

Boek 8 BW en het CMNI: een harmonieuze relatie onderling?

De verhouding tussen afdeling 8.10.2 BW en het CMNI

In deze bijdrage wordt ingegaan op de verhouding tussen de binnenvaartregeling van afdeling 8.10.2 van het Burgerlijk Wetboek en het CMNI. Na een korte toelichting op de ontstaansgeschiedenis wordt er stilgestaan bij de inhoudelijke verschillen tussen Boek 8 BW en het CMNI. De bestaande jurisprudentie wordt daarbij als interessante bron van inzicht gebruikt.

1. Inleiding

Op Europees niveau is Nederland veruit het land met de grootste binnenvaartvloot.¹ Met een aandeel van 18,3%² van al het nationale goederenvervoer in Nederland over de binnenwateren, blijkt uit andere gegevens dat de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2021 voor 74,4%³ uit vervoer bestaat dat op een of andere wijze een nationale grens overschrijdt. De binnenvaart is dan ook onmisbaar voor het draaien van de Nederlandse en Europese economie. Met dit – vaak grensoverschrijdend – vervoer komen ook juridische vraagstukken.

Afdeling 8.10.2 van het Burgerlijk Wetboek (BW) bevat de regeling van de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren.⁴ Met een omvang van ruim tachtig artikelen (artikel 8:880-8:961 BW) is deze afdeling na afdeling 8.5.2 (overeenkomst van goederenvervoer over zee), de grootste afdeling van Boek 8 BW.

Door de gelaagde structuur van het Burgerlijk Wetboek staan de bijzondere deelgebieden, waaronder het vervoerrecht, in verbinding met de meer algemene bepalingen van de Boeken 3, 5 en 6.⁵ Boek 8 BW neemt daarin een meer bijzondere en onafhankelijke positie in ten opzichte van andere deelgebieden zoals erfrecht of personen- en familierecht, omdat de inhoud van Boek 8 BW grotendeels afkomstig is van interna-

tionaal verdragsrecht.^{6,7} Naar Boek 8 BW wordt dan ook in de rechtsliteratuur weleens verwezen als ‘een vreemde eend in de bijt’⁸ of ‘een (lastige) dochter die op kamers woont’.⁹ De binnenvaart neemt binnen Boek 8 een bijzondere positie in. Bij de invoering van Boek 8 BW op 1 april 1991 ontbrak het namelijk nog aan een wettelijke internationale regeling voor de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren. Dit in tegenstelling tot de andere vervoersmodaliteiten. Bij de totstandkoming van de afdelingen in het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot bijvoorbeeld spoor of zeevaart kon al vaak decennialang worden geput uit internationale verdragen.

Nu voor de binnenvaart begin jaren negentig een dergelijk internationaal verdrag ontbrak, rijst de vraag of afdeling 8.10.2 BW daarom wellicht in een ander licht moet worden gezien ten opzichte van die afdelingen waarvoor wel een internationale regeling voorhanden was. Zeker gelet op het inmiddels geratificeerde en succesvolle, gezien het aantal ratificaties, en algemeen geaccepteerde Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (hierna: CMNI).¹⁰

De omvang van afdeling 8.10.2 BW laat het niet toe om in deze korte beschrijving alle artikelen te behandelen. Gekozen is dus om die artikelen voor het voetlicht te brengen die verschillend zijn ten opzichte van het CMNI dan wel op een andere wijze interessant zijn om in deze beschrijving te behandelen. Het betreft dan met name artikel 8:901 BW (uitsluiting disculpatie nautische fout), artikel 8:905 BW (bedragen van de beperkte aansprakelijkheid), en artikel 8:915 BW (uitgifte vervoersdocument).

Daarbij zal de (internationale) rechtspraak over de betreffende bepalingen worden behandeld. In tegenstelling tot de andere vervoersmodaliteiten is over het algemeen de

* Frouwke Klootwijk-de Vries is werkzaam als Algemeen Secretaris bij IVR (Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa).

