

Vervoersrecht

Recente ontwikkelingen in het vervoersrecht

Wouter VERHEYEN
specialisatiebursaal i.w.t.

1. VIER NIEUWE VERDRAGEN IN HET AFGELOPEN DECENNIUM. Het afgelopen decennium is het verdragsrechtelijke kader van het internationaal vervoer grondig hertekend. Sinds 1999 zijn maar liefst vier nieuwe verdragen ondertekend die de aansprakelijkheid in het goederenvervoer beheersen. Het gaat meer specifiek om 1°) het verdrag van Montreal¹ voor luchtvervoer; 2°) het COTIF-CIM² voor spoorvervoer, 3°) het CMNI³ voor binnenvaartvervoer en 4°) de Rotterdam Rules⁴ voor vervoer geheel of gedeeltelijk over zee. Dat laatste verdrag zal na inwerkingtreding ook het multimodaal vervoer beheersen, voor zover er een onderdeel van het transport over zee geschiedt. Het wegvervoer is dan ook de enige modus waarvoor zich geen verdragsrechtelijke ontwikkelingen hebben voorgedaan in het afgelopen decennium. Toch is ook hier een groeiende lobby te vinden voor een wijziging van de CMR.⁵ Bovendien zorgen jurisprudentiële ontwikkelingen voor de nodige evolutie in de CMR. In deze bijdrage schetsen we het toepassingsgebied en het aansprakelijkheidsregime van de vijf voornoemde verdragen en evalueren we hen kort. Nu we in het bestek van deze bijdrage slechts een aantal capita selecta van het aansprakelijkheidsrecht kunnen behandelen, hebben we op het einde een synoptisch overzicht van de verschillende aansprakelijkheidsregimes opgenomen.

1. Inleiding: verdragsrechtelijk kader

2. VROEGE VERDRAGSCREATIE. De vervoerssector was de eerste sector waarbij het juridische kader dat de contractuele relaties beheerst in grote mate werd ge-internationaliseerd. Aangaande het spoorvervoer, gebeurde dat reeds in 1890. Aan het begin van de twintigste eeuw werden ook de *Hague Rules* voor zeevervoer onder cognossement (1923) en het verdrag van Warschau voor luchtvervoer (1927) gecreëerd. In 1956 kwam daar nog het CMR-verdrag voor wegvervoer bij. Er werden eveneens pogingen ondernomen om een verdrag voor binnenvaart te creëren, maar die pogingen faalden door het verschillende kader waaraan nationale jurisdicties het binnenvaartvervoer vastknoopten (zeevervoer dan wel landvervoer).

3. WEINIG SUCCESVOLLE ACTUALISERING. Bovengenoemd verdragsrechtelijk kader bleef in grote mate intact tot aan het begin van het nieuwe millennium.

1 Verdrag van Montreal van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, *B.S.* 18 mei 2004

2 Protocol van 3 juni 1999 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999), *B.S.* 30 augustus 2007; Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM - Aanhangsel B bij het Verdrag). *B.S.* 30 augustus 2007.

3 Verdrag van Boedapest van 22 juni 2001 inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), *B.S.* 10 oktober 2008

4 Verdrag van de Verenigde Naties van Rotterdam van 11 december 2008 betreffende de overeenkomst van vervoer geheel of gedeeltelijk over zee, <http://treaties.un.org>

5 Verdrag van Geneve van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, Geneve, *B.S.* 5 september 2005

Behoudens enkele cijfermatige aanpassingen, is het CMR-verdrag helemaal niet gewijzigd. Inzake lucht- en zeevervoer zijn er wel pogingen geweest om het verdragsrechtelijk kader te laten evolueren, maar die waren geen onverdeeld succes. Het probleem bij die wijzigingen was dat ze veelal plaatsgrepen door middel van optionele protocollen bij het basisverdrag. Aangezien niet alle partijen bij het basisverdrag partij werden bij die optionele protocollen, resulteerde dat in een versnipperd verdragsrechtelijk kader dat van land tot land erg verschilde. In het zeevervoer werd bovendien in 1980 een nieuw verdrag gecreëerd, de *Hamburg Rules*⁶, waarvan slechts een 30-tal landen partij zijn geworden. Het resultaat is dat ongeveer 10% van de wereldhandel beheerst wordt door de *Hamburg Rules*, iets minder dan 40% door de *Hague Rules*, 40% door de *Hague Rules*, geamendeerd door het *Visby protocol* van 1968 en de overige landen door nationaal recht. Enkel bij het spoorvervoer gebeuren aanpassingen aan het verdrag op een zeer succesvolle wijze, getuige hiervan onder meer de laatste 2 wijzigingen in 1980 en 1999.

4. GEVOLG: ONAANGEPASTHEID AAN HEDENDAAGSE PRAKTIJK. Door dat onvermogen om zich aan de evoluerende praktijk aan te passen, is het verdragsrechtelijk kader steeds verder van de praktijk af komen te staan. Vanzelfsprekend zijn de gebruiken uit de jaren '20 niet te vergelijken met de hedendaagse vervoerspraktijk. Als belangrijke evoluties waaraan de verdragen voorbijgaan, kunnen we onder meer de containerisatie van de trafiek, de toename van multimodaal vervoer en recentelijk de introductie van elektronische communicatie noemen. Waar de eerste twee evoluties vooral problematisch zijn voor het aansprakelijkheidsregime, conflicteert die laatste evolutie vooral met de documentaire vereisten die een aantal verdragen stellen. Een belangrijke evolutie specifiek voor het spoorvervoer is de liberalisering van de spoormarkt die ook gevolgen heeft voor de contractuele verhoudingen in het spoorvervoer en waar COTIF-CIM 1999 aan tegemoet wenst te komen.

5. MULTIMODAAL VERVOER: VERVOER VIA MEERDERE MODI IN HET KADER VAN ÉÉN OVEREENKOMST. Er is sprake van multimodaal vervoer wanneer het vervoer plaatsvindt via minstens twee modi, in het kader van een onderliggende multimodale transportovereenkomst.⁷ Wanneer partijen een multimodale overeenkomst afsluiten, komen zij in een ambigue situatie terecht. Enerzijds kunnen ze overeenkomen via welke combinatie van vervoersmodi de overeenkomst uitgevoerd moet worden. Anderzijds impliceert die zekerheid met betrekking tot de vervoerswijze geen rechtszekerheid. Er bestaat immers geen vervoersverdrag voor multimodaal transport. Bovendien verhindert het dwingendrechtelijk toepassingsgebied van de modusspecifieke vervoersverdragen de partijen om zelf een sluitende aansprakelijkheidsregeling uit te werken. Dat werkt rechtsonzekerheid in de hand vermits deze vervoersovereenkomsten betrekking hebben op meerdere modi, waarbij voor iedere modus een specifiek verdrag bestaat. Hierdoor is het vaak niet duidelijk of er een en zo ja, welk vervoersverdrag toepasselijk is op de overeenkomst. Nationaal uiteenlopende

⁶ Dit verdrag is er gekomen op initiatief van de ontwikkelingslanden en had als doel een meer evenwichtige aansprakelijkheidsregeling uit te werken.

⁷ Artikel 1 lid 2 van de Multimodal transport Convention (dit verdrag is nooit in werking getreden)

ontwikkelingen in de rechtspraak versterken deze onzekerheid. Dat bemoeilijkt een juiste risico-inschatting zeer sterk, wat tot gevolg heeft dat een efficiënt niveau van verzekering onmogelijk wordt. Bovendien verhindert deze onzekerheid de mogelijkheid voor de verlader om het vervoersaanbod van verschillende vervoerders ten gronde te kunnen vergelijken.

6. Sinds 1999 zijn er in al de geschetste modi, met uitzondering van het wegvervoer, nieuwe verdragen tot stand gekomen die in verschillende mate tegemoetkomen komen aan deze evoluties. In 1999 werd voor het luchtvervoer het verdrag van Montreal afgesloten en voor het spoorvervoer het COTIF 1999. In 2001 volgde met CMNI het eerste verdrag voor binnenvaartvervoer. In 2009 ten slotte, werd met de *Rotterdam Rules* een nieuw zeevervoersverdrag ondertekend. Hoewel de *Rotterdam Rules* met hun *maritime plus* toepassingsgebied (cf. *infra* IV) ook een verdragsrechtelijk kader voor multimodaal vervoer trachten te creëren, blijft multimodaal vervoer toch de achillespees van het internationaal vervoersrecht.

II. Verdrag van Montreal

Literatuur. CLARKE M.A., “Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw system and what will the changes be?”, *TranspR* 2003, 436; CLARKE M.A. en YATES D., *Contracts of carriage by Land and air*, London Informa, 2008, 626; KOLLER I., “Die unbeschränkte Haftung des Luftbeförderers nach dem dem Montrealer Übereinkommen 1999?”, *EVR* 2005, 626-639; KONING I., “Trucking onder Warschau en Montreal”, *NTHR* 2004, 93-101; KONING I., “Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under the Warsaw and Montreal Conventions, Air & Space Law, 2008 Vol. XXXIII/4-5, 318-345; VAN DER VLIES J.F., “Vertragswidriges en verdragsmässiges trucking: vervoer van luchtvracht waarbij het vervoer geheel of gedeeltelijk plaats vindt over de weg”, *TVR* 2007, 1; WHALEN J.T., “The new Warsaw Convention: the Montreal Convention”, *A&SL* 200-2001, 13-26.

7. ALGEMEEN. Slechts enkele jaren na de eerste internationale vlucht, kwam in 1929 het verdrag van Warschau inzake luchtvervoer tot stand. In de loop der jaren heeft dat verdrag zich ontwikkeld tot een 'Warschauer stelsel'. Dit kluwen wordt gevormd door het basisverdrag en meerdere aanvullende protocollen waarbij echter niet steeds alle landen partij zijn. Het verdrag van Montreal beoogt schoon schip te maken in dit kluwen. Zo vormt het enerzijds een synthese van het Warschauer stelsel zoals dat eruit zag na de laatste wijziging door het Montreal protocol nr. 4. Anderzijds is deze kans aangegrepen om een aantal wijzigingen aan te brengen aan dat bestaande Warschauer stelsel.

