

# RECHTSPRAAK CMNI



IVR  
VASTELAND 78  
3011 BN ROTTERDAM

[INFO@IVR-EU.COM](mailto:INFO@IVR-EU.COM)  
[WWW.IVR-EU.COM](http://WWW.IVR-EU.COM)

## GERECHT

## VINDPLAATS

## ARTIKEL CMNI

## ESSENTIE

**LG Aschaffenburg**  
**14.05.2009**

**1 HK O 137/08, 1 HKO 137/08 Art 5**

**Aansprakelijkheid vervoerder voor een  
vertragingsschade**

Zelfs wanneer verdragspartijen uitgaan van een bepaalde duur van het transport is er geen sprake van een bepaalde overeengekomen termijn in de zin van art. 5 CMNI resp. § 423 HGB indien deze geen vaste termijn van in ontvangst name zijn overeengekomen, waarmee een dergelijk termijn zou moeten beginnen. Vertragingen in het vervoerrecht vallen ook buiten art. 5 CMNI resp. § 423 HGB onder het aansprakelijkheidssysteem van het algemene schuldrecht conform §§ 280 ev., met name § 286, §§ 311 ev. en §§ 320 ef. BGB. Maar ook binnen dit aansprakelijkheidssysteem veronderstelt de aansprakelijkheid van de vervoerder voor een vertragingsschade dat een concrete termijn van aflevering contractueel is overeengekomen dan wel door middel van een latere opgave van reden voor de vertraging geconcretiseerd zou zijn.

**LG Stade**  
**25.05.2009**

**8 O 129/08**  
**ZfB 2009, Nr. 10, p. 2045 ev**

**Art 16 lid. 1, Art 21**

**Verontreiniging van de lading door lading-  
restanten; Medeschuld van de afzender**

Het CMNI verdrag heeft op grond van de goedkeuringswet van 17. maart 2007 op 23. maart 2007 nationale werking verkregen. De vervoerder is overeenkomstig artikel 16 lid 1 CMNI aansprakelijk voor verontreiniging van de lading ogv vermenging met ladingrestanten. De bepaling van art. 21 CMNI zegt niets tav medeschuld van de afzender voor causale omstandigheden tav de schade in diens sfeer. Naar Duits recht moet er overeenkomstig § 425 lid 2 HGB ook dan rekening worden gehouden met een meespelende schadebijdrage wanneer de vervoerder gekwalificeerde schuld in de zin van § 435 HGB te verwijten valt. § 254 BGB kan derhalve in het kader van de schadeberekening als het CMNI verdrag aanvullend nationaal recht worden betrokken.

**OLG Stuttgart**  
**1.7.2009**

**openJur 2012/61731**

**Art. 2 lid 1, 34 lid 2**

**Niet toepasselijkheid CMNI op een schade voor  
volkenrechtelijke inwerkingtreding**

Het CMNI verdrag vindt geen toepassing in het onderhavige geval, aangezien het op het moment van het ontstaan van de schade op 25.3.2007 geen toepasselijk Duits recht was. Weliswaar is de op 17.3.2007 gedateerde Duitse verdragswet tav de CMNI reeds voor het optreden van de schade, namelijk op 23.03.2007, in werking getreden. Maatgevend voor de in casu niet toepasselijkheid is echter dat het CMNI verdrag zelf na de op 10.07.2007 geschiedde nederlegging conform art. 34 lid 2 CMNI voor Duitsland pas op 01.11.2007 in werking is getreden (zowel conform executie- als ook conform transformatietheorie).

Ook art. 2 lid 1 CMNI maakt de Duitse ratificatie als voorwaarde voor de toepasselijkheid niet ontbeerlijk. Voorwaarde voor de toepasselijkheid van het gehele CMNI verdrag is dat het verdrag deel uitmaakt van de rechtsorde die op de betreffende casus toepasselijk is.

## RECHTSPRAAK CMNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CMNI	ESSENTIE
<b>RB Rotterdam</b> <b>30.9.2009</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:2009:9227</b> <b>S&amp;S 2010,27</b>	<b>Art. 3 lid 2, 10 lid 2, 16 lid 1</b>	<b>Begrip aflevering</b>
<p>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.</p> <p>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.</p>			
<b>RB Rotterdam</b> <b>11.11.2009</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:2009: 2525</b> <b>S&amp;S 2011,6</b>	<b>Art. 2 lid 1</b>	<b>Toepasselijkheid CNMI</b>
<p>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.</p> <p>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.</p>			
<b>LG Hamburg</b> <b>28.10.2010</b>	<b>413 HKO 71/10,</b> <b>413 HK O 71/10</b>	<b>Art. 34 lid 2</b>	<b>Toepasselijkheid CNMI</b>
<p>Op een ten laatste op 25 September 2006 gesloten vracht overeenkomst vinden de bepalingen van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) geen toepassing, aangezien de Bondsrepubliek Duitsland de ratificatieoorkonde op 10 juli 2007 bij de depositaris heeft nedergelegd en het verdrag derhalve conform art. 34 lid 2 CMNI pas op 1 november 2007 bestanddeel van de Duitse rechtsorde is geworden.</p>			
<b>RB Rotterdam</b> <b>1.12.2010</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:1191.</b> <b>S&amp;S 2012,89</b>	<b>Art. 6 lid 2, 8</b>	<b>Informatieplicht afzender</b>
<p>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.</p>			