1. Gebaseerd op de gegevens uit de IVR-schependatabank. Een Europees schepenregister sinds 1879.
2. Centraal Bureau voor de Statistiek 2020. Hoeveel goederen worden er in Nederland vervoerd? cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/goederen/transportsector/goederen.
3. CCR Marktobservatie – Jaarverslag 2022, p. 22.
4. K.F. Haak, in: H.B. Krans, C.J.J.M. Stolker & W.L. Valk (red.), *Tekst & Commentaar Burgerlijk Wetboek, Boeken 7, 8 en 10*, Deventer: Wolters Kluwer 2017, Boek 8, p. 5693.
5. A.G. Castermans & H.B. Krans, *Samenloop* (Mon. BW, nr. A 21), Deventer: Wolters Kluwer 2019/37.
6. G.E. van Maanen, ‘Boek 8: een (lastige) dochter die op kamers woont’, *NTBR* 2007/12.
7. MvA II (21265), Parl. Gesch. Boek 8, p. 1217: ‘Wegens het verband met verdragsrecht wordt het vervoersrecht sterk door “particularisme” gekenmerkt: uitleg van het verdragsrecht in andere landen is voor de vervoersector in de praktijk belangrijker dan het algemene Nederlandse burgerlijk recht.’
8. W.J. Oostwouder, ‘Boek 8 BW: een vreemde eend in de bijt?’, *BW-krant* jaarboek 1992, p. 89-107.
9. Van Maanen 2007.
10. Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), tot stand gekomen te Boedapest op 22 juni 2001, voor Nederland in werking getreden op 1 oktober 2006 (*Trb.* 2001, 124). Het verdrag is inmiddels geratificeerd in de volgende landen: België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Roemenië, Russische Federatie, Servië, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland.

rechtsliteratuur over het onderwerp van het goederenvervoer over de binnenwateren dun gezaaid, waardoor de bestaande jurisprudentie dan ook als interessante bron van inzicht dient.

2. Verhouding binnenvaartregeling Boek 8 BW tot internationaal recht

2.1. Achtergrond nationale regeling

Bij de totstandkoming van Boek 8 BW en de invoering ervan op 1 april 1991, ontbrak een internationale regeling voor het internationaal vervoer van goederen over de binnenwateren. De nationale regeling is dan ook gebaseerd op het wetsontwerp van prof. mr. H. Schadee, welke weer grotendeels gelijk is aan de tekst van Schadee van het ontwerp voor het eerste stuk van het nieuwe Burgerlijk Wetboek van 10 mei 1972 ('Verkeersmiddelen en Vervoer').¹¹ Toentertijd werd het belang van betere codificatie in de binnenvaart al onderschreven om niet continu te moeten terugvallen op in wisselende partij-overeenkomsten neergelegde regelingen. Ook werd volgens de memorie van toelichting¹² in de toen geldende codificatie steeds ten nadele van de ladingbelanghebbende afgeweken. Hoewel het mogelijk was geweest om voor het binnenvaartrecht op sommige plaatsen te volstaan met verwijzing naar het daaraan voorafgaande zeerecht, en samensmelting van zee- en binnenvaartrecht wetstechnisch tevens mogelijk was geweest, is hier niet voor gekozen. De wetgever koos ervoor om de binnenvaart een op zichzelf staande regeling binnen Boek 8 BW te geven. De invloed van andere internationale verdragen, waaronder de CMR,¹³ op de totstandkoming van afdeling 8.10.2 BW komt met name terug bij de aansprakelijkheidsregeling.¹⁴ Het ontwerp van Schadee werd verder beïnvloed door het Duitse Binnenschiffahrtsgesetz, het reeds buiten werking zijnde internationale verdrag namens het goederenvervoer per spoorweg (CIM)¹⁵ en het verdrag van Athene.¹⁶

De regeling van Boek 8 BW is beperkt tot het nationale goederenvervoer over de binnenvaart. Voor het internationale goederenvervoer over de binnenvaart geldt sinds 1 oktober 2006 in Nederland het CMNI.

