnt het Verdrag in de voetsporen te stappen van één van zijn inspiratiebronnen, het CMR-verdrag,²⁴.

Ten aanzien van de reikwijdte kan volgende balans worden opgemaakt. De oorspronkelijke doelstelling van het verdrag, om zowel voor nationaal als voor grensoverschrijdend vervoer een uniforme regeling in te voeren, is in de definitieve verdragsversie slechts door middel van een aanvullende verklaring van de ratificerende Staat gerealiseerd. Een dergelijke verklaring is, voor zover bekend, afgegeven door Roemenië, Hongarije, Nederland (contractueel overeen te komen) en Zwitserland. Dit betekent dat slechts in deze landen het CMNI-verdrag zowel bij internationaal vervoer als ook bij nationaal vervoer van toepassing (te verklaren) is. Door het aanvullende karakter van de Belgische wet op de binnenbevrachting kan het CMNI-verdrag ook in België de jure en de facto voor nationaal vervoer van toepassing worden verklaard. Daarmee is de situatie vergelijkbaar met het wegvervoer waar eveneens een verschil blijft bestaan tussen grensoverschrijdend en nationaal vervoer. Zo is de CMR door een aantal landen eveneens op binnenlands vervoer van toepassing verklaard: sommige landen op directe wijze (Oostenrijk, België), andere landen door de CMR als voorbeeld te nemen (Nederland, Duitsland), weer anderen door middel van speciale wetgeving waarin

²¹ Vgl. Prof. Mr. K.F. Haak, *De internationale koers van Boek 8 BW*, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2007-4, p. 155 ev.

²² Vgl. Prof. Mr. K.F. Haak, *De internationale koers van Boek 8 BW*, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2007-4, p. 156.

²³ Conform artikel 33 lid 2 kan elke Staat partij worden bij dit Verdrag. Het Verdrag kent geen geografische beperking. Tijdens het van 11 –13 januari 2007 gehouden International Yangtze Inland Shipping Forum is in de voordracht over het CMNI-verdrag door de auteur ook de mogelijkheid tot toetreding en ratificatie door China aan de orde gesteld.

²⁴ Vgl. Prof. Mr. K.F. Haak, *Is het wenselijk/noodzakelijk de CMR te herzien?*, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2006 p. 81 ev. waarin is gesteld dat niet alleen (uitgezonderd Albanië) alle landen van Europa partij bij het CMR-Verdrag zijn, maar ook een toenemend aantal niet-Europese landen - in totaal 46 landen – en dat de CMR een groot uitstralingsvermogen bezit. Daarnaast wordt vermeld dat de CMR ook doorgedrongen is tot West-Afrika waar het model stond voor een uniforme regeling voor zowel internationaal als nationaal wegvervoer en waar in 2003 de "Acte uniforme relatif aux Contrats de Transport des Marchandises par Route" (AUCTMR) in werking is getreden. Overigens is Albanië in 2006 alsnog toegetreden evenals Armenië en Azerbaidjan.

de CMR voor internationaal en voor binnenlands vervoer met enkele afwijkingen is opgenomen (Engeland, Noorwegen, Finland)²⁵.

Het is te betreuren dat met name in vooraanstaande binnenvaartlanden, zoals Duitsland en Frankrijk, de ratificatie van het verdrag beperkt blijft tot het grensoverschrijdende vervoer dan wel aan partijen de mogelijkheid wordt geboden om CMNI op nationaal vervoer contractueel toe te passen. Zoals ook in Duitsland is bepleit, ware het wenselijk geweest om het CMNI verdrag ook voor nationaal vervoer van toepassing te verklaren, niet in de laatste plaats om concurrentievervalsing te voorkomen. Een unificatie per modaliteit ware te prefereren boven een - zoals in het Duitse geval - modaliteitenoverkoepelende²⁶. Frankrijk heeft ervoor gekozen voor het nationaal goederenvervoer over de binnenwateren de bestaande nationale wet overeind te houden, waardoor de vervoerder bij binnenlandse transporten onbeperkt aansprakelijk blijft.

De uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor nautische fouten, die - naast contractueel (Artikel 25 CMNI) - op grond van artikel 32 CMNI door een verklaring van een Verdragstaat genormeerd kan worden, blijkt tot op heden geen navolging gevonden te hebben. Zelfs de landen, die op grond van hun nationale wetgeving bij de totstandkoming van het Verdrag voor een dergelijke uitsluiting pleitten (Nederland en België)²⁷, hebben tot op heden geen noodzaak gevoeld, van deze verklaring gebruik te maken. Blijft voor de vervoerder slechts de mogelijkheid bestaan, om de aansprakelijkheid voor nautische fouten onder de CMNI contractueel uit te sluiten.

mr Theresia K. Hacksteiner
Algemeen Secretaris IVR en EBU

24.08.2007

²⁵ Vgl. Prof. Mr. K.F. Haak, *Is het wenselijk/noodzakelijkde CMR te herzien?*, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2006 p. 81 ev

²⁶ Vgl. Jaegers, *Zum Inkrafttreten der CMNI, TranspR 4-2007*, p. 141 ev, die er ook op wijst dat Herber reeds in 1978 pleitte voor de totstandkoming van een nieuw binnenvaartrecht door middel van een uniform verdrag.

²⁷ Zie Bundesrat Drucksache 563/06 p. 48

Bijlage

Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) Boedapest, 22-06-2001

Status rapport

Partij	Onder-tekening	Ratificatie ¹	Type ²	In werking	V/V
België	22-06-2001				Nee
Bulgarije	22-06-2001	19-04-2006	R	01-08-2006	Nee
Duitsland	22-06-2001				Nee
Frankrijk	22-06-2001				Nee
Hongarije	22-06-2001	07-05-2002	R	01-04-2005	Nee
Kroatië	22-06-2001	07-12-2004	R	01-04-2005	Nee
Luxemburg	06-09-2001	25-03-2004	R	01-04-2005	Nee
Moldavië	21-12-2001				Nee
Nederlanden, het Koninkrijk der	22-06-2001	20-06-2006	R	01-10-2006	Ja
Oekraïne	20-06-2002				Nee
Polen	20-06-2002				Nee
Portugal	22-06-2001				Nee
Roemenië	31-07-2001	03-04-2004	R	01-04-2005	Nee
Russische Federatie*		11-04-2007	T	01-08-2007	Nee
Slowakije	22-06-2001				Nee
Tsjechië	22-06-2001	14-11-2005	R	01-03-2006	Nee
Zwitserland	22-06-2001	19-05-2004	R	01-04-2005	Ja

¹) Zie de volgende kolom voor de wijze van instemming tot gebondenheid aan het verdrag

²) O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrchtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

³) Verklaringen of voorbehouden

* *Kroatië*: Sinds 08-10-1991, na het uiteenvallen van Joegoslavië.

* *Moldavië*: Onafhankelijk van de Sovjet-Unie sinds 27-08-1991.

* *Oekraïne*: Onafhankelijk van de Sovjet-Unie sinds 24-08-1991. Eerder al zelfstandige verdragsluitende bevoegdheid.

* *Russische Federatie*: Voor 25-10-1917 onder de naam Rusland. Sinds 24-08-1991, toen de Sovjet-Unie uiteenviel in Litouwen, Georgië, Estland, Letland, de Russische Federatie, Oekraïne, Belarus, Moldavië, Azerbeidzjan, Kyrgysztan, Oezbekistan, Tadzjikistan, Armenië, Turkmenistan en Kazachstan, onder de naam Russische Federatie, getreden in de rechten en verplichtingen van de Sovjet-Unie.

* *Slowakije*: Sinds 01-01-1993, na het uiteenvallen van Tsjechoslowakije in Tsjechië en Slowakije.

* *Tsjechië*: Sinds 01-01-1993, na het uiteenvallen van Tsjechoslowakije in Tsjechië en Slowakije.