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CMNI	ESSENTIE
<b>OLG Hamburg</b> <b>05.01.2011</b>	<b>6 U 32/08</b>	<b>Art. 34 lid 2</b>	<b>Toepasselijkheid CMNI</b>

Op een schadegeval van 25 maart 2007 was het op 1 november 2007 in Duitsland in werking getreden CMNI verdrag nog niet van toepassing. De vroegere inwerkingtreding van de toestemmingswet is in zo verre onbeduidend.

Bij een schade op een deel over binnenwateren naar Rotterdam wordt de aansprakelijkheid bepaald op basis van de hypothetisch op dit traject toepasbare recht. Conform § 26 BinSchPRG vinden de §§ 407 ff. HGB toepassing resp. de CMNI na implementatie in Duitsland.

<b>OLG Karlsruhe</b> <b>19.5.2011</b>	<b>22 U 3/10 BSch</b> <b>ZfB 9/2011, p. 2143 ev</b>	<b>Art. 16 lid 1, 25 lid 2 sub a</b>	<b>Aansprakelijkheid voor verontreinigde lading na een avarij</b>
--	--	--------------------------------------	---

Onder art. 16 lid 1 vallen waardeverminderingen, die ten gevolge van een fysische of chemische verandering van de substantie van de goederen optreden. In zoverre is het objectief gerechtvaardigde vermoeden van een inhoudelijke wijziging voldoende als dit een waardevermindering heeft geleid. De noodlossing van het schip na de avarij betreft de uitsluiting voor nautische fout. De overeenkomst van vervoer wordt door de berging van de lading aansluitend aan de avarij niet vroegtijdig beëindigd.

Uitsluiting van aansprakelijkheid voor nautische fout bij internationaal vervoer in voor geformuleerde algemene vervoer voorwaarden is afdoende overeengekomen (art 25 lid 2 sub a)

<b>Rheinschiffahrts- obergericht Köln</b> <b>10.07.2012</b>	<b>3 U 133/09 BSchRh</b> <b>ZfB 10/2012, p. 2201</b>	<b>Art. 34 lid 2</b>	<b>Toepasselijkheid CMNI</b>
--	---	----------------------	------------------------------

Het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) was op de dag van het ongeval, 25 maart 2007 (hier: over boordslaan van containers bij een keermaneuver van een Rijnschip), nog geen geldend Duits recht, aangezien het na de regeling inzake de inwerkingtreding van het verdrag in art. 34 lid 2 CMNI voor de Bondsrepubliek Duitsland pas op 1 november 2007 in werking is getreden en niet op de dag van de afkondiging van de toestemmingswet op 23 maart 2007.

<b>Kh. Antwerpen</b> <b>20.12.2012</b>	<b>Niet gepubliceerd</b>	<b>Art. 16</b>	<b>Bewijslast – Aansprakelijkheid vervoerder</b>
---	--------------------------	----------------	--

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.

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CMNI	ESSENTIE
<b>RB Rotterdam 27.2.2013</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:2013:8426 S&amp;S 2014,4</b>	<b>Art. 1, 2, 3 lid 2, 6 lid 4, 8, 29, 31</b>	<b>Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing</b>

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).

<b>Kh. Antwerpen 27.03.2013</b>	<b>Niet gepubliceerd</b>	<b>Art. 14</b>	<b>Wijziging transportopdracht</b>
-------------------------------------	--------------------------	----------------	------------------------------------

De bevrachter kan de transportopdracht overeenkomstig artikel 14 CMNI wijzigen.

<b>RB Rotterdam 3.7.2013</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:2013:6177 S&amp;S 2016,51</b>	<b>Art. 2, 3 lid 2, 8 lid 2, 29</b>	<b>Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij lossing</b>
----------------------------------	--	-------------------------------------	--

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).

<b>RB. Rotterdam 02.04.2014</b> (vervolg van RB. Rotterdam 03-07-2013, ECLI:NL:RBROT:2013:6177 S&S 2016/51)	<b>ECLI:NL:RBROT:2014:10954 S&amp;S 2016,51</b>		<b>Aansprakelijkheid voor schade van schip bij lossing. Schadeberekening</b>
--	---	--	--

## GERECHT

## VINDPLAATS

## ARTIKEL CMNI

## ESSENTIE

Aan de hand van abstracte schadeberekening wordt de tijdens lossing aan het schip toegebrachte schade vastgesteld op E 26.000, waarvoor de ontvanger jegens de scheepseigenaar aansprakelijk is.