2.2. CMNI

Na eerdere mislukte unificatiepogingen,¹⁷ wordt pas na een succesvolle diplomatieke conferentie in Boedapest in de herfst van 2000 het CMNI vastgesteld. Dit verdrag is op 1 april 2005 in werking getreden¹⁸ en inmiddels door zestien landen geratificeerd. Door het Oostenrijkse ministerie is aan de auteur medegedeeld dat ook Oostenrijk aan concrete ratificatie van het CMNI werkt. Waar eerdere unificatiepogingen mede stuk liepen door uiteenlopende verschillen van opvattingen of een dergelijke regeling voor de binnenvaart gebaseerd moest worden op zee- of landrecht, bleken de omstandigheden zowel politiek als mede institutioneel aan het begin van deze eeuw een stuk gunstiger.¹⁹

Het uiteindelijke ontwerp van het CMNI is gebaseerd op het ontwerp 'Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen' van de juridische Commissie van de 'Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.v.' (VBW).^{20, 21} Volgens de Travaux Préparatoires²² ging dit ontwerp ervan uit dat het binnenvaartrecht zich in navolging van het kort daarvoor herziene Nederlandse binnenvaartrecht en het oorspronkelijke Duitse binnenvaartrecht in verregaande mate zou oriënteren op het zeerecht. Anders dan bij de andere vervoersmodaliteiten is de Nederlandse wet dus niet gebaseerd op het verdrag, maar is het verdrag deels geënt op de Nederlandse wet, die op haar beurt ook weer is beïnvloed door andere internationale verdragen. Invloeden van de Hague-Visby Rules²³ (HVR) en Hamburg Rules²⁴ (HHR) komen dan ook terug in het oorspronkelijke ontwerp.^{25, 26}

De definitieve verdragstekst bevat invloeden en elementen uit zowel zeerechtelijke internationale verdragen en internationale verdragen die van toepassing zijn op het (internationale) wegvervoer, alsmede uit bepalingen van nationaal recht.²⁷ Met betrekking tot de aansprakelijkheidsregeling is in het verdrag ervoor gekozen om de lijn van de HVR te volgen en af te zien van de stringenter aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of beschadiging van de goederen die te vinden is in de Hamburg Rules. Dit om ook aan te sluiten bij de regelingen van het goederenvervoer over spoor en de weg die de stringenter aansprakelijkheid van

11. *Kamerstukken II* 1975/76, 14049, nr. 3.

12. *Kamerstukken II* 1975/76, 14049, nr. 3, p. 2.

13. Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), tot stand gekomen te Genève op 19 mei 1956, voor Nederland in werking getreden op 2 juli 1961 (*Trb.* 1961, 48).

14. *Kamerstukken II* 1975/76, 14049, nr. 3, p. 157-158.

15. Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM), tot stand gekomen te Bern op 7 februari 1970, voor Nederland in werking getreden op 1 januari 1975 en buiten werking op 1 mei 1985 (*Trb.* 1975, 3).

16. Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, tot stand gekomen te Athene op 13 december 1974.

17. UNIDROIT werkte in 1949 'La Convention relative au contrat de transport de Marchandises et Navigation intérieure' uit met in 1959 een definitief ontwerp: het Verdrag van Genève van 6 februari 1959 betreffende de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren.

18. Zie onder meer T.K. Hacksteiner, 'Inwerkingtreding Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)', *TVR* 2006, afl. 4, p. 119 e.v.

19. T.K. Hacksteiner, *Travaux préparatoires des Budapest Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI)*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2014.

20. Hacksteiner 2014.

21. *Kamerstukken II* 2004/05, 29943, nr. 3.

22. Hacksteiner 2014.

23. Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Hague-Visby Rules), tot stand gekomen te Brussel op 23 februari 1968, voor Nederland in werking getreden op 23 juni 1977.

24. Verdrag van de Verenigde Naties inzake het vervoer van goederen over zee (Hamburg Rules), tot stand gekomen te Hamburg op 31 maart 1978. Nederland is geen partij bij de Hamburg Rules.

25. Hacksteiner 2014, p. 34.

26. *Kamerstukken II* 1975/76, 14049, nr. 3.