§1. Toepassingsgebied

8. INTERNATIONAAL VERVOER PER VLIEGTUIG. Het verdrag van Montreal is toepasselijk bij internationaal vervoer per vliegtuig tegen betaling (Artikel 1, § 1). Het vervoer om niet kan ook onder het verdrag vallen, doch slechts indien het

wordt verricht door een luchtvaartonderneming. Vermits dit toepassingsgebied gelijk is aan dat van het verdrag van Warschau kan men zich bij interpretatieproblemen wenden tot de jurisprudentie en rechtsleer met betrekking tot dat verdrag.⁸ Deze definitie verschilt bovendien niet heel sterk van die van andere vervoersverdragen. Toch zijn er twee bijzonderheden. In de eerste plaats wordt de vereiste van internationaliteit anders ingevuld dan bijvoorbeeld bij de landvervoersverdragen. Daarnaast wordt het modusspecifieke toepassingsgebied, vervoer per vliegtuig, sterk uitgebreid doordat ook trucking, waarbij het vervoer in het kader van een luchtvervoerovereenkomst de facto over de weg plaats vindt, onder het toepassingsgebied van dit verdrag werd gebracht (Artikel 18§4).

9. INTERNATIONALITEIT: LAND VAN LADEN EN LOSSEN ZIJN VERDRAGSSTAAT. De toepassing van het verdrag van Montreal vereist dat zowel de initiële plaats van laden als de definitieve plaats van lossen in een verdragsstaat gelegen zijn. Dit beperkt het toepassingsgebied sterk ten opzichte van bijvoorbeeld het CMR-verdrag. Dat verdrag is immers van toepassing zodra de plaats van laden of lossen in een verdragsstaat ligt en deze plaatsen van laden en lossen in twee verschillende landen liggen. Dit impliceert dat het toepasselijk is op quasi ieder internationaal wegvervoer dat vertrekt of aankomt in Europa. Anderzijds zorgt de uitbreiding van het toepassingsgebied van het verdrag van Montreal tot vluchten met vertrekpunt en aankomst in dezelfde verdragsstaat doch met een tussenlanding in het buitenland, voor een uitbreiding ten opzichte van datzelfde CMR (zo valt vervoer Vlissingen-Maastricht, dat voor 80% door België verloopt, buiten CMR). In geval van opvolgend vervoer ten slotte, waarbij voor verschillende deelsegmenten van het vervoer een afzonderlijke vervoersovereenkomst bestaat, moeten alle deeltrajecten met het oog op het beoordelen van de internationaliteit als één vervoer beschouwd worden.

10. MODUS: LUCHTVERVOER PLUS. Het verdrag van Montreal is in eerste instantie van toepassing op vervoer per vliegtuig. Weliswaar wordt deze vereiste zeer ruim uitgelegd daar de periode van de vliegtuigreis uitgebreid wordt tot de periode dat de goederen in de luchthaven onder de hoede van de vervoerder zijn. Ten gevolge van artikel 18, §4 valt binnen deze periode ook het vervoer binnen de luchthaven met een andere modus (in tegenstelling tot wat bijvoorbeeld het geval is bij de *Hague-Visby Rules* waar de goederen pas onder het verdragsrechtelijk aansprakelijkheidsregime komen wanneer ze aan boord gaan van het schip, ook wanneer zij zich voordien op een terminal van de vervoerder bevinden). Diezelfde paragraaf maakt het verdrag van Montreal op twee manieren ook buiten de grenzen van de luchthaven toepasselijk. In de eerste plaats viseert het verdrag het aanvullend vervoer dat via een andere modus wordt uitgevoerd teneinde te laden, lossen of de goederen over te slagen van het ene voertuig in het andere. Voor dit aanvullend vervoer hanteert het verdrag een vermoeden dat de schade zich voordeed tijdens het luchtvervoer. Daarnaast verklaart artikel 18, §4 het verdrag toepasselijk indien een overeenkomst van luchtvervoer werd gesloten, maar het vervoer in de praktijk via een andere modus werd uitgevoerd. Wanneer echter contractueel werd overeenge-

⁸ I. KONING, *Aansprakelijkheid in het luchtvervoer*, Paris Zuthpen, 2007, 57.

komen dat vervoer via een andere modus toegelaten is, valt dit optioneel vervoer niet onder het verdrag van Montreal.

§2. Belangrijkste bepalingen

11. UNIFORME, HOGE LIMieten. Net zoals in de andere vervoersmodi werkt het verdrag van Montreal met een regime van beperkte aansprakelijkheid waarbij de omvang van de schadevergoeding beperkt is tot een bedrag per kilogram. Dat bedrag wordt uitgedrukt in SDR, een door het IMF gecreëerde korf van munten. Het verdrag gebruikt hierbij uniforme limieten die voor zowel vertraging, beschadiging als verlies gesteld zijn op 19 SDR/kg⁹ (Artikel 22, §3). Voor verlies en beschadiging is dat identiek aan de limieten voor spoorvervoer, maar veel hoger dan die voor weg- (8 SDR/kg) of zeevervoer (2 SDR/kg). De schadevergoeding voor vertraging wijkt evenzeer sterk af van die in andere verdragen, waar deze meestal berekend wordt op basis van de vrachtprijs en niet op basis van de waarde van de goederen.

12. EXCEPTIES EN DOORBREKING VAN AANSPRAKELIJKHEID: PROCES-ECONOMISCHE REGELING. Onder andere vervoersverdragen is het vaststellen van de aansprakelijkheidsvergoeding met behulp van voormelde limieten slechts een klein element in de procedure, die veelal beheerst wordt door de vraag naar de doorbreking van die aansprakelijkheidslimieten¹⁰ en/of het voorhanden zijn van excepties die de vervoerder toelaten zijn aansprakelijkheid te ontlopen. Het verdrag van Montreal hanteert echter een systeem van ondoorbreekbare limieten voor goederenvervoer (Artikel 22, §5). Daar staat tegenover dat het aantal excepties waar de vervoerder zich op kan beroepen beperkt is tot vier. Het gaat meer bepaald om de gevallen waar de schade resulteert uit een gebrek eigen aan de goederen, oorlog of gewapend conflict, een daad van het publiek gezag (Artikel 18, §2) dan wel wanneer de schade aan de eiser toerekenbaar is of door hem veroorzaakt werd (Artikel 20). De formulering van artikel 18, §2 zorgt er wel voor dat de vervoerder makkelijker een beroep kan doen op een exceptie dan onder het Montreal Protocol het geval was. Onder Montreal protocol nr. 4 moest de vervoerder het bewijs leveren dat de schade een gevolg was van *alleen* deze excepties, wat het bewijs inhield van de afwezigheid van enige concurrerende oorzaken. Het woord 'alleen' is echter geschrapt in het verdrag van Montreal, waardoor de vervoerder kan volstaan met het bewijs dat één van de exoneratiegronden aan de basis van de schade ligt en de ladingbelanghebbende de bewijslast draagt van het bestaan van enige concurrerende schadeoorzaak. Zelfs met de ruimere invulling die aan de excepties kan worden gegeven, resulteren de onbreekbaarheid van de aansprakelijkheidslimieten en de beperkte excepties toch in een sterke vermindering van het contentieux.

⁹ Sinds 30 december 2009 werden de limieten verhoogd van 17 naar 19 SDR/kg

¹⁰

§3. Evaluatie verdrag van Montreal

13. De doelstelling van het verdrag van Montreal om schoon schip te maken in het bestaande Warschauer kluwen lijkt probleemloos bereikt te worden. Hoewel het verdrag nog geen 11 jaar oud is, en pas sinds 4 november 2003 in werking is, zijn er ondertussen al 94 verdragspartijen. Bovendien is er met de Europese Unie, ook een supranationale instelling partij geworden bij het verdrag. Inhoudelijk ligt de sterkte van het verdrag van Montreal vooral in de beperking van procedures die het regime bewerkstelligt. Ander positief element is dat het verdrag tegemoet komt aan het in de praktijk reeds geruime tijd bestaande fenomeen van de trucking. Nadelig is echter wel dat de grote inhoudelijke afwijking van andere verdragen de onzekerheid voor de partijen vergroot, bijvoorbeeld bij cargo-claims naar aanleiding van gecombineerd weg-luchtvervoer. Doet men er als vervoerder dan best aan om te bewijzen dat de schade ontstond tijdens het wegvervoer of tijdens het luchtvervoer? Als men het bewijs kan leveren dat de schade zich voordeed tijdens het wegvervoer kan men zich beroepen op de lagere aansprakelijkheidslimieten, maar stelt men zich wel bloot aan eventuele doorbreking van deze limieten bij zware fout (*cf. infra* V II A), terwijl deze doorbreking niet mogelijk is onder het verdrag van Montreal. Veel hangt af van de nationale rechtspraak van de forumrechter over de voorwaarden waaronder doorbreking mogelijk is (*cf. infra* V §2 A). Een enigszins paradoxaal gevolg van het aansprakelijkheidsregime van het verdrag van Montreal is bovendien dat het luchtvervoerders aan te raden is de mogelijkheid van trucking uit hun algemene voorwaarden te schrappen. Wanneer de luchtvervoerder dan toch gebruikt maakt van trucking, gaat het om een niet toegelaten trucking, die onder het toepassingsgebied van Montreal valt en waarvoor geen doorbreking bij zware fout mogelijk is. .

III. COTIF-CIM

Literatuur. BRACKER J., “Aktuelle Entwicklungen im Recht des internationalen Straßengütertransport“, *TranspR.* 1999, 7-16; BRUINS SLOT M.J., *De overeenkomst van goederenvervoer per spoor*, Zuthpen Paris, 2006, 95 blz.; CLARKE M., “International Carriage of Goods by Rail: CIM 1999 in force”, *J.B.L.* 2007, 213-218; Freise R., “Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht”, *TranspR* 1999, 417-424; HAGDORN, A.W., “Aansprakelijkheid op het spoor”, *TVR* 2003, 151-157; HAGDORN, A.W., “Aansprakelijkheid op het spoor”, *TVR* 2003, 151-157; HAGDORN A.W. en KRAMER Th. J.J., “Het gewijzigde verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer”(COTIF), *TVR* 2006, 71; KOLLER I. *Transportrecht*, 6de ed., CH Beck München, 1739-1853; WILLEMS E., *De overeenkomst van internationaal goederenvervoer per spoor RU-CIM*, Antwerpen Kluwer, 1989, 346 blz.; WILLEMS E., “Diefstal van sigaretten tijdens het spoorvervoer: dient de vervoerder de accijnsrechten terug te betalen?”, in VAN HOOYDONCK E (Ed.), *Actualia zee- en vervoersrecht*, Antwerpen Maklu, 2003, 179-191.