**Kh. Antwerpen**

**Niet gepubliceerd**

**Art. 18**

**Aansprakelijkheid vervoerder – reisverlies**

**5.12.2013**

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**

**Justiz –Portal Hamburg**

**Art. 16 lid 1, 19, 21**

**Maatstaf voor aansprakelijkheid en ontlastend bewijs van de hoofdvervoerder; handelsgebruik betreffend uitsluiting van aansprakelijkheid voor nautische fout**

**5.12.2013**

**6 U 194/10, ZfB 3/2014, p. 2263 ev**

Ladingschade ontstaan door aanvaring. Uitsluiting van aansprakelijkheid voor nautische fout werd door partijen niet overeengekomen. De afzender, die bij de hoofdvervoerder op grond van overeenkomst klaagt, hoeft slechts de bezwaren uit de met de hoofdvervoerder gesloten overeenkomst tegen zich laten gelden, niet zulke uit de overeenkomst van de hoofdvervoerder met de ondervoerder. Een dergelijke “doorgreep” van beperking van aansprakelijkheid tegenover de afzender is ook niet gebaseerd op redelijkheid en billijkheid, aangezien aan partijen de nadelige regres mogelijkheden bij het afsluiten van het contract met de afzender over het algemeen zijn bekend.

Voor een ontlastingsmogelijkheid conform art. 16 CMNI is een algemene zorgvuldigheidsplicht naar Nederlands recht voldoende. De vervoerder heeft daarmee in vergelijking met Duits recht een lichtere bewijslijst à decharge.

**OLG Düsseldorf**

**18 U 27/12-dejure.org**

**Art. 11, 19, 20 lid 1**

**Aansprakelijkheidslimiet voor ladingschade in container**

**26.2.2014**

**TranspR 6-2014**

Op grond van ontbrekende gegevens in het vervoersdocument mbt verpakkingen of laadeenheden zoals in de container verpakt in de zin van art. 20 lid 1 zin 2 CMNI zijn bij de vaststelling van de limieten van aansprakelijkheid voor elke verpakking of andere laadeenheid conform art. 20 lid 1 zin 25.000 rekeneenheden van toepassing en niet slechts 666,67.

Onder een vervoersdocument in de zin van het CMNI verdrag wordt slechts het document verstaan dat de vervoerder opmaakt, die ook voor mogelijke schade aansprakelijk is. Gegevens in vreemde documenten hoeft zich deze vervoerder niet te laten aanrekenen, aangezien het vervoersdocument slechts voor de relatie tussen de vervoerder en de afzender maatgevend is. Anders zouden de vermoedens van art. 11 lid 3 CMNI o.a. mbt maat en aantal van de geladen goederen tegen de vervoerder werken. Ontbreekt een dergelijk vervoersdocument moet naar deze norm worden aanvaard dat hierdoor in het individuele geval onredelijke resultaten ontstaan. Indien de vervoerder afziet van het opmaken van een vervoersdocument bij de in ontvangst name van de lading heeft

hij de hieruit resulterende nadelen te accepteren, die vooral bewijsrechtelijk van aard kunnen zijn. Betalingsverplichtingen uit Avarij Grosse zijn schades aan goederen in de zin van art. 19 lid 2.

**RB Rotterdam**  
**27.06.2014**

**ECLI:NL:RBROT:5252**  
**S&S 2014, 112**

**Art. 9, 29 CMNI**

**Opzegging vervoerovereenkomst**

De CMNI regelt wel de bevoegdheid van de vervoerster 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 vervoerster, 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 vervoerster overgelaten of het schip al dan niet zo ernstig beschadigd moet worden beschouwd, dat opzegging gerechtvaardigd is.

**RB Rotterdam**  
**20.8.2014**

**ECLI:NL:RBROT:2014:6975**  
**S&S 2015, 88**

**Art. 2, 3 leden 3 en 5, 6**  
**leden 2 en 4, 8, 18 lid 1**

**Verantwoordelijkheid van afzender en vervoerder bij belading schip**

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 regelen, 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.

## GERECHT

## VINDPLAATS

## ARTIKEL CMNI

## ESSENTIE

Hof Den Haag  
30.12.2014

ECLI:NL:GHDHA:2014:4309 Art. 2, 3 lid 2, 6 lid 4, 8 lid 2, 10 lid  
S&S 2016,52 (tussen-beslissing) 2, 16 Lid 2, 29 Lid 1-3  
(Hoger beroep van Rotterdam 3.7.2013; ECLI:NL:RBROT:2013:6177; S&S 2016,51)

Aansprakelijkheid voor schade aan schip bij  
lossing; leemte in het Verdrag

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.