27. Hacksteiner 2006.

de HHR ook niet kennen. Een concreet voorbeeld is bijvoorbeeld de 'due diligence'-verplichting van de vervoerder die ontleend is aan de HVR, maar die rekening houdt met de bijzonderheden van de binnenvaart (artikel 3 lid 1 CMNI).

Bij de ratificatie van het CMNI is ervoor gekozen om, ondanks de directe werking van internationale verdragen, af te wijken van de gangbare praktijk om het verdrag in Boek 8 BW te integreren.²⁸ Een argument hiervoor was dat er geen sprake was van een verouderd nationaal binnenvaartrecht. Immers, afdeling 8.10.2 BW was relatief recent (iets meer dan een decennium eerder) ingevoerd.²⁹

2.3. Verhouding CMNI/nationaal recht

Het CMNI is ingevolge artikel 2 CMNI in beginsel van toepassing op grensoverschrijdend vervoer over de binnenwateren 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 het Verdrag.

Bij de ratificatie van het CMNI bestond de mogelijkheid om het CMNI ook van toepassing te verklaren op het nationale vervoer (artikel 31a CMNI). Vooral nog hebben alleen Hongarije en Roemenië een dergelijke verklaring afgelegd. Zwitserland heeft dit gedeeltelijk gedaan; het CMNI is in Zwitserland van toepassing op nationaal vervoer op de Rijn tot Rheinfelden. Nederland is een van de landen die heeft afgezien van een dergelijke algehele toepassingsverklaring. Hierdoor blijven in de meeste ons omringende binnenvaartlanden voor nationaal vervoer de diverse nationale wettelijke regelingen een belangrijke rol spelen.

Hoewel het CMNI in Nederland dus niet van rechtswege van toepassing is op nationaal vervoer over de binnenwateren kunnen contractspartijen, ingevolge een verklaring die Nederland heeft afgelegd bij toetreding tot het CMNI en het daarop gebaseerde artikel 8:889 BW, het CMNI naar Nederlands recht ook contractueel van toepassing verklaren op binnenlands vervoer.^{30, 31} Rondgang binnen de sector leert dat in de praktijk wel degelijk van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

Met name bij bevrachtingskantoren in de droge lading is het heel gebruikelijk om het CMNI ook op nationaal vervoer van toepassing te verklaren. Een argument dat hiervoor wordt gegeven, is dat in vele gevallen zowel nationaal als internationaal bevracht wordt waardoor een uniforme regeling de rechtszekerheid voor partijen verhoogt. Tevens wordt aangegeven dat het CMNI breed gedragen wordt, waardoor in de

praktijk weinig vragen worden gesteld bij toepassing op nationaal vervoer.

Navraag bij de particuliere schippers, verenigd in de Algemeene Schippers Vereeniging, schetst een ander beeld. Hoewel het CMNI door deze schippers niet op grote schaal op nationaal vervoer van toepassing wordt verklaard, zijn er ook signalen dat het wel degelijk bij nationaal vervoer als conditie wordt opgenomen, zij het op veel kleinere schaal ten opzichte van de bevrachtingskantoren.³²

Deze vrijwillige toepassing van het CMNI moet echter wel door partijen contractueel worden overeengekomen. Ook is de toepasselijkheid vanzelfsprekend beperkt tot de in het verdrag geregelde onderwerpen. Ingevolge artikel 29 CMNI is Nederlands recht aanvullend van toepassing.³³ Dit is bevestigd in een uitspraak van de rechtbank Rotterdam waarin de rechtbank aanneemt dat de keuze voor het CMNI de in dat artikel genoemde afwijkingen van het Nederlands recht impliceert.³⁴

3. Enige inhoudelijke verschillen tussen Boek 8 BW en het CMNI

3.1. Verschillen

Bij het van toepassing verklaren van het CMNI op nationaal vervoer moeten partijen wel rekening houden met een aantal verschillen ten opzichte van de bepalingen van Boek 8 BW. In grote lijnen is er sprake van drie belangrijke verschillen, zijnde de exoneratie voor de nautische fout, een andere aansprakelijkheidsbeperking en de verplichting tot uitgifte van een vervoersdocument.