14. ALGEMEEN. Het spoorvervoer wordt al 120 jaar beheerst door vervoersverdragen en in die periode vonden al negen verdragswijzigingen plaats. Toch

brengt het COTIF-verdrag van 1999 belangrijkere wijzigingen met zich mee dan dat het geval was met de vorige versies. Reden hiervoor is de liberalisering van de spoormarkt¹¹ die voor het goederenvervoer werd doorgevoerd in 2001 en 2004, en voor het personenvervoer volgt op 1 januari 2011. Deze nieuwe versie van het COTIF-verdrag is in werking getreden op 29 juni 2006.

§1. Toepassingsgebied

15. INTERNATIONAAL SPOORVERVOER: LADEN EN/OF LOSSEN IN VERDRAGSSTATEN. COTIF-CIM is van toepassing op internationaal spoorvervoer onder bezwarende titel. Artikel 1 bepaalt twee mogelijkheden die een vervoer internationaal kunnen maken. Het verdrag is automatisch van toepassing indien de plaats van inontvangstneming en aflevering in twee verschillende verdragsstaten liggen. Wanneer enkel het land van inontvangstneming of enkel dat van aflevering in een verdragsstaat ligt, is COTIF-CIM enkel van toepassing indien de partijen dat overeenkomen. Bovendien kunnen verdragsstaten voor vervoer tussen 2 grensstations¹² bepalen dat COTIF-CIM niet van toepassing is.

16. VAN INONTVANGSTNEMING TOT AFLEVERING. COTIF-CIM is toepasselijk op de periode die begint bij het in-ontvangst-nemen van de goederen door de vervoerder om ze te vervoeren, en eindigt bij de aflevering van de goederen (Artikel 23, §1). Het zelfde toepassingsgebied *ratione temporis* werd ook opgenomen in bijvoorbeeld het CMR-verdrag. Hierbij moeten we wel opmerken dat dat wanneer partijen overeenkomen dat de te vervoeren goederen eerst twee maanden moeten worden opgeslagen in de magazijnen van de vervoerder, daarbij geen sprake is van een inontvangstneming ten vervoer, waardoor op deze initiële opslag het verdrag niet toepasselijk is.

17. MODUS: RAIL PLUS. Het modusspecifieke toepassingsgebied van COTIF-CIM is zo ruim omschreven dat het neigt in de richting van het systeem van de *Rotterdam Rules* (cf. *infra* 35), zodat we bijna kunnen spreken van een *Rail plus* verdrag. Hoewel het aanknopingspunt voor toepasselijkheid van COTIF-CIM spoorvervoer betreft, worden ook een aanzienlijk aantal aanvullende vervoerssegmenten onder het toepassingsgebied van het verdrag gebracht. Zo vallen ook aanvullend nationaal binnenvaart- en wegvervoer en zelfs aanvullend internationaal zee- en binnenvaartvervoer, voor zover dat plaats vindt op ingeschreven lijnen¹³, onder COTIF-CIM.

¹¹ Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Publicatieblad Nr. L 237 van 24/08/1991 blz. 0025 - 0028

¹² Het gaat hier om stations die aan weerszijde van de grens liggen, zonder enig tussenliggend station.

¹³ De OTIF heeft voor zowel goederenvervoer als personenvervoer een lijst opgesteld van zeeverbindingen waarop het verdrag toepasselijk kan zijn, de zogenaamde ingeschreven lijnen.

§2. Belangrijkste bepalingen

18. De aansprakelijkheidsregeling van COTIF-CIM lijkt op die van het CMR-verdrag, en ook ten aanzien van COTIF-CIM 1980 zijn er op dit vlak nauwelijks wijzigingen.¹⁴ De vervoerder is namelijk aansprakelijk voor verlies, beschadiging of vertraging, zonder dat de ladingbelanghebbende enige schuld of nalatigheid van de vervoerder moet bewijzen. Belangrijke verschilpunten met het CMR-verdrag zijn er wel voor wat betreft de vaststelling van de vertraging en de voorwaarden waaronder de beperkingen op de aansprakelijkheid doorbroken kan worden. Een andere bijzonderheid is de afwijkende regeling voor het vervoer van rollend spoomateriaal.

19. VERDRAGSRECHTELIJKE INVULLING LEVERINGSTERMIJNEN. Waar het verkrijgen van een vergoeding wegens vertragingsschade onder de meeste andere verdragen veelal afhankelijk is van de specifieke contractuele bepalingen hieromtrent, voorziet COTIF-CIM in gedetailleerde maximale leveringstermijnen (Artikel 16). Die worden berekend door middel van een termijn per 220 of 400 kilometer, vermeerderd met een tijd voor het verzenden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naargelang de omvang van de te vervoeren lading. Onder omstandigheden is een verlenging van de termijn mogelijk (Artikel 16, §3). Belangrijk is dat de termijn niet loopt op zon-en feestdagen en in geval van een niet door de vervoerder veroorzaakt oponthoud. Vooral die laatste grond kan belangrijke afwijkingen van de termijn toelaten.

20. HOGE SCHADEVERGOEDINGEN. Waar er sprake is van een overschrijding van de termijn, is de vervoerder gehouden een vergoeding te betalen van maximaal viermaal de vrachtprijs (Artikel 34). Dat maximum is aanzienlijk hoger dan de vergoeding wegens vertraging onder het CMR-verdrag die beperkt is tot de vrachtprijs. Ook de limiet bij verlies en beschadiging is aanzienlijk hoger en bedraagt 17 SDR/kg (Artikel 30, §1). Wel valt niet elk verlies onder COTIF-CIM als een vergoedbaar verlies te kwalificeren. Zo is de vervoerder bij goederen die aan gewichtsverlies onderhevig zijn, zoals bijvoorbeeld vluchtige gassen, slechts aansprakelijk voor het gedeelte van het verlies boven de 2% indien het vochtige of vloeibare goederen betreft en 1% indien het droge goederen betreft. Dat brengt de vervoerder in een gunstige bewijzpositie, aangezien het hier aan de eiser is om het bewijs te leveren dat de schade niet veroorzaakt is door de onderworpenheid aan gewichtsverlies.

21. OVERIGE MET BETREKKING TOT HET VERVOER GEMAAKTE KOSTEN. Naast deze gelimiteerde schadevergoeding is de vervoerder de vrachtprijs, douanerechten en overige met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten verschuldigd (Artikel 30, §4). COTIF-CIM '99 beslecht daarbij een lang bestaande discussie¹⁵ in de rechtspraak door te expliciteren dat de vervoerder de accijnzen op goederen die vervoerd worden onder opschorting van accijnzen niet verschuldigd is. Aangezien dergelijke bepaling niet bestaat onder het CMR-verdrag wordt deze discussie ook daar gevoerd in rechtsleer en rechtspraak, zie

¹⁴ Clarke M., "International Carriage of Goods by Rail: CIM 1999 in force", *J.B.L.* 2007, 215

¹⁵ OTIF, *Compensation and refunding the loss of goods*, <http://www.otif.org>

het dat ze daar nog niet beslecht is (cf. *infra* CMR accijnzen).¹⁶ Waar schade veroorzaakt wordt aan op eigen wielen rollend spoorwegmateriaal of een (onderdeel van een) intermodale transporteenheid, is de vergoeding beperkt tot de gebruikelijke dagwaarde van dit materiaal op de plaats en het tijdstip van het verlies (Artikel 30, §3).

22. DOORBREKING LIMieten BIJ OPZET OF ROEKeloos GEDRAG MET DE WETENSCHAP DAT DE SCHADE ZOU VOORTVLOEIEN. Bij al deze aansprakelijkheidslimieten is doorbreking mogelijk, indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de vervoerder, ofwel roekeloos en met de wetenschap dat de schade waarschijnlijk zou voortvloeien. Deze formule is identiek aan die van COTIF-CIM '80 en maakt, in tegenstelling tot de problematische bepaling van artikel 29 CMR (cf. *infra*), geen verwijzing naar het nationale forumrecht.

§3. Evaluatie

23. ONDANKS VERTRAGING TOCH SUCCES. De inwerkingtreding van COTIF '99 liet langer op zich wachten dan verwacht, m.n. in 2006. Ook vandaag zijn nog niet alle OTIF-staten partij geworden bij COTIF '99. Met 36 verdragspartijen¹⁷ op een totaal van 44 lidstaten moet het verdrag toch als een succes worden beschouwd. De traditie van regelmatige verdragwijzigingen in het internationaal spoorvervoerrecht draagt hier wellicht in belangrijke mate toe bij.

IV. CMNI

Literatuur. ALLARY P., “De regelen van Boedapest”, *TVR* 2001, 44-52; AUCHTER G., “Convention de Budapest”, *ETL* 2002, 593; CZERWENKA B., “Das Budapestser ünbereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI)”, *TranspR.* 2001, 277-284; HAAK K.F., “Comparison CMNI and CMR (Convention international carriage by road)”, *TVR* 2000, 13-16; HACKSTEINER T.K., “Inwerkingtreding verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI)”, *TVR* 2006, 119-131; VAN DEN HEUVEL-HACKSTEINER T.K., “Het ontwerp-verdrag inzake het internationaal goederenvervoer in de binnenvaart (CMNI)”, *TVR* 1998, 38-45.

24. ALGEMEEN. Voor de inwerkingtreding van het CMNI werd het binnenvaartvervoer beheerst door nationale binnenvaartwetgeving. Tot aan de ratificatie van het CMNI-verdrag door de wet van 29 juni 2008, was het nationaal en internationaal binnenvaartvervoer geregeld door de wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936. Aangezien België geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om het CMNI-verdrag ook van toepassing te verklaren op na-

¹⁶ BGH 26 juni 2003, *TranspR.* 2003, 453

¹⁷ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/Prot-1999-ratifications_20_01_2010_fde.pdf

tionaal vervoer, blijft de wet van 1936 vooralsnog van toepassing op nationaal binnenvaartvervoer.