AG Mannheim  
17.4.2015

30C1/14 BSch

Art. 6 Lid 4

Aansprakelijkheid voor schade aan het schip bij het lossen

De afzender is tegenover de vervoerder verplicht om de lading te lossen. Deze plicht ontstaat uit de charter overeenkomst in verbinding met art. 6 lid 4 CMNI. Op de tussen de partijen gesloten en als "Charterovereenkomst" genoemde overeenkomst zijn met betrekking tot het laden en lossen de bepalingen van het CMNI verdrag van toepassing. Aangezien in de overeenkomst geen specifieke regelingen tav laden en lossen van het schijn zijn overeen gekomen, de materie echter ook bij de acceptatie van een (tijd-) huurovereenkomst blijkbaar geregeld moet worden, is hierop Duits vervoerrecht van toepassing. In casu zou de bepaling van Art. 412 HGB van toepassing zijn, indien niet – zoals hier – art. 6 lid 4 CMNI als Duits vervoerrecht op grond van grensoverschrijdend vervoer met voorrang van toepassing zou zijn. Ingevolge deze bepaling heeft verweerster de plicht om het schip te lossen. Weliswaar is het lossen van de lading daarin niet expliciet genoemd, maar sluit zich het gerecht aan bij de heersende leer in de literatuur dat het hier gaat om een omissie in de redactie van het verdrag (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht 5. Auflage, Art. 6 CMNI RZ 28). Uiteindelijk is het ook niet van belang aangezien anders het toepasbare vervoerrecht van het HGB in Par. 412 lid 1. aan de verweerder (afzender) uitdrukkelijk de plicht tot het lossen van de lading oplegt.



## RECHTSPRAAK CMNI

### GERECHT

### VINDPLAATS

### ARTIKEL CMNI

### ESSENTIE

**Kh. Antwerpen**

**Niet gepubliceerd**

**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.

**Kh. Antwerpen**

**Niet gepubliceerd**

**Art. 19 lid 2 en lid 5,  
art. 22, art. 25**

**Aansprakelijkheidsbeperking (onder)vervoerder**

**21.5.2015**

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**

**ECLI:NL:RBROT:2015:4078  
S&S 2017/73**

**Art. 6 lid 4, 29**

**Losplicht ontvanger**

**10.6.2015**

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).

## GERECHT

## VINDPLAATS

## ARTIKEL CMNI

## ESSENTIE

Hof Den Bosch  
4.8.2015

ECLI:NL:GHSHE:2015:2992  
S&S 2015,136

Art. 29

Bewijslastverdeling

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 9te worden uitgelegd.

Schiffahrtsobbergericht  
Karlsruhe,  
30. 11.2015

Az.: 22 U 2/15 BSch  
ZfB 2016, Nr. 2, Sammlung Seite 2408 ff

Art. 6 CMNI

Verplichting van de afzender tot lossen

Artikel 6 IV CMNI verplicht de afzender van de vervoersovereenkomst niet slechts tot het laden maar ook verdergaand dan de bewoording ervan tot het lossen van het schip. Dat het lossen van de lading in artikel 6 IV CMNI niet is genoemd berust op een redactiefout, zodat het bij de toepasbaarheid van Duits recht naast de CMNI in zoverre niet aankomt op de uitdrukkelijke losverplichting van de afzender conform § 412 I HGB.

OLG Frankfurt,  
am Main 26. 1.2016

Az.: 5 U 17/13 (niet rechtsgeldig)  
ZfB 2016, Nr. 3, Sammlung Seite 2412 ff  
TranspR 10-216 Seite 399 ff

Artikel 20 CMNI

Sleepovereenkomst, beperking van aansprakelijkheid  
(verpakking) Obhutshaftung, vervoersdocument en  
gekwalificeerde schuld

Een sleepovereenkomst mbt een nieuwbouw casco is een vervoersovereenkomst. Een langszij meegenomen nieuwbouw casco is een collo of laadeenheid conform artikel 20 I zin 1 CMNI, waarop een aansprakelijkheidslimiet van 666,67 SDR van toepassing is indien in het vervoersdocument geen schriftelijke gegevens tav gewicht of waarde van de nieuwbouw casco opgenomen zijn. Deze beperking van aansprakelijkheid is conform artikel 22 CMNI ook op vorderingen gebaseerd op onrechtmatige daad. Verzuimt de vervoerder de vermelding van gewicht of waarde in het vervoersdocument dan is er geen sprake van een plichtsverzuim uit overeenkomst in de relatie tot de opdrachtgever (afzender), aangezien de mededeling van gewicht of waarde behoren tot de verplichtingen van de afzender zelf.

Het CMNI is binnenlands, maar niet rechtstreeks Duits recht in de zin van artikel 3 I ROME 1 VO en heeft voorrang boven nationaal recht, voor zover het gaat om niet dwingende bepalingen. Het overeengekomen nationale recht geldt conform artikel 10 en 12 ROME I VO ook voor een overgang van de vordering tot schadevergoeding op een derde en niet allen in het vervoerrecht maar bij voorbeeld ook in het goederecht.

Het foutieve handelen van de vervoerder conform artikel 21 I CMNI dat leidt tot het vervallen van het recht op beperking van aansprakelijkheid komt niet overeen grove nalatigheid aangezien de maatstaven in het binnenvaartrecht traditioneel strenger zijn en veronderstelt een bijzonder zware overtreding van

de verplichtingen, waarbij de vervoerder of diens ondergeschikten op exptreme wijze het veiligheidsbelang van de wederpartij minachten. Bij een niet opgehelderde toedracht van een ongeval is het voor het aannemelijk maken van de causaliteit van de lichtvaardigheid voor het ontstaan van de schade indien het gedrag serieus in aanmerking komt als oorzaak van de schade. Dit leidt tot de omkering van de bewijslast tav het ontstaan van de avarij ten laste van de veroorzaker.