Deze drie verschillen zullen hieronder worden uiteengezet met verwijzing naar eventueel bestaande relevante jurisprudentie. Voordat wordt overgegaan naar de verschillen worden de aansprakelijkheidsregimes van Boek 8 BW en het CMNI nog kort weergegeven om de verschillen in het juiste perspectief te kunnen zien.

3.2. Aansprakelijkheidsregimes

De hoofdverplichtingen van de binnenvaartvervoerder zijn onder de regeling van Boek 8 BW (1) de ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij ze heeft ontvangen³⁵ en (2) de ontvangen goederen zonder vertraging te vervoeren.³⁶ Deze verplichtingen zijn niet absoluut. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk

28. Kamerstukken II 2004/05, 29943, nr. 3.

29. Kamerstukken II 2004/05, 29943, nr. 3.

30. Kamerstukken II 2004/05, 29943, nr. 3.

31. The Kingdom of the Netherlands declares that: a. parties to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of delivery are located in its own territory, may, by contract, declare this Convention applicable; b. it will also apply this Convention to carriage free of charge.

32. Een particuliere schipper is een schipper die met een eigen schip vaart.

33. Kamerstukken II 2004/05, 29943, nr. 3.

34. Rb. Rotterdam 27 februari 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:8426, r.o. 3.14.

35. Artikel 8:895 BW.

36. Artikel 8:896 BW.

een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.³⁷ Deze algemeen geformuleerde overmachtsbepaling is in artikel 8:899 BW ingekleurd met diverse vermoedens wanneer er sprake is van overmacht. Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder onder meer brand, ontploffing, hitte, koude, optreden van knaagdieren of ongedierte, lekkage en corrosie niet heeft kunnen vermijden.

Onder het CMNI is de vervoerder eveneens verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen (artikel 3 CMNI). De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (artikel 16 CMNI). Verder bevat het CMNI een lijst met uitgewerkte bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid, waaronder de ontheffingsgrond voor de vervoerder van het laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender (artikel 18 lid 1 onder b CMNI). Juist bij het laden en lossen speelt de aansprakelijkheidsvraag regelmatig een belangrijke rol.³⁸

3.3. Nautische fout

Artikel 8:901 BW bevat voor het nationale binnenvaartvervoer een wettelijke uitsluiting voor schade die het gevolg is van een navigatiefout, oftewel schade ontstaan door een beschadiging veroorzaakt door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van een of meer opvarenden van het schip, de sleepboot of de duwboot, gepleegd bij de navigatie daarvan. De aansprakelijkheidsuitsluiting van artikel 8:901 BW mist echter werking ingeval de navigatiefout niet zou zijn gemaakt indien de vervoerder bij de keuze van deze personen gehandeld zou hebben als van een zorgvuldige vervoerder mag worden verwacht.³⁹ Zo blijkt uit een uitspraak van het hof Den Haag dat de in casu gemaakte fout – het niet goed dichtdraaien van de afsluiters – voor een zorgvuldig vervoerder niet onvermijdbaar was. Tevens was de gemaakte fout niet gemaakt bij de navigatie van het schip, maar bij het dekwassen.⁴⁰ Dit is van belang omdat artikel 8:901 BW, anders dan artikel 8:383 lid 2 onder a BW inzake het zeevervoer, geen aansprakelijkheidsuitsluiting kent voor schade als gevolg van (handelings of nalatigheden bij) de behandeling van het schip.⁴¹

In tegenstelling tot artikel 8:902 BW, heeft artikel 8:901 BW geen dwingend karakter waardoor partijen ook middels het contractueel aanvaarden van andere algemene vervoerscondities (avc) kunnen overeenkomen dat artikel 8:901 BW door partijen buiten werking wordt gesteld.⁴²

Op deze uitsluiting van de aansprakelijkheid kan alleen rechtsgeldig een beroep worden gedaan voor zover deze nautische fouten (handelen of nalaten) niet het gevolg waren van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. De aansprakelijkheidsuitsluiting van artikel 8:901 BW mist dan ook werking ingeval de navigatiefout niet gemaakt zou zijn, indien zou zijn gehandeld zoals van een zorgvuldige vervoerder mag worden verwacht.⁴³