§1. Toepassingsgebied

25. TOEPASSINGSGEBIED: INTERNATIONAAL VERVOER TEN BEZWARENDE TITEL OVER DE BINNENWATEREN. CMNI is toepasselijk op vervoerovereenkomsten voor vervoer over de binnenwateren, ten bezwarende titel, voor zover er internationaal vervoer is.¹⁸ Internationaal vervoer impliceert vervoer tussen twee verschillende staten, waarvan minstens één partij is bij het verdrag. Indien de vervoerovereenkomst twee optionele losplaatsen bepaalt, is de feitelijke losplaats determinerend om de toepasselijkheid van het verdrag te bepalen. Hoewel dat op het eerste gezicht een logische oplossing lijkt, werkt het de rechtszekerheid niet in de hand. Indien bij een vervoer vanuit Charleroi namelijk zowel Antwerpen als Rotterdam als mogelijke losplaatsen werden doorgegeven, kunnen tot op het moment van aflevering zowel de wet op de binnenbevrachting als het CMNI-verdrag toepasselijk zijn. Wanneer aan de gestelde voorwaarden is voldaan, kunnen bij een binnenvaart-zeevervoer zowel CMNI als *Hague-Visby* cumulatief van toepassing zijn. In een dergelijk geval krijgt het toepasselijke zeevervoer voorrang indien (a) een zeecognossement is opgesteld of (b) de afstand over zee het grootst is. (Artikel 2 lid 2).

26. TOEPASSELIJK GEDURENDE DE PERIODE DAT DE GOEDEREN AAN BOORD ZIJN. Het toepassingsgebied *ratione temporis* is de periode vanaf de inontvangstneming tot de aflevering van de goederen (Artikel 16, lid 1). Op het eerste gezicht lijkt deze regeling dan ook overeen te komen met die van COTIF-CIM en CMR. Voor het gedeelte van deze periode dat voor het laden of na het lossen ligt, is weliswaar het nationale recht van toepassing (Artikel 16, lid 2). Wanneer dat nationale recht verregaande exoneraties toelaat, is de vervoerder dus helemaal niet aansprakelijk voor schade ontstaan tussen inontvangstneming en aflevering. De verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsperiode is dan ook, net zoals dit het geval is bij de *Hague-Visby Rules*, beperkt is van laden tot lossen.

§2. Belangrijkste bepalingen

27. AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME: EVENWICHT TUSSEN MARITIEME EN INLANDSE VERVOERSVERDRAGEN. Inhoudelijk vinden we in het CMNI een mengeling terug van de aansprakelijkheidsbepalingen van maritieme en landvervoersverdragen. Net zoals dat het geval is bij COTIF-CIM en CMR, gaat CMNI uit van een aansprakelijkheidsvermoeden lastens de vervoerder (Artikel 16), in tegenstelling tot de foutaansprakelijkheid van artikel IV van de *Hague-Visby Rules*. Daar staat tegenover dat in de lijst excepties waar de vervoerder een beroep op kan doen om dit vermoeden te weerleggen, een aantal typische maritieme excepties zijn opgenomen. Het gaat hier met name om dekvervoer (Artikel 18, §1

¹⁸ Verdragspartijen kunnen evenwel CMNI toepasselijk maken op nationaal vervoer (cfr. *Infra*)

c) en hulp- of reddingspogingen op vaarwegen (Artikel 18, §1 g)). Wat betreft de eveneens maritieme exceptie van de nautische fout¹⁹, kiest CMNI voor een compromis. CMNI voorziet niet zelf in een exceptie voor nautische fouten, maar partijen kunnen deze exceptie wel contractueel opnemen (Artikel 25, § 2). Ook de aansprakelijkheidslimieten sluiten aan bij de maritieme verdragen: de aansprakelijkheidslimiet van 2 SDR/kg of 666,67 SDR per collo is identiek aan die van de *Hague-Visby Rules* (Artikel 20). Nieuw is dat CMNI specifiek voorziet in aangepaste limieten voor containervervoer. Hier is de aansprakelijk beperkt tot 1500 SDR zonder de daarin gestuwde goederen en tot 25000 SDR voor de in de container opgeslagen goederen. Net als bij COTIF-CIM, geldt het recht op beperking van die aansprakelijkheid niet indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de vervoerder, ofwel roekeloos en met de wetenschap dat de schade waarschijnlijk zou voortvloeien (Artikel 21).

§3. Evaluatie

28. CMNI BEHEERST HET VOLLEDIGE EUROPESE INTERNATIONALE BINNENVAARTVERVOER. CMNI mag een succesverhaal genoemd worden. Minder dan 5 jaar na de ondertekening van het verdrag is het al in werking getreden, wat voor vervoersverdragen een zeer korte termijn is. Vandaag is het verdrag in werking getreden in 14 Europese landen, waaronder de belangrijkste binnenvaartlanden. Naast België gaat het in West-Europa om Nederland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland en in Oost-Europa om Bulgarije, Kroatië, Tsjechië, Hongarije, Moldavië, Roemenië en Slowakije. Dat zorgt ervoor dat bijna het volledige Rijn-Donaugebied, de belangrijkste binnenvaart van Europa, onder het verdragsrechtelijk regime valt. Bovendien is ook Rusland partij geworden bij CMNI. Gevolg hiervan is dat wanneer er binnen Europa een internationaal binnenvaartvervoer plaatsvindt, het CMNI in 98% van de gevallen toepasselijk is. Wanneer we de EUROSTAT-cijfers van 2006 bekijken, blijkt namelijk dat op een totaal vervoer van 138.04 miljoen tonkilometers via de binnenwateren in de EU, 135.6 miljoen tonkilometers plaatsvond in landen die onder CMNI vallen. Bedenking bij dit succes is dat CMNI een Europees verhaal blijft. Dat is echter niet meer dan een kanttekening, aangezien het vervoer dat Europa verlaat via de binnenwateren slechts zeer marginaal is. Een belangrijkere beperking is echter dat de toepassing van CMNI op nationaal vervoer slechts optioneel is en de meeste landen van deze optie geen gebruik hebben gemaakt.

29. CMNI VS. ROTTERDAM RULES. Een inhoudelijke bedenking is dat men bij de redactie van CMNI voor het zeevervoer voornamelijk aansluiting zoekt bij de *Hague-Visby Rules* en soms bij de *Hamburg Rules*. Daar de komst van de *Rotterdam Rules* de verdragsrechtelijke regeling met betrekking tot het zeevervoer aanzienlijk kan wijzigen (*cf. infra* IV §2), dreigt CMNI zo op een aantal punten binnenkort aan te knopen bij een verouderd maritiem verdrag. Dat zou

¹⁹ De nautische fout-exceptie sluit de aansprakelijkheid van de vervoerder uit wanneer de schade werd veroorzaakt door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip

onder meer nadelig kunnen zijn voor wat betreft de aansprakelijkheidslimieten, die hoger liggen onder de *Rotterdam Rules*. Aan dit specifieke probleem kan echter geremedieerd worden vermits artikel 37 CMNI op een relatief eenvoudige wijze toelaat om de limieten aan te passen. Ook de nautische fout, die contractueel nog als exceptie kan behouden worden, verdwijnt in de *Rotterdam Rules*, waardoor het zeevervoersverdrag uiteindelijk dichter bij de inlandse vervoersverdragen dreigt komen te staan dan CMNI.

IV. Rotterdam Rules

Literatuur . Zeevervoer: BERLINGIERI, F., *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, http://www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf; BAATZ I, DEBATTISTA C., LORENZON F., SERDY A., STANILAND H. en M. TSIMPLIS, *The Rotterdam Rules, a practical annotation*, Informa Londen 2009, 348 blz.; RAMBERG J., “Risk Distribution in the Carriage of Goods by Sea”, in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, 1988, 417-423; ROLAND S., “Aansprakelijkheid voor ladingschade die in Antwerpen voor het zeevervoer ontstaat”, in *Liber Amicorum Roger Roland, Larcier*, 2003, 377-390; TETLEY W., “Deck Carriage under the Hague Rules”, *Mar.Law.1977-1978*, 35-51; THOMAS D.R. (Ed.), *A new convention for the carriage of goods by sea- the Rotterdam Rules*, Lawtext Oxford, 432 blz.

Multimodaal vervoer: BERLINGIERI F., “Door-to-door transport of goods, can uniformity be achieved?”, in *Liber amicorum Roger Roland, Brussel, Larcier*, 2003, 37-55; BERLINGIERI F., “A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door”, *Rev. dr. unif.* 2003, 265-280; CZERWENKA B., „Scope of Application and Rules of Multimodal Transport Contracts“, *TranspR.* 2004, 297-303; Drews. K.H., „Zum anwendbaren Recht beim multimodalen Transport“, *TranspR.* 2003, 12-19; FABER D., “The problems arising out of multimodal transport”, *LMCLQ* 1996, 504-518; HAAK K.F., HOEKS M., “Arrangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions”, *JIML* 2004, 422-433; NIKAKI T., “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL draft instrument on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]”, *J. Mar. L; & Com.* 2006, 521-544; RØSÆG E., “The applicability of conventions for the carriage of goods and for multimodal transport”, *LMCLQ* 2002, 316-335

30. ALGEMEEN. De aanzet tot de *Rotterdam Rules* vormde eigenlijk slechts een voorstel om binnen UNCITRAL werkzaamheden aan te vatten met betrekking tot de elektronische documenten. Het eindresultaat is echter een regeling van 96 artikelen die in samenwerking met de sector tot stand is gekomen en die aan alle in de *Hague-Visby Rules* vastgestelde problemen poogt te remediëren. Door het “*maritime plus*”-toepassingsgebied gaat het eindresultaat het maritiem vervoer zelfs te buiten. Het verdrag is namelijk toepasselijk op vervoer geheel of gedeeltelijk over zee, waardoor ook een gedeelte van het multimodaal vervoer onder het verdrag valt.

