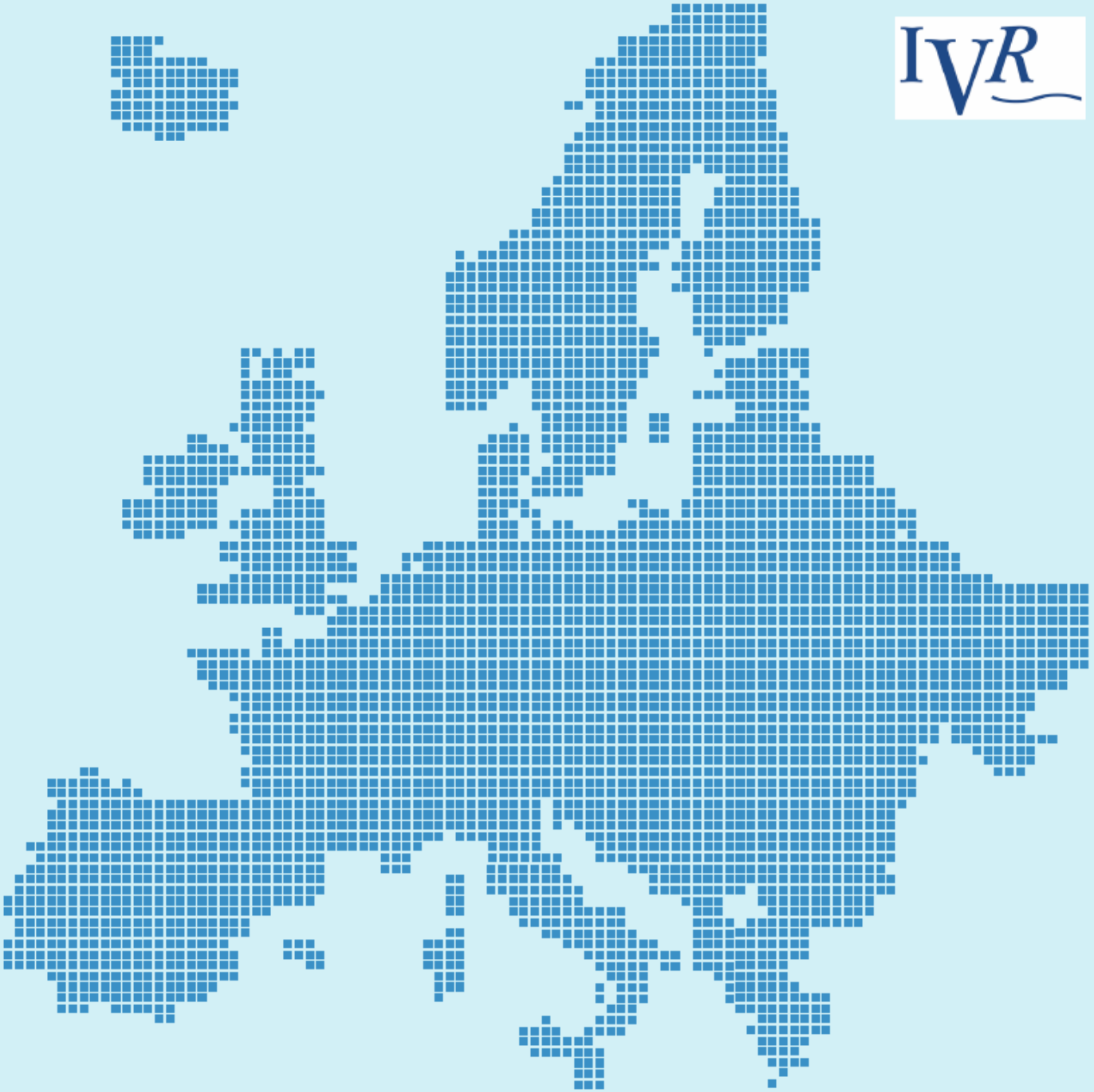
RECHTSPRAAK CMNI



IVR
Vasteland 78
3011 BN Rotterdam
T: +31 (0)10 411 60 70
F: +31 (0)10 412 90 91
E-mail: info@ivr.nl
www.ivr.nl

RECHTSPRAAK CMNI

GERECHT	*VINDPLAATS*	*ARTIKEL CMNI*	*ESSENTIE*
LG Aschaffenburg 14.05.2009	**1 HK O 137/08, 1 HKO 137/08**	**Art 5**	**Haftung des Frachtführers für einen Verspätungs- oder Verzögerungsschaden**