In geval van grove schuld van de vervoerder kan er geen beroep worden gedaan op de exoneratie voor de nautische fout. Voor bewust roekeloos handelen van anderen, waaronder de schipper die niet zelf vervoerder is, kan een vervoerder zich wel op de exoneratie beroepen. Ook is er geen sprake van een navigatiefout indien de vervoerder welbewust een bepaalde route koos, waarbij de omstandigheden op de hydrografische kaarten aangeven dat de diepgang in het desbetreffende gebied minder is dan de benodigde diepgang. Vervoerder neemt dan willens en wetens en zonder enige noodzaak het risico tot vastloping.⁴⁴

Onder het CMNI kan een verdragsstaat te kennen geven dat voor vervoer van en naar zijn grondgebied de aansprakelijkheid voor nautische fouten behoudens opzet of bewuste roekeloosheid is uitgesloten (artikel 32 lid 1 CMNI). Zwitserland heeft voor zover bekend als enige land een dergelijke verklaring afgelegd.⁴⁵ Voor de overige landen geldt dat een uitsluiting van de aansprakelijkheid voor nautische fouten contractueel moet worden vastgelegd (artikel 25 lid 2 onder a CMNI).

Dit betekent dat een vervoerder onder het CMNI in beginsel aansprakelijk is voor schade tijdens het transport van de goederen veroorzaakt door een 'nautische fout'. Partijen kunnen hier echter contractueel van afwijken. Het Oberlandesgericht Karlsruhe heeft geoordeeld dat de uitsluiting van aansprakelijkheid bij internationaal vervoer afdoende kan worden overeengekomen in de algemene vervoervoorwaarden.⁴⁶ Echter moet hier wel een kanttekening bij gemaakt worden. In een uitspraak van Oberlandesgericht Hamburg werd de uitsluiting van aansprakelijkheid voor nautische fout niet door alle bij het vervoer betrokken partijen overeengekomen. De afzender, die bij de hoofdvervoerder op grond van overeenkomst klaagt, hoeft slechts de bezwarende bedin-

37. Artikel 8:898 BW.

38. F. Stevens, 'Aansprakelijkheidsproblemen bij belading van binnenschepen. Wie is aansprakelijk: ladingbelanghebbenden of vervoerder', *TVR* 2013, afl. 4, p. 91-97. R.I.C. Baart & J. Blussé van Oud-Alblas, 'Rechtbank Rotterdam 5 september 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:7350 ("Sailing Home")', *TVR* 2020, afl. 5, p. 130-135. Rb. Rotterdam 20 augustus 2014, ECLI:NL:RBROT:2014:6975.

39. Rb. Haarlem 25 februari 2009, ECLI:NL:RBHAA:2009:BH3623.

40. Hof Den Haag 16 december 2003, 136455/HAZA00-850, r.o. 6.2.

41. Hof Den Haag 16 december 2003, 136455/HAZA00-850, r.o. 6.3.

42. Rb. Haarlem 25 februari 2009, ECLI:NL:RBHAA:2009:BH3623.

43. Rb. Haarlem 25 februari 2009, ECLI:NL:RBHAA:2009:BH3623.

44. Rb. Rotterdam 5 maart 1998, ECLI:NL:RBROT:1998:AK3900, r.o. 5.2-5.4.

45. Hacksteiner 2006.

46. Oberlandesgericht Karlsruhe (Duitsland) 19 mei 2011, 22 U 3/10 BSch.

gen uit de met de hoofdvervoerder gesloten overeenkomst tegen zich te laten gelden, niet zulke uit de overeenkomst van de hoofdvervoerder met de ondervervoerder. Een dergelijke 'doorgreep' van beperking van aansprakelijkheid tegenover de afzender is ook niet gebaseerd op redelijkheid en billijkheid, aangezien aan partijen de nadelige regresmogelijkheden bij het afsluiten van het contract met de afzender over het algemeen bekend zijn.⁴⁷

3.4. Aansprakelijkheidsbeperking

Mocht de vervoerder niet voldoen aan zijn hoofdverplichting om de ten vervoer ontvangen zaken af te leveren in de staat waarin hij de goederen heeft ontvangen dan kan de vervoerder in beginsel aansprakelijk worden gesteld. Voor zover de vervoerder aansprakelijk is bevat artikel 20 CMNI een andere aansprakelijkheidsbeperking dan artikel 8:905 BW.