Anders dan bij voorbeeld naar Duits recht (§ 426 HGB) vervalt de aansprakelijkheid conform artikel 16 CMNI in het verlengde van het Nederlandse recht (Artikel 8:901 I Satz 1 BW) reeds dan wanneer de schade bij algemene (niet grootste) zorgvuldigheid van de vervoerder onvermijdbaar was; de zorgvuldigheidsmaatstaf van artikel 16 I hoofdzin 2 CMNI komt overeen met die in § 276 BGB, § 437 I HGB en § 606 zin 2 HGB

**Hof Den Haag**  
23.2.2016

**ECLI:NL:GHDHA:2016:439**  
**S&S 2016,52 (eind-beslissing)**

**Art. 2, 3 lid 2, 6 lid 4, 8 lid 2,**  
**10 lid 2, 16 lid 2, 29 lid 1-3**

**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.

De aansprakelijkheid van de afzender is naar Nederlands recht geen risico- maar schuldaansprakelijkheid, waarbij de mogelijkheid van overmacht aanwezig blijft. De afzender is niet naast de ontvanger aansprakelijk voor schade bij lossing. In overeenstemming met de CMNI wijst de Nederlandse Goedkeuringswet eveneens naar de ontvanger voor wat betreft de inontvangstneming en lossing van de goederen.

In casu is de ontvanger aansprakelijk voor de tijdens de lossing aan het schip toegebrachte schade. Volgt bekrachtiging van de uitspraak van de rechtbank.

**RB. Rotterdam**  
09.03.2016

**ECLI:NL:RBROT:2016:1837**  
**S&S 2016/89**

**Art. 2, 6, 8, 24, 29 CMNI**

**Verjaring en schorsing van vorderingen**

De in reconventie ingestelde vorderingen zijn na het verstrijken van de éénjarige verjaringstermijn verjaard, behoudens stuiting van die vorderingen naar het in casu toepasselijk Nederlands recht (art. 3:317 BW).

De berekeningsfouten van de door de afzender ingeschakelde ijsmeesters komen in beginsel voor rekening van de afzender (art. 6 lid2, art. 8 lid 1a en2 CMNI).

**RB Rotterdam**  
15.04.2016

**ECLI:NL:RBROT:2016:7328**  
**S&S 2016/107**

**Art. 2, 29 CMNI**

**Overliggeld bij lostijd**

Aangezien de CMNI geen regeling over overliggeld bevat, geldt hier het door partijen gekozen nationaal (in. casu Belgisch) recht.

**RB Rotterdam**  
20.05.2016

**ECLI:NL:RBROT:2016:3656**  
**S&S 2016/108**

**Art. 2, 24, 29 CMNI**

**Verjaring, schorsing en stuiting van vorderingen**

## RECHTSPRAAK CMNI

### GERECHT

### VINDPLAATS

### ARTIKEL CMNI

### ESSENTIE

Het CMNI-Verdrag bevat geen regeling voor de verplichting tot betaling van rente over de verschuldigde vracht en andere kosten, derhalve geldt daarvoor het nationaal (in casu Belgisch) recht.

De tegenvordering terzake van ladingschade is wegens het verstrijken van de éénjaartermijn na aflevering verjaard (art. 24 lid 2 CMNI), behoudens stuiting of schorsing aan de hand van het nationaal recht (art. 24 lid 3 CMNI).

Op een verjaarde vordering kan geen beroep gedaan worden bij wijze van verweer (art. 24 lid 5 CMNI).

**LG Hamburg**  
15.6.2016

**Az.: 417 HK O 105/15**  
**ZfB 4/2017, Sammlung Seite 2469 ff**  
**Art. 16, 17 CMNI**

**Geen aansprakelijkheid van de vervoerder en zijn ondergeschikten/lasthebbers bij verontreiniging van de Lading In het binnenschip**

**Niet juridisch bindend. Proces beëindiging door vergelijking in 2<sup>e</sup> aanleg.**

Verontreiniging van de lading in het binnenschip. Geen aanspraak op schadevergoeding op grond van artikel 16 en 17 CMNI omdat de vervoerder bewijst, dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden, die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Reiniging van het schip voor overname van de lading door een erkend bedrijf en aansluitende vrijgave van de schip.

**RB Rotterdam**  
03.03.2017

**ECLI:NL:RBROT:2017:1280**  
**S&S 2017/74**  
**Art. 2, 29 CMNI**

**Overliggeld bij lostijd; partiële rechtskeuze toelaatbaar**

Bij gebrek aan rechtskeuze die betrekking heeft op alle aspecten van de overeenkomst valt de keuze voor het liggeld aan te merken als een zogeheten “partiële rechtskeuze” of “dépeçerende rechtskeuze” (art. 3 lid 1 Rome I-Vo), die is toegestaan onder art. 29 CMNI