Selbst wenn die Vertragsparteien von einer bestimmten Transportdauer ausgehen, scheidet die Vereinbarung einer Lieferfrist i.S.d. Art. 5 CMNI bzw. § 423 HGB aus, sofern sie keinen fixen Übernahmetermin, der am Beginn einer solchen Frist stehen müsste, vereinbart haben. Verspätungen werden im Transportrecht auch jenseits des Art. 5 CMNI bzw. § 423 HGB vom Haftungssystem des allgemeinen Schuldrechts nach §§ 280 ff., insbesondere § 286, §§ 311 ff. und §§ 320 ff. BGB erfasst. Aber auch nach diesem Haftungssystem setzt die Haftung des Frachtführers für einen Verspätungs- oder Verzögerungsschaden voraus, dass ein eindeutiger Übernahmetermin vertraglich festgelegt bzw. durch spätere Verzugsbegründung konkretisiert worden wäre.

LG Stad 25.05.2009	**8 O 129/08**	**Art 16 Abs. 1, Art 21**	**Verunreinigung des Frachtguts durch Ladungsrückstände; Mitverschulden des Absenders**

Die CMNI hat mit Inkrafttreten des Zustimmungsgesetzes vom 17. März 2007 am 23. März 2007 innerstaatliche Wirkung erlangt, Der Frachtführer haftet gemäß Artikel 16 Abs. 1 CMNI für Verunreinigungen des Frachtgutes durch Vermischung mit Ladungsrückständen ‚Die Vorschrift des Art. 21 CMNI besagt nichts über eine Mithaftung des Absenders für schadensursächliche Umstände aus seinem Bereich. Nach deutschem Recht kommt die Berücksichtigung eines mitwirkenden Schadensbeitrages nach § 425 Abs. 2 HGB auch dann in Betracht, wenn dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB anzulasten ist. § 254 BGB kann daher im Rahmen der Schadensbemessung als die CMNI ergänzendes nationales Recht herangezogen werden

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

OLG Stuttgart 1.7.2009 | **openJur 2012/61731** | **Art. 2 Abs. 1, 34 Abs. 2** | **Unanwendbarkeit CMNI auf Schadensfall vor völkerrechtlichem Inkrafttreten**

Das CMNI ist auf den vorliegenden Schadensfall nicht anwendbar, da es zum Zeitpunkt des Schadens am 25.3.2007 kein geltendes deutsches Recht war. Zwar ist das vom 17.3.2007 stammende deutsche Vertragsgesetz zum CMNI bereits vor dem Schadensfall, nämlich am 23.03.2007, in Kraft getreten. Entscheidend für die vorliegende Unanwendbarkeit ist jedoch, dass das CMNI selbst nach der am 10.07.2007 erfolgten Hinterlegung gemäss Art. 34 Abs. 2 CMNI für Deutschland erst am 01.11.2007 in Kraft getreten ist (sowohl nach Vollzugs- als auch Transofrmationstheorie).
Auch Art. 2 Abs. 1 CMNI macht die deutsche Ratifikation als Voraussetzung für dessen Anwendbarkeit nicht entbehrlich. Voraussetzung für die Anwendbarkeit des gesamten CMNI ist, dass das CMNI Bestandteil der Rechtsordnung ist, welche auf den betreffenden Streifall anzuwenden ist.

RB Rotterdam 30.9.2009 | **ECLI:NL:RBROT:2009:9227** | **Art. 3 lid 2, 10 lid 2, 16 lid 1 CNMI** | **Begrip aflevering**
S&S 2010,27

Het begrip aflevering (“Ablieferung”, “delivery” , “livraison”) wordt in de CMNI niet nader omschreven. In het licht van de CMNI als geheel en van art. 10 lid 2 in het bijzonder dient het begrip aflevering in de zin van art. 3 lid 2 of art. 16 lid 1 CMNI te worden uitgelegd als het moment waarop de vervoerder de geadresseerde (of anderszins rechthebbende) de gelegenheid geeft over de goederen aan boord van het schip te beschikken.
De door regen aan de van Duitsland naar Nederland vervoerde goederen ontstane schade tijdens de lossing vond plaats na het losgereed maken van het schip en komt derhalve niet voor rekening van de vervoerder.