Onder het CMNI is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 speciale rekeneenheden (SDR) voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 SDR voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag (artikel 20 lid 1 CMNI). Voor containers gelden andere bedragen, waarbij de aansprakelijkheidsbeperking voor een lege container op 1500 SDR is vastgesteld. Voor de in de container samengebrachte goederen geldt een aansprakelijkheidsbeperking van 25.000 SDR.

De limitering naar Nederlands recht is begrensd op € 2,70 per kg, terwijl voor onverpakt massagoed de limiet € 227 per 1000 kg bedraagt of een overschietend gedeelte daarvan.⁴⁸ Deze bedragen zijn voor het laatst, bij de invoering van de euro, door het Aanpassingsbesluit Euro in 2001 aangepast van gulden naar euro.⁴⁹ De hoogte van de bedragen, ondanks de recente torenhoge inflatie, is echter sinds 1991 niet meer geïndexeerd. Het is dan ook niet ondenkbaar dat de hoogte van de aansprakelijkheidsbeperking zoals neergelegd in artikel 20 CMNI in de toekomst, middels de daarvoor toepasbare procedure van artikel 37 CMNI wordt herzien. Des te meer omdat de procedure voor het verhogen van de limieten van het andere belangrijke binnenvaartverdrag, zijnde het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012),⁵⁰ dit kalenderjaar (2023) in gang is gezet. Navraag door de auteur leert dat er op dit moment op internationaal niveau nog geen sprake is van het verhogen van de maximale aansprakelijkheidsgrens van artikel 20 CMNI. De hoogte van de limitering van artikel 8:905 BW wordt bepaald door een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bedrag. In lijn met de overwegingen van de Hoge Raad in de zaak *Mathilda*,⁵¹ kan de vraag worden gesteld of deze keuze van de wetgever om limieten in een amvb op te nemen, ertoe zou kunnen dan wel moeten leiden dat de limieten (regelmatig) aangepast worden bij gewijzigde omstandigheden. Voorals-

nog zijn er echter bij de auteur geen signalen bekend dat de wetgever van deze mogelijkheid gebruik zal maken.

De aansprakelijkheidsbeperking van de vervoerder heeft in beide regimes een dwingend karakter, waarvan niet ten nadele van de vervoerder kan worden afgeweken. Het staat partijen wel vrij om een hogere maximale aansprakelijkheidsgrens overeen te komen (artikel 20 lid 4 onder b CMNI). Hoewel een hogere limiet ook naar Nederlands recht is toegestaan, ontbreekt een expliciete positieve formulering zoals artikel 20 lid 4 onder b CMNI in het Burgerlijk Wetboek. Het overeenkomen van hogere limieten is zeker aan te bevelen bij de nieuwe ontwikkeling met betrekking tot de kostbare verwisselbare batterijcontainers voor zover deze onderdeel van de lading kunnen zijn. Of deze batterijcontainers verantwoordelijk voor de voortstuwing van het schip onderdeel van de lading kunnen zijn, vergt nader juridisch onderzoek.

3.5. Vervoersdocument

Artikel 11 lid 1 CMNI verplicht de vervoerder ertoe om voor elk vervoer een vervoersdocument op te maken. Een cognossement dient te worden opgemaakt indien de afzender hierom verzoekt en dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming. In de binnenvaart is het gebruik van een cognossement, in tegenstelling tot de zeevaart, veel minder gebruikelijk. Een juridisch artikel geschreven kort na invoering van Boek 8 BW schetst het beeld dat in de binnenvaart toentertijd vaak in het geheel geen document werd opgemaakt.⁵² Boek 8 BW schrijft, wellicht ingegeven door de toen geldende praktijk, een dergelijke verplichting dan ook, in tegenstelling tot het CMNI, niet voor.