§1. Toepassingsgebied

31. HAGUE-VISBY RULES: PROBLEMATISCH TOEPASSINGSGEBIED DOOR TALRIJKE BEPERKINGEN. Het toepassingsgebied van de *Hague-Visby Rules* wordt op verschillende vlakken beperkt, met name door het soort vervoersovereenkomst, de aard van de goederen die worden vervoerd en de wijze waarop ze worden vervoerd. Vooreerst zijn de *Hague-Visby Rules* slechts toepasselijk indien er sprake is van vervoer onder cognossement. Bovendien zijn ze niet toepasselijk bij bepaalde risicovolle ladingen, zoals vervoer van levende dieren. Ten slotte zijn ze ook niet toepasselijk indien de goederen aan dek worden vervoerd en dit dekvervoer door de afzender werd toegelaten. Deze laatste uitsluiting is een voorbeeld van hoe de *Hague-Visby Rules* achterop lopen bij de evoluties in de praktijk: heden ten dage is vervoer aan dek de standaard geworden. Gevolg hiervan is dan ook dat een substantieel deel van het zeevervoer buiten het verdragsrechtelijk regime valt. Wanneer de *Hague-Visby Rules* wel toepasselijk zijn, is hun toepassing dwingend. Het toepassingsgebied van de *Rotterdam Rules* strekt zich uit tot bepaald vervoer buiten cognossement en, onder voorwaarden, tot vervoer aan dek. Voor bepaalde overeenkomsten zijn de *Rotterdam Rules* echter slechts aanvullende recht.

32. ROTTERDAM RULES TOEPASSELJK BUITEN COGNOSSEMENT. Waar de *Hague Visby Rules* de invulling van vervoersovereenkomst (Artikel I (b)) beperken tot die overeenkomsten die gedekt worden door een cognossement of gelijkaardig document dat een titel inhoudt, bevat de definitie die de *Rotterdam Rules* geven aan een vervoersovereenkomst zelfs geen verwijzing naar een geschrift. Hoewel een geschrift noodzakelijk is in dertien specifieke gevallen (Artikel 3), valt het sluiten van een standaard vervoersovereenkomst in de lijnvaart²⁰ hier niet onder. Dat brengt met zich mee dat er geen geschrift nodig is om de *Rotterdam Rules* toepasselijk te maken.

33. SPECIAAL REGIME VOOR DEKVERVOER. De reden voor de uitsluiting van vervoer aan dek uit het toepassingsgebied van de *Hague-Visby Rules* waren de grote risico's die dit vervoer met zich meebrengen. Om diezelfde reden is het aansprakelijkheidsregime van de *Rotterdam Rules* niet onverkort van toepassing op dekvervoer (Artikel 25). Uitgangspunt van het regime is het verbod van dekvervoer behoudens indien aan een van de voorwaarden waaronder dekvervoer toegelaten is voldaan is (Artikel 25, §1). Een belangrijke illustratie van hoe de *Rotterdam Rules* tegemoetkomen aan ontwikkelingen in de sector, is de toelating van dekvervoer waar de goederen vervoerd worden in containers of voertuigen die geschikt zijn voor dekvervoer op een dek dat hiervoor specifiek ontworpen is. Bovendien is dekvervoer ook toegelaten indien dat conform de gewoonten in de sector gebruikelijk is. Omdat dekvervoer op grond van eventuele sectorgebruiken nadelig kan zijn voor de derde-houder van het cognossement, kan dat dekvervoer hem slechts worden tegengeworpen indien het transportdocument hiervan melding maakt.

²⁰ Bij *on demand carriage* is dit wel het geval, maar deze vorm van vervoer komt veel minder voor.

34. Waar dekvervoer is toegelaten, creëren de *Rotterdam Rules* een risicoverdeling. De vervoerder is hierbij aansprakelijk voor de algemeen aan het zeevervoer verbonden risico's, terwijl de ladingbelanghebbende het risico draagt voor de typisch aan dekvervoer verbonden risico's (tenzij het dekvervoer gebeurde in een container of speciaal voertuig). De vervoerder draagt echter ook het risico voor deze schade indien het vervoer aan dek wordt uitgevoerd terwijl dat niet was overeengekomen, wettelijk is toegelaten of in een speciale container gebeurt. In die situatie kan hij ook geen beroep doen op de verdragsrechtelijke excepties. De sanctie bij dekvervoer dat werd uitgevoerd hoewel expliciet contractueel uitgesloten, is zelfs nog zwaarder. Bij schade ten gevolge van het dekvervoer kan hij hier geen beroep doen op de aansprakelijkheidsbeperking.

35. MULTIMODAAL VERVOER: MARITIEM PLUS. Een vervoersovereenkomst kan onder de *Rotterdam Rules* voorzien in vervoer via andere modi in aanvulling op het zeevervoer (Artikel 1, §1). Het toepassingsgebied van het regime wordt dan ook omschreven als maritiem plus: naast een verplichte maritieme kern kunnen ook andere vervoerssegmenten onder het toepassingsgebied van het verdrag vallen. Hierdoor wordt het verdragsrechtelijk toepassingsgebied aanzienlijk uitgebreid: de vroegere *tackle-to-tackle* aansprakelijkheid, die begrensd wordt door de rand van het schip, wordt aldus een *door-to-door* aansprakelijkheid. Bij deze *door-to-door* benadering beoogt men de goederen vanaf het moment van inontvangstneming door de vervoerder tot het moment van aflevering door hetzelfde aansprakelijkheidsregime te laten beheersen (Artikel 12, §1).

36. VERDRAGSRECHTELIJKE DEFINITIE INONTVANGSTNEMING EN AFLEVERING. Voor een aantal bijzondere situaties vullen de *Rotterdam Rules* de begrippen inontvangstneming en aflevering specifiek in (Artikel 12, §2). Bovendien kunnen de partijen dit tijdstip contractueel bepalen en zo de verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsperiode inperken (Artikel 12, §3). Een anti-misbruikbepaling verhindert echter dat het tijdstip van inontvangstneming na het begin van het initiële laden wordt geplaatst en het tijdstip van aflevering voor het finale tijdstip van ontladen. Desondanks maakt dit het voor de vervoerder mogelijk om de periode alsnog te beperken tot *tackle-to-tackle* vervoer. Een tweede manier om de verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsperiode beperkt te houden biedt de F.I.O.-bepaling (Artikel 13, §2), die het mogelijk maakt de verantwoordelijkheid voor laden, stouwen en/of lossen bij de afzender of de cognoscenthouder leggen.

37. ROTTERDAM RULES EN TOEPASSELIJKHEID ANDERE VERVOERSVERDRAGEN. Naast de *Rotterdam Rules* kunnen ook andere regimes gelijktijdig toepasselijk zijn. Dat is in de eerste plaats het geval in de periode van aanvullend vervoer waarop specifieke regimes toepasselijk zijn. Conflicten kunnen zich ook voordoen waar andere verdragen in een multimodale regeling voorzien. De *Rotterdam Rules* voorzien zelf in een specifieke conflictenregeling. Uitgangspunt daarbij is de toepassing van het aansprakelijkheidsregime van de *Rotterdam Rules* op het gehele vervoer. Hierop zijn twee uitzonderingen. Ten eerste dienen vragen van aansprakelijkheid, aansprakelijkheidsbeperking en termijnen, voor schade die gelokaliseerd kan worden in het voorafgaande of opvolgende niet-maritieme vervoer, opgelost te worden conform het internationaal regime

dat dwingend toepasselijk zou zijn geweest mocht een afzonderlijk contract voor dit vervoerssegment zijn gesloten (Artikel 26). Voor andere vragen blijft het regime van de *Rotterdam Rules* toepasselijk. Ten tweede is de toepassing van het regime van de *Rotterdam Rules* uitgesloten in situaties waar andere verdragen, die van toepassing zijn op het moment dat de *Rotterdam Rules* in werking treden, een multimodale component hebben of nadien krijgen (Artikel 82). Het betreft hier bepalingen zoals die van artikel 2 CMR dat het CMR-verdrag toepasselijk verklaart op Ro/Ro-vervoer²¹.

38. AANVULLEND RECHT BIJ VOLUMECONTRACTEN. Vandaag de dag zijn vervoerders niet langer per definitie de sterkste contractspartij en hebben ladingbelanghebbenden een toenemende onderhandelingsmacht. Daarom meende men bij de totstandkoming van de *Rotterdam Rules* dat voor een bepaalde soort overeenkomsten de contractvrijheid moet kunnen spelen. Hiertoe introduceren de *Rotterdam Rules* het concept volumecontract. Dat begrip wordt omschreven als een contract voor goederenvervoer gedurende een *serie* verschepingen tijdens een bepaalde periode (Artikel 1.2). Hoewel volumecontracten binnen het toepassingsgebied van de *Rotterdam Rules* vallen, is afwijken van het regime contractueel mogelijk (Artikel 80). Beperking aan deze mogelijkheid is dat zulke afwijking moet voldoen aan een aantal voorwaarden (Artikel 80, lid 2 en 5). Bovendien zijn afwijkingen niet mogelijk voor enkele door het verdrag als essentieel beschouwde inbreuken. Zwakke punt aan deze regeling, die ze tevens zeer controversieel maakt, is de ruime definitie van een volumecontract. Al wanneer er twee verschepingen gebeuren is er sprake van een volumecontract. Dit zorgt voor een zeer lage drempel voor de vervoerder om de verdragsrechtelijke aansprakelijkheid terzijde te schuiven en verregaande aansprakelijkheidsexoneraties te stipuleren.

§2. Belangrijkste bepalingen

A. Vervoerdersaansprakelijkheid

39. De vervoerdersaansprakelijkheidsregeling is op een aantal vlakken gewijzigd ten opzichte van deze van de *Hague-Visby Rules*. Zo introduceren de *Rotterdam Rules* een aansprakelijkheid voor vertragingsschade, wordt de lijst met excepties waarop de vervoerder zich kan beroepen gewijzigd en verandert het bewijsschema. Bovendien verhogen de aansprakelijkheidslimieten. Hoewel dat voornamelijk verbeteringen van de positie van de ladingbelanghebbende betekenen, is de vraag toch minstens bij een aantal van deze wijzigingen of de wijziging in de praktijk inderdaad wel zo omvangrijk gaat zijn.