RB Rotterdam 11.11.2009 | **ECLI:NL:RBROT:2009: 2525** | **Art. 2 lid 1** | **Toepasselijkheid CNMI**
S&S 2011,6

Ingevolge art. 2 lid 1 CMNI is het Verdrag van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering gelegen zijn in twee verschillende Staten waarvan er tenminste één Partij is bij dit Verdrag.
Nu het tijdstip van het sluiten van de vervoerovereenkomst van goederen van Nederland (voor welk land de CMNI op 1 oktober 2006 in werking is getreden) naar België (dat geen partij is bij de CMNI) als het laden en het lossen van de goederen dateren van voor 1 oktober 2006, mist het Verdrag toepassing.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

LG Hamburg **413 HKO 71/10, 413 HK O 71/10** **Art. 34 Abs. 2** **Anwendbarkeit CMNI**
28.10.2010

Auf einen spätestens am 25. September 2006 geschlossenen Frachtvertrag finden die Regeln des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt – Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) keine Anwendung, da die Bundesrepublik Deutschland die Ratifizierungsurkunde am 10. Juli 2007 beim Depositar hinterlegt hat und das Übereinkommen somit gemäß Art. 34 Abs. 2 CMNI erst am 1. November 2007 Teil der deutschen Rechtsordnung geworden ist.

RB Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:1191.** **Art. 6 lid 2, 8 CNMI** **Informatieplicht afzender**
1.12.2010 **S&S 2012,89**

Tijdens belading van de goederen voor het transport van Nederland naar Duitsland raakt het casco beschadigd. De afzender rust ingevolge art. 6 lid 2 jo.art. 8 CMNI de plicht tot juiste inlichting over het gewicht, het zwaartepunt en de belasting van de goederen. Bewijslast dat afzender in het stuwplan voorafgaand aan de belading onjuiste gegevens t.a.v. de maximale belasting heeft verstrekt, rust op de vervoerder. Slaagt de vervoerder in dit bewijs, dan staat daarmee de aansprakelijkheid van de afzender vast. Komt echt vast te staan dat ook bij het maximaal toegestaan gewicht het schip de lading niet had kunnen dragen, dan is sprake van een voor het vervoer ongeschikt schip en vervalt de aansprakelijkheid van de afzender.

OLG Hamburg **6 U 32/08** **Art. 34 Abs. 2** **Anwendbarkeit CMNI**
05.01.2011

Auf einen Schadensfall am 25. März 2007 war das am 1. November 2007 in Deutschland in Kraft getretene CMNI noch nicht anwendbar. Das frühere Inkrafttreten des Zustimmungsgesetzes ist insofern unerheblich.
Bei einem Schaden auf der Binnenschiff-Teilstrecke nach Rotterdam bestimmt sich die Haftung nach dem hypothetischen, auf dieser Teilstrecke anwendbaren Recht. Gemäß § 26 BinSchPRG finden die §§ 407 ff. HGB Anwendung bzw. die CMNI nach erfolgter Umsetzung in Deutschland.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

OLG Karlsruhe
Havarie
19.5.2011

22 U 3/10 BSch | **Art. 16 Abs.1, 25 Abs. 2 lit. a** | **Haftung für verunreinigte Ladung nach**

Von Art. 16 Abs. 1 werden Wertminderungen erfasst, die infolger einer physikalischen oder chemischen Substanzveränderung des Gutes eintreten. Die Notleichterung des Schiffes nach Havarie, betrifft den Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens. Der Frachtvertrag wird durch die Bergung der Ladung im Anschluss an die Havarie nicht vorzeitig beendet.
Haftungsausschluss für nautisches Verschulden bei internationalen Transporten in vorformulierten allg. Transportbedingungen wirskam vereinbart (Art 25 Abs. 2 lit. a)

Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
10.07.2012

3 U 133/09 BSchRh | **Art 34 Abs 2** | **Anwendbarkeit CMNI**

Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) war am Unfalltag, dem 25. März 2007 (hier: Überbordgehen von Containern bei einem Wendemanöver eines Rheinschiffs), noch kein geltendes deutsches Recht, weil es nach der Regelung über das In-Kraft-Treten des Übereinkommens in Art. 34 Abs. 2 CMNI für die Bundesrepublik Deutschland erst am 01. November 2007 in Kraft getreten ist und nicht am Tag nach der Verkündung des Zustimmungsgesetzes am 23. März 2007.