Artikel 8:915 BW biedt zowel de afzender als de vervoerder de mogelijkheid om een vervoersdocument op te maken, maar verplicht daartoe niet. Ingevolge artikel 8:916 BW is de vervoerder slechts verplicht op verzoek van de afzender een cognossement op te stellen.

Volgens de memorie van toelichting leidt het CMNI voor internationaal vervoer dan ook tot een administratieve verzwarende die voortvloeit uit de verplichting om voor elk vervoer een vervoersdocument op te stellen. Dit komt echter de praktijk ten goede omdat het de (bewijsrechtelijke) positie van de vervoerder versterkt.⁵³

Volgens een uitspraak van Oberlandesgericht Düsseldorf hoeft de vervoerder gegevens in andere documenten niet te laten aanrekenen, aangezien het vervoersdocument slechts in de relatie tussen de vervoerder, die ook aansprakelijk wordt gesteld voor eventuele schade, en de afzender geldt. Anders zouden de vermoedens van artikel 11 lid 3 CMNI onder andere met betrekking tot maat en aantal van de geladen goederen tegen de vervoerder werken zonder dat hij hiervoor

47. Oberlandesgericht Hamburg (Duitsland), 5 december 2013, 6 U 194/10.

48. AMvB 11 maart 1991, *Stb.* 1991, 107.

49. *Stb.* 2001, 415.

50. Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), tot stand gekomen te Straatsburg op 27 september 2012, voor Nederland in werking getreden op 1 juli 2019 (*Trb.* 2013, 72).

51. HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:729 (*Mathilda*).

52. J.B. Huizink, 'Enige algemene begrippen in het vervoersrecht', *AA* (42) 1993, afl. 5.

53. *Kamerstukken II* 2004/05, 29943, nr. 3.

de beslissende basis heeft gelegd. Alleen het door de vervoerder zelf opgemaakte document wordt als maatgevend beschouwd, en niet andere documenten in de relatie tussen andere partijen. Ontbreekt een dergelijk vervoersdocument dan 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 inontvangstname van de lading heeft hij de hieruit resulterende nadelen te accepteren, die vooral bewijsrechtelijk van aard kunnen zijn.⁵⁴

4. Conclusie

In de inleiding werd er al op gewezen hoe in het verleden door juridische auteurs naar Boek 8 BW werd verwezen, namelijk als 'vreemde eend in de bijt' of als een 'lastige dochter die op kamers woont'. De verhouding tussen het CMNI en Boek 8 BW kan in dat kader worden gezien als een goede broer/zusrelatie. Ondanks dat ze het niet altijd met elkaar eens zijn en er verschillen tussen beide bestaan, kunnen ze gemoedelijk onder hetzelfde dak wonen. Inmiddels zijn een aantal verschillen al deels ingehaald door de tand des tijds. Zo is het vandaag de dag veel gebruikelijker (mogelijk ook ingegeven door de verplichting vanuit het CMNI) om ook voor nationaal vervoer een vervoersdocument op te stellen. Iets wat de bewijsrechtelijke positie van de vervoerder alleen maar heeft versterkt. Gezien enkel een aantal Donaulanden (en Zwitserland gedeeltelijk) ervoor hebben gekozen om het CMNI van toepassing te verklaren op nationaal goederenvervoer over de binnenwateren, blijven er Europees gezien vele verschillende nationale wettelijke regelingen van kracht ten aanzien van de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren; de zogenaamde broers en zussen van onze afdeling 8.10.2 BW. Of de verstandhouding tussen alle broers en zussen zo harmonieus is als in Nederland vergt nader (juridisch) onderzoek. De beoogde rechtseenheid is op *nationaal* goederenvervoer Europees gezien over de binnenwateren dan ook ver te zoeken. Gezien de mogelijkheid die artikel 31 lid a CMNI biedt, mede rekening houdend met de geldende praktijk, valt niet uit te sluiten dat in de toekomst het CMNI ook zijn intrede doet op nationaal vervoer.

54. Oberlandesgericht Düsseldorf (Duitsland) 26 februari 2014, 18 U 27/12.