40. INTRODUCTIE VERDRAGRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VERTRAGING. De introductie van een verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsregeling voor vertragingsschade (Artikel 21), vormt een eerste voorbeeld van een schijnbare verbetering van de ladingbelanghebbende. Wanneer de afgesproken leveringstermijn

²¹ Vervoer waarbij vrachtwagens met hun lading per boot worden vervoerd gedurende een deel van het transport.

overschreden wordt, is de vervoerder een schadevergoeding verschuldigd die 2,5 keer de vrachtprijs voor die lading bedraagt. De totale vergoeding mag hierbij echter niet de aansprakelijkheidslimiet in geval van beschadiging of verlies te boven gaan (Artikel 61). Momenteel is het echter niet gebruikelijk om in cognossementen een leveringstermijn af te spreken. Waar de vervoerder nog beschikt over zijn traditioneel sterke onderhandelingspositie zal hier waarschijnlijk geen wijziging in optreden. In het verdrag voor internationaal spoorvervoer COTIF-CIM komt men aan dat probleem tegemoet door bij gebrek aan een overeengekomen duur van het vervoer, een verdragsrechtelijke leverings-termijn op te leggen (*cf. supra* II§2).

41. AFSCHAFFING NAUTISCHE FOUT MAAR INTRODUCTIE NIEUWE EXCEPTIES. Wat betreft de excepties waarop de vervoerder zich kan beroepen om aansprakelijkheid te ontlopen zijn er zowel wijzigingen in het voordeel als in het nadeel van de ladingbelanghebbende. Belangrijke wijzigingen in het nadeel van de ladingbelanghebbende zijn de introductie van een aantal nieuwe excepties, zoals terrorisme (Artikel 17 lid 3 (c)) en het nemen van redelijke maatregelen om schade aan het milieu te vermijden (Artikel 17 lid 3 (n)). Een fundamentele wijziging in het voordeel van de ladingbelanghebbende is de afschaffing van de exceptie voor nautische fout²² (Artikel IV lid 2 (a) *Hague Visby Rules*). Deze exceptie werd al lange tijd als een relict uit vervlogen tijden beschouwd, dat niet meer verantwoordbaar is gezien de moderne hulpmiddelen die ter beschikking staan. De afschaffing heeft echter ingrijpende gevolgen voor de praktijk. In de eerste plaats wordt deze exceptie immers vaak ingeroepen om aansprakelijkheid te ontlopen tegenover de ladingbelanghebbende bij een stranding of aanvaring, wat nu niet langer mogelijk is. Bovendien zal de brandexceptie niet langer kunnen worden ingeroepen waar een lid van de bemanning bijdroeg aan het tot stand komen of de ontwikkeling van de brand.

42. WIJZIGING BEWIJSLASTVERDELING. Onder de *Hague-Visby Rules* moet de eiser de schade door verlies of beschadiging aantonen, alsook het feit dat die voortvloeit uit een fout van de vervoerder. Het gaat hierbij om inbreuken op de verplichtingen van de vervoerder uit artikel III van de *Hague-visby Rules*. Onder de *Rotterdam Rules* verandert dit schema sterk aangezien de eiser kan volstaan met het bewijs dat de schade tijdens het vervoer is ontstaan, net zoals dat bij de landvervoersverdragen het geval is. De vervoerder dient dan ofwel het bewijs te leveren dat de schade niet veroorzaakt werd door zijn persoonlijke fout of die van een persoon voor wie hij verantwoordelijk is, ofwel aan te tonen dat een beroep gedaan kan worden op een exceptie (Artikel 17, §3).

43. Indien de vervoerder een beroep doet op een van deze excepties kan de ladingbelanghebbende nog het bewijs leveren dat de vervoerder een van de specifieke fouten beging (Artikel 4 en 5 (a)). Het gaat hier om de inbreuken op de verplichtingen die de ladingbelanghebbende onder artikel III van de *Hague-Visby Rules* moest bewijzen. De ladingbelanghebbende moet echter slechts aannemelijk maken dat deze factoren *waarschijnlijk* bijdroegen tot het ontstaan van de schade, waarna het aan de vervoerder is om dit te weerleggen, dan wel te bewijzen dat hij zijn verplichtingen heeft nageleefd. De verplichting tot het

²² Voor de invulling van deze exceptie: *cf. supra* III §2

zeewaardig maken en voldoende uitrusten en bemannen, strekt zich hierbij overigens uit over het volledige vervoer en is niet meer, zoals onder de *Hague-Visby rules*, beperkt tot de aanvang van de reis. Dit schema met twee rondes van bewijs en tegenbewijs is enigszins complexer als dat onder de *Hague-Visby Rules*, maar is eveneens veel evenwichtiger, door de verschuiving van de bewijslast van ladingbelanghebbende naar vervoerder.

44. VERHOOGING SCHADEVERGOEDING. Ten slotte verhoging de *Rotterdam Rules* de vergoeding bij beschadiging en verlies fors. De limiet per vervoerde eenheid verhoogt met 31% en die per kilo zelfs met 50%. Dat maakt dat de limieten van *Rotterdam Rules* nu zelfs hoger liggen dan de door veel vervoerders als te hoog ervaren limieten van de *Hamburg Rules*. Heikel punt hierbij blijft echter dat waar de vervoerder in de vrachtbrief een STC-clausule (*Said To Contain*) opneemt, de ladingbelanghebbende zich in een moeilijke bewijssituatie bevindt met betrekking tot het aantal eenheden en het gewicht. Bovendien zijn de limieten van de *Rotterdam Rules* nog steeds lager als die in de andere vervoersverdragen, op die van CMNI na.

B. Afzendersaansprakelijkheid

45. UITGEBREIDE VERDRAGSRECHTELIJKE AFZENDERSAANSPRAKELIJKHEID. In elk maritiem vervoersverdrag nemen regels die de aansprakelijkheid van de vervoerder beheersen een prominente plaats in. Nieuw is echter dat ook de aansprakelijkheid van de afzender een prominente plaats inneemt in de *Rotterdam Rules* (hoofdstuk 7). Deze regeling is controversieel omdat het aansprakelijkheidsregime toepasselijk op de afzender in belangrijke mate afwijkt van het regime dat toepasselijk is op de vervoerder. Uitgangspunt is de aansprakelijkheid van de afzender voor schade opgelopen door de vervoerder indien deze laatste kan bewijzen dat de afzender door een schending van zijn verplichtingen de schade veroorzaakte (Artikel 30, §1). In tegenstelling tot de vervoerder kan de afzender geen beroep doen op een waslijst excepties. Hij kan slechts zijn aansprakelijkheid ontlopen door te bewijzen dat de schade niet toerekenbaar is aan zijn fout. Dat is bovendien niet mogelijk indien de niet nagekomen verplichting betrekking had op zijn informatieplicht (Artikel 31) of de verplichtingen met betrekking tot gevaarlijke goederen van artikel 32 (Artikel 30, §2). De afzender kan bovendien geen beroep doen op de aansprakelijkheidslimieten. Ten slotte is afwijking van dit stelsel slechts mogelijk waar het verdrag dit expliciet toestaat. De aansprakelijkheid die op de afzender rust, lijkt dan ook zwaarder te zijn dan de vervoerdersaansprakelijkheid.

C. Procedurele bepalingen en termijnen.

46. VERLENGING TERMIJNEN. De termijnen zijn in het transportrecht traditioneel zeer kort, wat ze tot een zeer belangrijk wapen in de procedure maakt. Daarom vormt de verlenging van de vorderingstermijnen in de *Rotterdam Rules* tot 2 jaar (Artikel 62) en van de meldingstermijnen tot 7 dagen (Artikel 23) een sterke verbetering van de positie van de eiser, veelal de ladingbelangheb-

bende. Overschrijden van de meldingstermijn leidt bovendien niet tot een verval van de rechtsvordering doch slechts tot een vermoeden van conforme levering. Bij vertragingsschade kan echter geen vordering wegens laattijdige levering meer worden ingesteld indien geen kennisgeving van die laattijdigheid geschiedde binnen de 21 dagen na de levering.

47. OPTIONELE JURISDICTIE- EN ARBITRAGEBEPALINGEN. De *Hague-Visby Rules* bevatten geen jurisdictie- en arbitragebepalingen. De introductie van dergelijke bepalingen in de *Rotterdam Rules* lijkt op het eerste gezicht dan ook een belangrijke evolutie. Door het compromiskarakter van de regeling rijst de vraag of die regeling wel zo positief is. De hoofdstukken 14 en 15, die deze bepalingen bevatten, zijn namelijk optioneel (Artikel 74 en 79). Landen dienen bij de toetreding tot het verdrag een verklaring af te leggen dat ze de betreffende hoofdstukken effectief willen incorporeren. Afgezien van het feit dat op die manier uniformisering op dit vlak nog steeds achterwege blijft, brengt dit *opt-in* systeem een probleem met zich mee voor wat betreft de tenuitvoerlegging van vonnissen en awards. Vraag is namelijk wat er gaat gebeuren wanneer een eiser, die overeenkomstig hoofdstuk 14 of 15 zijn vordering bracht voor een ander forum dan hetgene dat overeengekomen werd, het vonnis of de award wil tenuitvoerleggen voor het overeengekomen forum. Wanneer dat een land is dat niet geopteerd heeft voor een opname van hoofdstuk 14 of 15 is de kans reeel dat dit land de tenuitvoerlegging weigert en er tenuitvoerlegging gezocht moet worden in een ander land. Wanneer elders geen assets zijn, is de enige mogelijkheid een nieuwe procedure in het overeengekomen forum, waarbij het gezien de korte termijnen zeer onzeker is of deze tijdig kan worden ingesteld.

48. UITGEBREIDE FORUMKEUZE, BEHOUDENS BIJ VOLUMECONTACTEN. Inhoudelijk kan de eiser, ongeacht of er sprake is van een jurisdictie- of arbitrageovereenkomst, de vordering brengen voor vijf alternatieve fora, namelijk het domicilie van de vervoerder, de plaatsen van inontvangstneming of aflevering van de goederen onder de vervoersovereenkomst en de plaats van de haven van laden of lossen. Die uitgebreide keuzemogelijkheid zorgt ervoor dat de eiser zijn vordering meestal voor het thuisforum kan brengen. De enige uitzondering op deze uitholling van forumclausules vinden we bij volumecontracten en jurisdictie- en arbitrageovereenkomsten gesloten na het ontstaan van het geschil.