Kh. Antwerpen
20.12.2012

Onuitgegeven | **Art. 16** | **Bewijslast – Aansprakelijkheid vervoerder**

Een lading benzeem komt gecontamineerd aan te Antwerpen. Gelaedeerden vangen voor de rechtbank bot omdat zij niet aantonen dat de schade aan het product tijdens het fluviale transport werd veroorzaakt. De bewijslast dat een ‘in spec’ product werd geladen en de schade tijdens het transport werd veroorzaakt, ligt overeenkomstig artikel 16.1. CMNI op de lading.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

RB Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:2013:8426** **Art. 1, 2, 3 lid 2, 6 lid 4, 8, 29, 31** **Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing**
27.2.2013 **S&S 2014,4**

CMNI niet rechtstreeks van toepassing op binnenlands vervoer in Nederland. Ingevolge de door Nederland bij de toetreding tot de CMNI op basis van art. 31 afgelegde verklaring en het daarop gebaseerde art. 8:889 BW kunnen partijen evenwel overeenkomen dat, in afwijking van Nederlands binnenvaartrecht, de CMNI op de overeenkomst van toepassing is. Nederlands recht is daarbij aanvullend van toepassing (art.29 CMNI).
Inontvangstneming en aflevering vinden plaats aan boord van het schip (art. 3 lid 2), waarbij de afzender verplicht is tot belading (art. 6 lid 4). Voor aflevering volstaat dat de vervoerder de geadresseerde de gelegenheid biedt de goederen uit het schip te lossen. De CMNI bevat geen bepaling op grond waarvan de afzender verplicht is tot lossing; evenwel bevat de CMNI evenmin een bepaling waaruit blijkt dat de afzender niet aansprakelijk is voor schade ontstaan bij aflevering of lossing van de goederen (in casu grijperschade). Art. 6 en 7 bevatten geen verplichtingen van de afzender t.a.v. aflevering of lossing van goederen, zodat de afzender evenmin o.g.v. art. 8 aansprakelijk is.
Volgens aanvullend Nederlands recht rust op de afzender evenmin de plicht tot lossing, maar is hij, behoudens overmacht, aansprakelijk voor de schade aan het casco veroorzaakt bij de behandeling van de goederen tijdens de lossing (art. 8:913 BW).

Kh. Antwerpen **Onuitgegeven** **Art. 14** **Wijziging transportopdracht**
27.03.2013

De bevrachter kan de transportopdracht overeenkomstig artikel 14 CMNI wijzigen.

RB Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:2013:6177** **Art. 2, 3 lid 2, 8 Abs. 2, 29 CNMI** **Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing**
3.7.2013

De CMNI beantwoordt niet de vraag welke partij aansprakelijk is voor de schade aan het schip die bij lossing van de goederen aan het schip is ontstaan. Die vraag dient aan de hand van aanvullend Nederlands recht te worden beantwoord. Nu de afzender geen enkele bemoeienis met de lossing heeft gehad, is deze niet aansprakelijk. Naar Nederlands recht is de ontvanger verplicht de goederen uit het schip te lossen. Wanneer zich daarbij schade voordoet aan het schip is de ontvanger, behoudens overmacht, daarvoor aansprakelijk (art.8:929 lid 2 jo. art. 8:913 BW).

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

Kh. Antwerpen 5.12.2013	**Onuitgegeven**	**Art. 18**	**Aansprakelijkheid vervoerder – reisverlies**

De vervoerder is ontheven van zijn aansprakelijkheid indien het verlies of de schade het gevolg is kunnen zijn van oa. het laden en het lossen door de afzender of de geadresseerde of de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade zoals o.m. verlies in volume of gewicht. Een lading diesel diende ingevolge motorpech van een schip overgeladen te worden op een ander schip. Tekorten van 0,24 %M en 0,165 % achtte de rechtbank normaal door temperatuurschommelingen, foutmarge bij metingen, achterblijven in leidingen enz. Geen aansprakelijkheid van de vervoerder.

OLG Hamburg 5.12.2013	**Justiz –Portal Hamburg 6 U 194/10,**	**Art. 16 Abs. 1, 19, 21**	**Haftungsmassstab und Entlastungsbeweis des Hauptfrachtführers, Handelsbrauch betreffend Haftungsausschluss für nautisches Verschulden**

Ladungsschäden entstanden durch Kollision.

Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens wurde nicht zwischen den Parteien vereinbart. Der Absender, der den Hauptfrachtführer aus Vertrag in Anspruch nimmt, muss sich nur die Einwendungen aus dem mit dem Hauptfrachtführer geschlossenen Vertrag entgegen halten lassen, nicht solche aus dem Vertragsverhältnis des Hauptfrachtführers mit dem Unterfrachtführer. Ein derartiger “Durchgriff” von Haftungsbeschränkung gegenüber dem Absender ist auch nicht nach Treu und Glauben geboten, da den Parteien die nachteiligen Regressmöglichkeiten bei Vertragsschluss mit dem Absender in der Regel bekannt sein dürften.

Für Entlastungsmöglichkeit nach Art. 16 CMNI ist allgemeine Sorgfaltspflicht in Anlehnung an das niederländische Recht ausreichend. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Transportrecht erleichtert.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

OLG Düsseldorf **18 U 27/12-dejure.org** **Art. 11, 19, 20 Abs. 1** **Haftungshöchstbetrag für Ladungsschäden in Container**
26.2.2014 **TranspR 6-2014**

Aufgrund fehlender Angaben in einer Frachturkunde zu den Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt im Sinne von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI sind bei der Feststellung der Haftungshöchstsumme für jede Packung oder andere Ladungseinheit nach Art. 20 Abs. 1 Satz1 25.000 Rechnungseinheiten in Ansatz zu bringen und nicht bloss 666,67.

Mit einer Frachturkunde im Sinne der CMNI ist nur die Frachturkunde gemeint, welche der Frachtführer ausgestellt hat, der auch für einen etwaigen Schaden haftbar gemacht wird. Angaben in Fremddokumenten muss sich dieser Frachtführer nicht zurechnen lassen, denn der Frachtbrief ist nur für das Verhältnis zwischen Frachtführer und Absender massgeblich. Andernfalls würden die Vermutungswirkungen des Art. 11 Abs. 3 CMNI u.a. zu Mass und Anzahl der übernommenen Güter, zu Lasten des Frachtführers eintreten. Fehlt eine derartige Frachturkunde, ist es nach Sinn und Zweck der Norm hinzunehmen, dass hieraus im Einzelfall unbillige Ergebnisse resultieren. Wenn der Frachtführer auf die Erstellung einer Frachturkunde bei Übernahme der Ladung verzichtet, hat er die sich hieraus ergebenden Nachteile hinzunehmen, die sich – vor allem beweisrechtlich – auswirken können.

Zahlungsverpflichtungen aus der Havarie Grosse sind Güterschäden im Sinne des Art. 19 Abs. 2.

RB Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:5252** **Art. 9, 29 CNMI** **Opzegging vervoerovereenkomst**

De CMNI regelt wel de bevoegdheid van de vervrachter om de bevrachtingsovereenkomst op te zeggen als de bevrachter niet aan bepaalde verplichtingen voldoet (art. 9), maar bevat geen regeling voor opzegging door de bevrachter bij beschadiging van het schip, tengevolge waarvan de voorgenomen reis van Nederland naar Duitsland niet kan doorgaan.

Volgens aanvullend Nederlands recht is de vervrachter, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, bevoegd de overeenkomst op te zeggen (art. 8:935 BW). Gezien de verhoudingen in de binnenvaart is het aan het oordeel van de vervrachter overgelaten of het schip al dan niet zo ernstig beschadigd moet worden beschouwd, dat opzegging gerechtvaardigd is.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

RB Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:2014:6975** **Art. 2, 3 leden 3 en 5, 6 leden 2 en 4, 8, 18 lid 1** **Verantwoordelijkheid van afzender en vervoerder bij belading schip**

20.8.2014 **S&S 2014, 88**

Wegens verkeerde belading van de van Nederland naar Duitsland te vervoeren lading plooit en zinkt het schip.
De CMNI dient te worden uitgelegd aan de hand van art. 31 en 32 van het Weens Verdragenverdrag, zodat mede van belang zijn de Travaux Préparatoires.
De CMNI bevat over het algemeen regelend recht, behoudens t.a.v. de aansprakelijkheid van de vervoerder. Uit art. 3 en 6 CMNI volgt dat bij de inontvangstneming van goederen aan boord van het schip afzender en vervoerder beiden verantwoordelijkheid dragen. De afzender is gehouden tot het laden en stuwen volgens de gebruiken in de binnenvaart. Schakelt hij daarbij de hulp van derden in, dan draagt hij daarvoor de verantwoordelijkheid (art.8 lid 2). De afzender dient de vervoerder te informeren over de juiste en volledige informatie van de goederen. De vervoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en kan instructies geven bij de belading van het schip.
Nu de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden van de afzender afdoende geregeld zijn in de CMNI komt aanvullend nationaal recht (in casu Duits recht) niet aan de orde.
Bij foute belading door de afzender kan de vervoerder zich jegens ladingsbelanghebbenden beroepen op de excepties van art. 18 lid 1 onder a en b.