**BGH**  
01.06.2017  
**Cassatie van OLG**  
**Frankfurt am Main,**  
26.1.2016

**Az.: 1 ZK 29/16**  
**AfB 2017, Nr. 1, S. 2493**  
**Artikel 20, 21 CMNI**  
**Az.: 5 U 17/13**  
**ZfB 2016, Nr. 3, Sammlung Seite 2412 ff**  
**TranspR 10-216 Seite 399 ff**

**Sleepovereenkomst is overeenkomst van goederenvervoer; beperking van aansprakelijkheid (casco is collo), vervoersdocument Obhutshaftung en gekwalificeerde schuld**

## RECHTSPRAAK CMNI

### GERECHT

### VINDPLAATS

### ARTIKEL CMNI

### ESSENTIE

Een sleepovereenkomst mbt een nieuwbouw casco is een vervoersovereenkomst. Bij gebrek aan een schriftelijke opgave van het gewicht wordt een langszij meegenomen nieuwbouw casco als een collo of laadeenheid conform artikel 20 I zin 1 CMNI beschouwd, waarop een aansprakelijkheidslimiet van 666,67 SDR van toepassing is. Geen verlies van het recht op beperking van de aansprakelijkheid omdat er geen sprake is van gekwalificeerde schuld in de zin van art 21 lid 1

**OLG Nürnberg**  
**14.2.2018**

**12 U 1435/17**  
**TranspR 11/12-2018, S 443 ff**

**Art. 4, 8, 15c CMNI**

**Ondervervoerder is hoofdelijk aansprakelijk als vervoerder.**  
**Aansprakelijkheid voor kosten en liggelden veroorzaakt door instructie van de afzender/vervoerder**

Regres binnen de keten van vervoerders. Beschadiging van de goederen vanwege uitstel van de lossing op instructie van de afzender/vervoerder. Aan de ondervervoerder moeten op grond van art. 15 c) door de instructie ontstane kosten zoals liggelden alsmede zaakschade worden vergoed. Medeschuld van de ondervervoerder op grond van een eigen medeveroorzakend gedrag.

**Schiffahrtsober-**  
**gericht Köln**  
**26.06.2018**

**3 U 134/17 BSch**  
**TranspR 1-2019, S 24 ff**

**Art. 24 CMNI**

**Verjaring. Uitstel reparatie ter vermindering van schade van 15 maanden in casu niet redelijk**

Verjaringstermijn conform art. 24 lid 1 van een jaar ook indien wordt afgezien van een verweer voor het geval dat de ontvanger van de verklaring met terugwerkende kracht op een vroeger tijdstip recht heeft om een vordering in te dienen.

Een eigenaar van een schip kan gehouden worden om ter vermindering van een schade een niet dringende reparatie uit te stellen tot een gepland oponthoud op de werf, hetgeen in casu niet redelijk was.

**RB Rotterdam**  
**15.08.2018**

**C/10/504537**  
**S&S 2019/3**

**Art. 6, 8, 18,22 CMNI**

**Aansprakelijkheid afzender voor schade ontstaan door onjuiste informatie.**

Vervoerder is niet aansprakelijk voor onder andere schade als gevolg van handelen of nalaten van de afzender, in casu onjuiste informatie betreffende de lading en is de afzender opg van artikel 8 CMNI, ook al heeft hij geen schuld, aansprakelijk voor alle schade en kosten daaruit voortvloeiend. De onder vervoerder kan zich tav een vordering wegens ladingschade beroepen op de in CMNI voorziene ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrondslag van deze vordering.

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CMNI	ESSENTIE
<b>RB Rotterdam</b> <b>05.09.2018</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:2018:7350</b> <b>S&amp;S 2018/130</b>	<b>Art. 4, 10, 16, 18 CMNI</b>	<b>Aansprakelijkheid voor schade bij aflevering door vervoerder en onder vervoerder; disculpatie voor schade veroorzaakt door verborgen gebrek aan schip mogelijk bij behoorlijk onderzoek en onderhoud van het schip.</b>
<p>Aflevering van goederen en moment van “de terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde” bij lossing van cement uit een schip door middel van pompen of blazen met behulp van het schip geschiedt bij het passeren van de flens van het schip. Aansprakelijkheid van de onder vervoerder tov ontvanger/afzender opg onrechtmatige daad wordt naar nationaal recht, in casu Nederlands, beoordeeld. Hiervoor geldt schuldaansprakelijkheid. Voor schade ontstaan door lekkage in het schip is de onder vervoerder in beginsel aansprakelijk tenzij hij daarmee niet bekend was en evenmin bekend behoorde te zijn, waarvoor de onder vervoerder bewijslast treft.</p> <p>Schadebegroting op basis van artikel 19 CMNI omvat geen gederfde winst.</p>			
<b>Oberlandesgericht Köln</b> <b>11.10.2018</b>	<b>22 U 3/18 BSch</b> <b>ZfB 3/2019, Sammlung Seite 2575 ff</b>	<b>Art. 16, 19, 25 lid 2 CMNI</b>	<b>De plicht van de lading om bij te dragen in Avarij-Grosse is een ladingschade in de zin van art. 16, 19 CMNI zelfs wanneer de lading niet is beschadigd. Het wettelijke pandrecht op de vervoerde goederen leidt tot een vermindering van waarde die als ladingschade in de zin van het vervoerrecht te beschouwen is. Een vrijtekening van de vervoerder conform art. 25 lid 2 kan de vervoerder bevrijden van aansprakelijkheid.</b>