§3. Evaluatie

49. Voorafgaand aan de ondertekening van de *Rotterdam Rules* kwam in Europa een sterke lobby op gang tegen deze ondertekening. De voornaamste bezwaren vormden het imperialisme van de regeling betreffende multimodaal vervoer, de regeling van de volumecontracten en het onevenwicht tussen de aansprakelijkheid van afzender en die van de vervoerder. Deze sterke lobby tegen ondertekening en ratificatie plaatste serieuze vraagtekens bij het verdrag. Toch tekenden op de eerste dag reeds 16 landen het verdrag en staat het aantal ondertekenaars thans op 19. Belangrijk hierbij is dat een aantal van de belangrijkste maritieme naties de *Rotterdam Rules* ondertekenden, zoals de VS, Nigeria, Nederland, Griekenland, Spanje, Denemarken, Noorwegen en Polen. De

ondertekening door deze belangrijke landen kan een belangrijke stimulans zijn voor andere landen om eveneens het verdrag te ondertekenen. Ondanks de prille successen is het echter nog te vroeg om al van een geslaagd verdrag te kunnen spreken: opdat het verdrag in werking treedt zijn 20 ratificaties nodig. Zelfs met deze 20 ratificaties bestaat bovendien de kans dat de *Rotterdam Rules* de weg naar complete versnippering in het maritieme vervoersrecht verder zetten. Wanneer we vandaag kijken naar de situatie in Europa zien we een zeer verdeeld continent met tegenover bovengenoemde ondertekenaars, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Zweden, Portugal en België als voornaamste niet-ondertekenaars.

V. CMR

Literatuur. *Budgen P.*, “Wilful misconduct and the CMR”, *www.forwarderlaw.com*, 2007; CLARKE M., “National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case-Law”, *RDU* 2006, 633-639; CLARKE M., “Road Transport”, *J.B.L.* 2006, 429-436; CLARKE M., “The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956: Wilful Misconduct Again and Again”, *J.B.L.* 2008, 184-190; DEMUTH K., “Ausführender Frachtführer auch im CMR-Bereich?”, *TranspR* 1999, 100-101; DE WIT R., “Artikel 29 CMR. Geen met opzet gelijkgestelde fout naar belgisch recht”, *TVR* 2001, 53-56; GLASS D.A., “Article 2 of the CMR Convention- a Reappraisal”, *J.B.L.* 2000, 562-586; GRIGNON-DUMOULIN S., “Forum Shopping- art 31 de la CMR”, *RDU* 2006, 609-618; HAAK K.F., *The liability of the carrier under the CMR*, Den Haag Stichting vervoersadres, 1986, 395 blz.; HAAK K.F., “Jurisdictioneprikelen in het internationaal wegvervoer: het einde van het sprookje van de verklaring voor recht?”, *ETL* 2004/2, p. 143-147; HAAK K.F., “Revision der CMR?”, *TransportR.* 2006, 325-336; HAAK K.F., “Is het wenselijk/ noodzakelijk de CMR te herzien?”, *N.T.B.H.* 2006, 69-81; HENDRIKSE M.L. en VAN HUIZEN H.J.G. (eds.), *Internationaal vervoer van goederen over de weg, een praktische en rechtsvergelijkende benadering*, Zuthphen Paris, 2005, 322 blz.; KRINGS E., “CMR: Examen de la jurisprudence des cours de Cassation de France et de Belgique, et du Hoge Raad des Pays-Bas », *RDU* 1999, 140-163 en 767-796; MATERS T.M., “Artikel 29 CMR in verschillende verdragslanden”, *TVR* 2004, 3-8; PONET F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR: overzicht van Belgische en buitenlandse rechtspraak 1963-2003*, 3^{de} ed., Mechelen Kluwer, 2003, 1011 blz.; SMEELE F.G.M., “Dutch case Law on artikel 29 CMR”, *ETL* 2000, 328-341; THUME K.H. (ed.), *Kommentar zur CMR*, 2^{de} ed., Verlag recht und wirtschaft Frankfurt am Main, 2007, 1225.

50. ALGEMEEN. Waar in de overige vervoersmodi het afgelopen decennium nieuwe verdragen tot stand zijn gekomen, is dat niet het geval inzake wegvervoer. Het CMR-verdrag van 1956 is dan ook nog steeds van toepassing. Wel zijn er ook hier een aantal ontwikkelingen gebeurd. Hoewel de tekst van het CMR niet gewijzigd is, zijn er inhoudelijk wel een aantal wijzigingen aan het aansprakelijkheidsregime door evoluties in de CMR-rechtspraak. Daarnaast is zich in de rechtsleer een lobby pro hervorming van het CMR-verdrag aan het ontwikkelen. In deze bijdrage wordt de invulling van het CMR-verdrag door

de nationale jurisprudentie onderzocht, zonder hierbij exhaustief te werk te kunnen gaan.

§1. Actuele toestand CMR

51. UNIFORME TEKST MET PLURIFORME INVULLING. CMR beoogde de voorwaarden van internationaal vervoer over de weg op eenvormige wijze te regelen. Inhoudelijk kunnen een aantal vraagtekens bij de mate van eenvormigheid van de regeling geplaatst worden. Zo zijn er in de rechtspraak talrijke vragen gerezen met betrekking tot het toepassingsgebied van het verdrag, voornamelijk voor wat betreft de toepasselijkheid van CMR op multimodaal en optioneel vervoer, de doorbreking van de aansprakelijkheidslimieten en de vergoedbaarheid van overige kosten. Doordat de nationale rechtspraak een verschillend antwoord geeft op deze vragen, kan CMR inhoudelijk niet als een uniform instrument beschouwd worden. Zoals hierboven reeds aangestipt, is er dan ook een groeiende lobby pro herziening van het CMR-verdrag.

52. ZEER SUCCESVOLLE GEOGRAFISCHE SPREIDING CMR. Tegenover deze inhoudelijke bedenkingen bij het CMR-verdrag staat een zeer succesvolle geografische spreiding van het verdrag. De beoogde geografische scope van CMR is Europa (Artikel 41). Momenteel zijn echter niet alleen de Europese landen, doch ook een groot aantal landen van het Midden-Oosten partij bij dit verdrag. Dat brengt het totaal aantal partijen bij CMR op 46. Verder heeft CMR model gestaan voor de uniforme West-Afrikaanse wetgeving voor nationaal en internationaal wegvervoer *AUCTMR*. Een aantal landen die partij zijn bij CMR hebben het verdrag bovendien toepasselijk gemaakt op nationaal wegvervoer, dan wel een nationale wet gecreëerd die gebaseerd is op CMR. Zo heeft België bij wet van 3 mei 1999²³ CMR toepasselijk gemaakt op nationaal vervoer.

§2. Jurisprudentiële ingrepen CMR

53. Op verschillende domeinen is een jurisprudentieel ingrijpen noodzakelijk geweest omdat het verdrag zelf dat vereist (Artikel 29) of om CMR aansluiting te laten vinden bij de praktijk (bv. Artikel 23, §4). Deze ingrepen hebben geleid tot sterk uiteenlopende interpretaties, waardoor er meer vervoerdervriendelijke landen en meer ladingvriendelijke landen zijn ontstaan. Bovendien kan een land voor een element vervoerdervriendelijk zijn en voor het andere ladingvriendelijk. Om zijn claim te optimaliseren, is het dan ook belangrijk om eerst na te gaan voor welke fora de claim gebracht kan worden en vervolgens welke invulling die betreffende fora aan de relevante artikelen geven. Daarna komt het er op aan zo snel mogelijk de vordering voor het meest gunstige forum te brengen.

²³ Wet 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, *B.S.* 30 juni 1999.

Een adder onder het gras hierbij is de mogelijkheid dat het forum in kwestie in een zaak van multimodaal of optioneel vervoer²⁴ de toepasselijkheid van CMR niet erkent. Zo heeft ons Hof van Cassatie de toepassing van het CMR-verdrag ingeval van optioneel vervoer afgewezen.²⁵ Hoewel binnen het bestek van deze bijdrage niet dieper kan worden ingegaan op dit probleem, verdient het zeker aandacht aangezien partijen bij niet toepasselijkheid van CMR in een verdragsrechtelijke leemte terechtkomen.

A. Doorbreking aansprakelijkheidslimieten: artikel 29 CMR

54. INVULLING DOORBREKINGSFORMULE: VATBAAR VOOR NATIONALE INTERPRETATIE. Het CMR-verdrag bevat net als de meeste andere vervoersverdragen een formule die doorbreking van de aansprakelijkheidslimieten toelaat. Artikel 29, §1 CMR bepaalt: “*De vervoerder heeft niet het recht om zich te beroepen op de bepalingen van dit hoofdstuk, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken of die de bewijslast omkeren, indien de schade voortspruit uit zijn opzet of uit schuld zijnerzijds welke volgens de wet van het gerecht, waar de vordering aanhangig is, met opzet gelijk gesteld wordt*”. Het verdrag biedt dus twee manieren om de aansprakelijkheid te doorbreken: opzet en een schuldvorm die iets lager ligt dan opzet. De CMR-formule verschilt echter in twee opzichten van die van bijvoorbeeld COTIF-CIM en CMNI voor wat betreft die lagere schuldvorm. Vooreerst vereist CMR een met opzet gelijk te stellen schuld, terwijl het onder CMNI en COTIF-CIM volstaat dat de schade een gevolg is van een roekeloos handelen van de vervoerder waarvan hij wist dat de schade daaruit waarschijnlijk zou voortvloeien. Daarnaast, en meer cruciaal, verwijst CMR voor wat betreft de invulling van deze lagere schuldvorm, naar het nationale recht van het forum waar de vordering aanhangig is. De reden waarom die formule werd gekozen ligt in het feit dat de onderhandelende partijen geen eenduidig begrip hadden voor deze schuldvorm waardoor men uiteindelijk opteerde voor de formulering van het verdrag van Warschau van 1929, om zo de verdragsstaten zelf het begrip te laten invullen.²⁶ In het luchtvervoer werd deze formule in het Haags protocol van 1955 vervangen. Onder CMR blijft zij echter tot op vandaag behouden. In de loop der jaren heeft deze formule de nodige commotie veroorzaakt doordat ze de door het CMR-verdrag beoogde uniformiteit in sterke mate hypothekeert.