Hof Den Haag **ECLI:NL:GHDHA:2014:4309** **Art. 2, 3 Abs. 2, 6 Abs. 4, 8 Abs. 2, 10 Abs. 2, 16 Abs. 2, 29 Abs. 1-3** **Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing; leemte in het Verdrag**

30.12.2014 **(Hoger beroep van Rb. Rotterdam 3.7.2013; ECLI:NL:RBROT:2013:6177)**

De rechtsverhouding van partijen (vervoer van Nederland naar Frankrijk) wordt beheerst door de CMNI met aanvullend nationaal recht waar het Verdrag voor een geschilpunt geen regeling bevat.
Bij gebreke van een door partijen gemaakte rechtskeuze is alsdan toepasselijk het recht van het land waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft. In casu is dat Nederlands recht aangezien de vervoerder in Nederland is gevestigd en de laadhaven eveneens in Nederland ligt.
Onder de CMNI is de afzender verplicht de goederen te laden, te stuwen en vast te zetten aan boord van het schip, maar het lossen wordt niet genoemd. De Memorie van Toelichting van de (Nederlandse) Goedkeuringswet op de CMNI gaat ervan uit dat de afzender en de ontvanger zorgdragen voor respectievelijk de lading en de lossing. Uitgaande van art. 3 lid 2 CMNI, dat bepaalt dat de inontvangstneming en aflevering aan boord van het schip plaats heeft, kan worden betoogd dat lossing van de goederen buiten de vervoerovereenkomst valt. In dat geval resteert slechts een buitencontractuele aansprakelijkheid voor schade tijdens lossing. Vanuit dit perspectief is er geen leemte in het Verdrag, zodat het niet zonder meer voor de hand ligt terug te grijpen op het toepasselijk nationaal (in casu Nederlands) recht.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

AG Mannheim **30C1/14 BSch** **Art. 6 Abs. 4** **Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung**
17.4.2015

Absender gegenüber dem Frachtführer zum Löschen der Ladung verpflichtet. Diese Verpflichting ergibt sich aus dem Chartervertrag i.V.m. Art. 6 Abs. 4 CMNI. Auf die zwischen den Parteien geschlossene und als "Chartervertrag" bezeichnete Vereinbarung sind hinsichtlich der Verlade- und Entladeverpflichtung die Vorschriften der CMNI anwendbar. Da sich im Vertrag keine Sonderregelungen über das Ver- und Entladen des Schiffes finden, die Materie aber auch bei der Annahme eines (Zeit-) Mietvertrages offenkundig regelungsbedürftig ist, kommt insoweit deutsches Transportrecht zur Anwendung. In der Sache wäre damit die Vorschrift des Par. 412 HGB einschlägig, wenn nicht – wie vorliegend – Art. 6 Abs. 4 CMNI als deutsches Transportrecht aufgrund der grenzüberschreitenden Beförderung vorrangig zu beachten wäre. Nach dieser Vorschrift trifft die Beklage als Vertragspartnerin die Pflicht zur Enladung des Schiffes. Zwar ist das Löschen der Ladung dort nicht eigens erwähnt, doch schliesst sich das Gericht der vorherrschenden Lieraturansicht an, dass es sich dabei um ein Redanktionsversehen handelt (von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht 5. Auflage, Art. 6 CMNI RZ 28). Letztlich kann dies aber auch dahinstehen, da das ansonsten zur Anwendung gelangende Frachtrecht des HGB in Par. 412 Abs. 1. die Verpflichtung der Beklagten zur Löschung der Ladung ausdrücklich normiert.