Conform art. 16 CMNI is de vervoerder aansprakelijk voor o.a. schade ontstaan door verlies of beschadiging van de goederen tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van hun aflevering. In casu wordt de bijdrage in Avarij Grosse van de lading als schade gedeclareerd en door het gerecht als zodanig erkend. De voor het lichten en het kraanschip gemaakte kosten waren bedoeld om een schade aan de goederen te voorkomen. Het is niet van belang of de goederen (ook) fysiek beschadigd werden. Het zou onredelijk zijn, degene wiens goederen zijn beschadigd te bevoordelen boven degene wiens goederen op grond van inspanningen ter voorkoming van schade. Een verdere reden voor deze argumentatie is het wettelijke pandrecht dat de bijdrage in Avarij-Grosse zeker stelt. Het rust op de goederen en leidt tot een vermindering van hun waarde. Daarom is de plicht om bij te dragen in Avarij-Grosse te beschouwen als een schade aan de goederen.

## RECHTSPRAAK CMNI



GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CMNI

ESSENTIE

De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid voor schade conform art. 16 lid 1. vrijtekenen indien hij bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan jij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Op grond van art. 25 lid 2 is een uitsluiting van aansprakelijkheid voor een nautische fout mogelijk indien de vervoerder zijn plichten conform art. 3. lid 3 CMNI mbt de bemanning is nagekomen.

Schiffahrts-  
obergericht  
11.2.2019

22 U 3/18 BSch  
ZfB 4/2019, Sammlung Seite 2586 ff

Art. 32 lid 1 CMNI

CMNI gaat voor de toepassing van nationaal recht. Ook in het kader van de aanvullende werking van het Nederlandse recht is de uitsluiting voor nautische fouten allen van toepassing indien contractueel overeengekomen. Conform art. 32 lid 1 CMNI is de uitsluiting voor nautische fouten op grond van de wet slechts van toepassing indien 2 Verdragsluitende partijen een dergelijke verklaring hebben afgelegd (art 32 lid 2 CMNI).

Een beroep op de uitsluiting van aansprakelijkheid vanwege een nautische fout van de vervoerder na het vastlopen van het schip onder verwijzing naar de nationale wet conform art. 29 CMNI wordt afgewezen. De rechtskeuze bestaat slechts dan wanneer het verdrag zelf geen bepalingen bevat. De toepassing van het verdrag kann niet worden uitgesloten door een rechtskeuze.

Nederland heeft geen verklaring in de zin van art. 32 lid 1 afgegeven, waarmee de aansprakelijkheid voor nautische fout zou zijn uitgesloten.

Ondernemings  
rechtbank  
Antwerpen  
30.04.2019

A/16/4369

Aansprakelijkheid eigenaar/bevrachter voor contaminatie  
schade

### GERECHT

### VINDPLAATS

### ARTIKEL CMNI

### ESSENTIE

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland waar Duitse rechtbanken vaak eisen dat tankers absoluut schoon en geschikt moeten zijn (zelfs voor gevoelige producten) en zelfs als de afzender hier niet specifiek om vraagt, is de ondernemingsrechtbank Antwerpen een andere mening toegedaan. De ondernemingsrechtbank oordeelde dat op de eigenaar/bevrachter contractueel niet de verplichting rustte het schip zodanig gereinigd aan te bieden dat het de lading kon vervoeren, enkel diende zij aan de hand van *het UM Material Safety Data Sheet (MSDS)* document na te gaan of haar schip een dergelijke lading wel veilig kon vervoeren. Eigenaar/bevrachter heeft de ontvangen reinigingsinstructie correct uitgevoerd en kan dan ook niet verantwoordelijk (of aansprakelijk) zijn voor het optreden van contaminatie van de lading.

**RB Rotterdam**  
**26.06.2019**

**ECLI:NL:RBROT:2019:5079**

**Art. 6 lid 4 CMNI**  
**Art. 8 lid 2 CMNI**

**Schade aan luiken van binnenschip bij belading met zand via kiepsteiger. Afzender aansprakelijk voor de gedragingen van hulppersoon en haar chauffeur ingevolge CMNI.**

Tijdens de belading van het schip met kiepwagens door de hulppersoon is de lading zand niet in het ruim, maar daarnaast op de aluminium scheepsluiken terecht gekomen. Als gevolg daarvan zijn de scheepsluiken beschadigd. Vraag staat centraal of de afzender voor deze schade aansprakelijk is ingevolge CMNI, ondanks dat de chauffeur niet in dienst was bij de afzender en dat de afzender niet de chauffeur en/of diens werkgever als hulppersoon had aangetrokken. De rechtbank oordeelt dat ingevolge art. 8 lid 2 CMNI de afzender in haar verhouding ten opzichte van het schip aansprakelijk is voor de gedragingen van de hulppersoon en haar chauffeur.

**RB Rotterdam**  
**24.07.2019**

**ECLI:NL:RBROT:2019:6449**

**Art. 16 lid 1 CMNI**  
**Art. 3 lid 3 CMNI**

**Contaminatieschade**

Op de vervoerder rust de plicht om zorg te dragen voor een voor het betreffende vervoer geschikt schip (art. 3 lid 3 CMNI). De vervoerder dient daarbij rekening te houden met de aard van de te vervoeren lading. Nu vervoerder wist welke lading zij moest vervoeren (methanol) en wat de voorgaande ladingen van het schip waren geweest (o.a. styrol) kan zij zich niet beroepen dat aanvullende instructies ontbraken en voldaan was aan de in de branche geldende norm van de „nagelensde tank“. Vervoerder kan geen beroep doen op vervoerdersovermacht. Op de vervoerder rust immers de verplichting om



## RECHTSPRAAK CMNI

### GERECHT

### VINDPLAATS

### ARTIKEL CMNI

### ESSENTIE

alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen te nemen om het verlies of de beschadiging te voorkomen.

**RB Rotterdam**  
**25.09.2019**

**ECLI:NL:RBROT:2019:7562**

**Art. 6 lid 2 CMNI**  
**Art. 3 lid 3 CMNI**  
**Art. 8 lid 2 CMNI**

**Schade veroorzaakt door onjuiste stuwage komt voor rekening van vervoerder. Oud Duits recht van toepassing.**

**Zie tussenvonnissen van 20.08.2014**

De Oude Duitse wettelijke regeling is in beginsel als een set algemene voorwaarden op de rechtsverhouding tussen partijen van toepassing geworden. Ingevolge oud Duits recht dient de afzender te zorgen voor de belading van te vervoeren bulkgoederen tot in het schip en was de vervoerder verantwoordelijk voor de stuwage daarvan. Toepassing van oud Duits recht brengt een afwijking mee van de wettelijke regeling die zonder die algemene voorwaarden zou hebben gegolden. Slechts die bepalingen van oud BinSchG zijn van toepassing geworden die van de van rechtswege geldende CMNI afwijken of deze aanvullen. De gevolgen van het geven van de aanwijzingen door de bemanning, dan wel van de onjuiste stuwage van de partij vloeispaat aan bord van het schip komt in beginsel voor rekening van de vervoerder.

**Landgerichts Würzburg**  
**13.12.2019**

**1 HK O 2185/16**

**Art. 4 CMNI**  
**Art. 16 CMNI**

**Aansprakelijkheid vervoerder vuile tanks. Zorgplicht.**

In tegenstelling tot § 426 HGB, richt art. 16 CMNI zich niet op een bijzonder gewetensvolle vervoerder die de uiterste zorg heeft betracht, maar wordt veelal volstaan dat de algemene zorgvuldigheid in acht is genomen. De vervoerder zou alleen aansprakelijk zijn volgens art. 16 CMNI als de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder had kunnen vermijden en de gevolgen had kunnen verhinderen. Dit maakt het voor de vervoerder makkelijker om zich van aansprakelijkheid te ontheffen onder het CMNI dan onder het Duitse wetboek van koophandel. Een vervoerder die een tanker ter belading aanbiedt waarvan de tankruimten niet geschikt zijn om de lading onbeschadigd in te laden en zorgvuldig te vervoeren voldoet niet aan de wettelijke maatstaf. Om zich van aansprakelijkheid te ontheffen moet de vervoerder stellen en bewijzen dat hij alle mogelijke zorgvuldigheid in acht heeft genomen (waaronder het aanstellen van een erkend gespecialiseerd bedrijf om de tanks te reinigen, een onafhankelijke inspectie die het schip na reiniging inspecteert en vrijgeeft, etc.). Als de lading dan nog steeds vervuild is, is de vervoerder niet aansprakelijk.

Het gaat daarnaast om een vordering van een feitelijk vervoerder tegen een tussenvervoerder. De tussenvervoerder kan vorderingen van of betaling aan de feitelijk vervoerder niet afwenden. Hij heeft er geen belang bij en er is geen ruimte voor Drittschadensliquidation.

RB Rotterdam  
08.04.2020

ECLI:NL:RBROT:2020:3267

Art. 16 lid 1 CMNI  
Art. 23 lid 1 CMNI  
Art. 18 lid 1b CMNI  
Art. 10 lid 2 CMNI

Geurschade aan lading. Vervoerder niet aansprakelijk.

Ingevolge art. 16 lid 1 CMNI is de vervoerder aansprakelijk voor schade door beschadiging van de goederen ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, daargelaten zijn beroep op vervoerdersovermacht. De stelplicht en – bij voldoende betwisting – bewijslast van feiten en omstandigheden waaruit volgt dat de schade tijdens de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder is ontstaan rust op ladingbelanghebbende.

Ladingbelanghebbende heeft in casu de lading zonder bemerkingen of voorbehoud aanvaard. Die aanvaarding levert op grond van artikel 23 lid 1 CMNI het vermoeden op dat de vervoerder de lading in dezelfde staat heeft afgeleverd als waarin deze ten vervoer werd overhandigd.