Kh. Antwerpen **Onuitgegeven** **Art. 6 lid 4** **laadplicht afzender – schade aan het schip**
05.5.2015

Artikel 6 lid 4 CMNI bepaalt dat de afzender verplicht is om de goederen te laden, te stuwen en vast te zetten. De afzender-bevrachter draagt de verantwoordelijkheid voor schade aan het schip ontstaan tijdens de belading, vermits deze geen concreet gebrek aan toezicht van de schipper tijdens de laadverrichtingen (cfr. aanvullend Belgisch recht: art. 8 Wet Rivierbevrachting), aantoont.

Antwerpen **IHT 2015, afl. 4, 457** **Art. 1 – art. 29** ***laadplicht afzender – schade aan het schip***
18.5.2015

Afzender onder het CMNI is eenieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder (art. 1, 4.). Geadresseerde is volgens het CMNI de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen (art. 1, 5.). Het loutere feit dat een partij FOB-koper (Free on Board) is van de vervoerde goederen impliceert niet dat deze partij per definitie afzender of geadresseerde is onder de vervoerovereenkomst, wanneer geen enkel stuk voorligt waaruit blijkt wie de vervoerovereenkomst gesloten heeft, aan wie de vracht gefactureerd werd, wie de vracht betaald heeft, enz.
Bij goederenvervoer over internationale binnenwateren wordt de vervoerovereenkomst beheerst door de bepalingen van het CMNI en, krachtens artikel 29 CMNI aanvullend door het nationale recht waarmee de nauwste banden zijn. Aangenomen kan worden dat, indien in de staat waar het schip geregistreerd is, ook de loshaven of de plaats van aflevering gelegen is, de overeenkomst de nauwste banden heeft met het recht van dit land.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak

Kh. Antwerpen 21.5.2015 | **Onuitgegeven** | **Art. 19 lid 2 en lid 5 – art. 22 – art. 25** | **Aansprakelijkheidsbeperking (onder)vervoerder**

De terugbetaling van gevolgschade (kosten ingevolge de weigering van de ontvanger om de goederen in ontvangst te nemen) komen onder het Verdrag niet in aanmerking voor vergoeding. De vracht is steeds verschuldigd cfr. artikel 19 lid 5 CMNI. Ook het kuisen van het schip behoort tot de verplichtingen van de ladingbelanghebbende zodat de vervoerder die dit gedaan heeft hiervoor vergoed moet worden.

RB Rotterdam 10.6.2015 | **ECLI:NL:RBROT:2015:4078** | **Art. 6 lid 4, 29** | ***Losplicht ontvanger***

Volgens art. 6 lid 4 CMNI dient de afzender te laden. Hoewel de CMNI niet vermeldt wie dient te lossen, geldt daarvoor dat die plicht eveneens op ladingbelanghebbenden rust. Volgens het aanvullend Nederlands recht rust die plicht op de ontvanger (art. 8:929 lid 2 BW).

Hof Den Bosch 4.8.2015 | **ECLI:NL:GHSHE:2015:2992** | **Art. 29** | **Bewijslastverdeling**

S&S 2015,136

De CMNI bevat geen bepaling over bewijslastverdeling; daarvoor geldt het aanvullend toepasselijk nationaal recht.
Het CMNI-Verdrag bevat eenvormig recht en dient aan de hand van de art. 31 en 32 van het Weens Verdragenverdrag 11te worden uitgelegd.

Hof Den Haag 23.2.2016 | **ECLI:NL:GHDHA:2016:439** | **Art. 2, 3 lid 2, 6 lid 4, 8 lid 2, 10 lid 2, 16 lid 2, 29 lid 1-3 (tussenarrest van 30.12.2014,ECLI:NL:GHDHA:2014:4309)** | **Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing; leemte in het Verdrag**

De afzender is noch volgens de CMNI noch naar het aanvullend Nederlands recht *ten allen tijde* aansprakelijk voor de tijdens de lossing aan het schip veroorzaakte schade. Een heersende opvatting in rechtspraak of literatuur voor de opvatting dat aansprakelijkheid van de afzender voor bedoelde schade in de CMNI besloten ligt ontbreekt. In overeenstemming met de CMNI wijst de Nederlandse Goedkeuringswet eveneens naar de ontvanger voor wat betreft de inontvangstneming en lossing van de goederen. De afzender is niet naast de ontvanger aansprakelijk voor schade bij lossing.
De aansprakelijkheid van afzender is naar Nederlands recht geen risico- maar schuldaansprakelijkheid, waarbij de mogelijkheid van overmacht aanwezig blijft.

©Copyright IVR, CMNI Rechtspraak