55. CONCRETE INVULLING: VAN OPZET TOT *FAUTE LOURDE*. Deze verschillende invullingen zorgen ervoor dat dit artikel kan gaan van zeer vervoerdervriendelijk, waar de nationale rechter zegt dat met opzet gelijk te stellen schuld niet bestaat, tot zeer ladingvriendelijk, waar de nationale rechter reeds een opzet gelijk te stellen schuld erkent indien de vervoerder niet alles heeft gedaan om de schade te vermijden. Deze sterk uiteenlopende interpretaties vormen voor

24 Bij optioneel vervoer laten partijen de vervoersmodus onbepaald in de vervoersovereenkomst.

25 Cass. 8 november 2004, *T.B.H.* 2005, 512, noot M. GODFROID.

26 HENDRIKSE M.L. en VAN HUIZEN H.J.G. (eds.), *Internationaal vervoer van goederen over de weg, een praktische en rechtsvergelijkende benadering*, Zutphen Paris, 2005, 190

de partijen een incentive om aan forumshopping te doen, met alle negatieve gevolgen van dien. In onderstaande tabel bevindt zich een overzicht van de interpretatie van aan opzet gelijk te stellen schuld in België en de buurlanden. De landen zijn gerangschikt van het meest vervoerdervriendelijke tot het meest ladingvriendelijke land.

Land	Invulling	Bewijslast	rechtspraak
België	Geen met opzet gelijk te stellen schuld	/	Cass. 27 januari 1995, <i>T.B.H.</i> 1995, 232 Cass. 30 maart 2000, <i>E.T.L.</i> 2000, 392
Nederland	Subjectief bewustzijn + ontbreken maatregelen	Moelijk: - Waarschijnlijkheidsbewustzijn: vervoerder was bewust van het feit dat de gevolgen waarschijnlijk zullen resulteren maar doet desondanks verder - Vervoerder heeft geen maatregelen genomen tegen het zich verwezenlijken van deze mogelijkheid	HR 5 januari 2001, <i>NJ</i> 2001, 392 HR 22 februari 2002, <i>NJ</i> 2002, 388 HR 11 oktober 2002, <i>NJ</i> 2002, 598
Verenigd Koninkrijk	Foutief gedrag + onbekommerdheid m.b.t. negatieve gevolgen	- te beoordelen gedrag wijkt af van te verwachten gedrag - deze afwijking is zodanig groot dat ze een <i>wilful misconduct</i> vormt (invulling: afwijken van duidelijke instructies zonder zich te bekommeren om de gevolgen <i>OF</i> met bewustzijn van het risico op schade onredelijke risico's nemen)	HoL 17 mei 2007 [datec v. UPS], www.onlinedmc.co.uk
Duitsland	Zaken van voor juli 1998: objectief bewustzijn	Redelijk handelende vervoerder had moeten weten wat hij had moeten doen, maar heeft het niet gedaan.	BGH 29 januari 2004, <i>TranspR</i> 2004, 214
	Sinds 1 juli 1998: <i>bewußte Leichtfertigkeit</i>	Evolutie naar subjectief bewustzijn	OLG Frankfurt am Main 24 september 2002, <i>TranspR</i> 2003, 340 BGH 21 maart 2007, <i>TranspR</i> 2007, 361
Frankrijk	<i>Faute lourde</i>	Vervoerder heeft er niet alles aan gedaan om schade te vermijden.	Cass. Fr. 29 januari 1985, <i>BT</i> 1985, 345

B. Artikel 23, §4 CMR

56. VERGOEDING OVERIGE MET BETREKKING TOT HET VERVOER GEMAAKE KOSTEN. Indien de aansprakelijkheidslimiet niet doorbroken kan worden is het belangrijk om te weten welke schade voor vergoeding in aanmerking komt buiten de limieten om. Zeker bij vervoer van aan accijnsrechten onderworpen goederen zoals alcohol of tabak, kunnen deze accijnsrechten de waarde van de vracht ver te boven gaan.²⁷ Artikel 23, §4 bepaalt dat de ladingbelanghebbende recht heeft op de volledige vergoeding van “*de vrachtprijs, de douanerechten, en de overige met betrekking tot het vervoer der goederen gemaakte kosten, verdere vergoeding is niet verschuldigd*”. Hierbij specificceert CMR in tegenstelling tot COTIF-CIM niet wat het lot is van de accijnzen op goederen die worden vervoerd onder opschorting van accijnzen. Deze onduidelijkheid met betrekking tot accijnzen, douanerechten en BTW geeft in de internationale rechtspraak aanleiding tot een ruime en een enge uitleg van artikel 23, §4. Hierbij plaats de ruime uitleg de vervoerder in een slechtere positie, daar hij ook zonder doorbreking van de aansprakelijkheidslimieten tot een zeer uitgebreide schadevergoeding gehouden kan zijn.

57. RUIME VS. ENGE UITLEG. In onderstaande tabel worden twee landen die een ruime uitleg voorstaan (België en het Verenigd Koninkrijk) vergeleken met twee landen die een enge uitleg voorstaan (Nederland en Duitsland). Hierbij valt op dat België met betrekking tot de doorbreekbaarheid van de aansprakelijkheidslimieten zeer vervoerdervriendelijk is, maar zeer vervoerderonvriendelijk is voor wat betreft de invulling van het begrip 'met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten'.

Uitleg?	Landen?	Kosten?	Rechtspraak?
Ruime uitleg	België	Kosten die niet onafhankelijk zijn van de wijze waarop het transport werd uitgevoerd of niet werd uitgevoerd. Kosten die na afgifte van de goederen en voor aflevering zijn	Cass. 30 mei 2002, <i>www.unidroit.info</i>
	VK		CA 11 februari 2003, <i>E.T.L.</i> 2004, 697
Enge uitleg	Nederland	Kosten die gemaakt zouden worden als het vervoer normaal was uitgevoerd en dus niet de kosten die een gevolg zijn van slechte uitvoering (zoals opengevallen accijnsschulden)	Rb. Amsterdam 30 maart 1977, <i>S&S</i> 1978, 36 Rb. Maastricht 8 december 2004
	Duitsland		BGH 26 juni 2003, <i>TranspR.</i> 2003, 453

²⁷ HENDRIKSE M.L. en VAN HUIZEN H.J.G. (eds.), *Internationaal vervoer van goederen over de weg, een praktische en rechtsvergelijkende benadering*, Zuthpen Paris, 2005, 166.

§3. Beoordeling?

58. VERDRAGSWIJZIGING IS MOGELIJK MAAR NIET VOOR MORGEN. Uit het voorgaande overzicht blijkt dat CMR op een aantal punten bezwaarlijk uniform recht kan worden genoemd. Vandaar de lobby in de rechtsleer tot bewerkstelling van een herziening van het CMR-verdrag. In 2006 publiceerde HAAK een waslijst van onderdelen waarop het verdrag herzien zou moeten worden.²⁸ Ofschon deze lijst kan worden bijgetreden, en artikel 49 CMR-verdrag in een regeling voorziet om het verdrag te wijzigen, is een herziening wellicht nog niet voor morgen. Voorlopig is men nog aan het lobbyen om de bevoegde personen van de noodzaak van een verdragswijziging te overtuigen, waarna het onderhandelingswerk pas kan beginnen. Aangezien het huidige CMR-verdrag met al zijn defecten nog enige tijd in werking zal blijven, is het noodzakelijk de mogelijkheden die de onderscheiden rechtspraak biedt ten volle uit te buiten in de procedure.

VI. Conclusie

59. VERVOERSMODI HEBBEN ZICH AANGEPAST AAN INTRAMODALE EVOLUTIES... Uit voorgaand overzicht blijkt dat de nieuwe verdragscreaties van het afgelopen decennium ook werkelijk een modernisering van de verdragen met zich meebrachten. De verdragen zijn in op belangrijke punten tegemoet gekomen aan algemene evoluties in het internationaal vervoer. Zo geven ze een plaats aan de belangrijke rol van de container bij de berekening van de aansprakelijkheidsvergoeding en, wat in deze bijdrage niet aan bod is gekomen, erkennen ze steeds meer het gebruik van elektronische vrachtbrieven. Bovendien komen ze ook tegemoet aan sectorspecifieke evoluties, zowel in de praktijk als in de rechtspraak. Voorbeelden hiervan vormen de regelingen met betrekking tot *trucking* in het luchtvervoer en met betrekking tot overige kosten in het spoorvervoer. Een laatste evolutie is die naar efficiëntere regelingen, getuige hiervan de onbreekbare limieten in het luchtvervoer. Het moge dan ook duidelijk zijn dat de evolutie van het afgelopen decennium op een aantal punten ook een verbetering is geweest.

60. ...MAAR NIET AAN DE EVOLUTIE NAAR INTERMODALITEIT. Het verhaal van de nieuwe vervoersverdragen is echter niet helemaal rooskleurig. Achillespees blijft het multimodaal vervoer. Hoewel de onderscheiden verdragen enigszins tegemoet komen aan de multimodalisering van de trafiek beperken zij zich steeds tot het uitwerken van een multimodale regeling binnen het verdrag. Dit kan voor bepaalde situaties een oplossing bieden maar in veel gevallen wordt de rechtsonzekerheid alleen groter als elk verdrag een eigen multimodale regeling heeft. Met de nieuwe verdragscreatie die zo goed als gelijktijdig heeft plaats gevonden voor 4 van de 5 vervoersmodi bood zich een unieke kans aan om de onderlinge verschillen weg te werken of minstens een gemeenschappelijke multimodaal regime te creëren. Wanneer we echter kijken naar het eindre-

²⁸ HAAK K.F., "Is het wenselijk/ noodzakelijk de CMR te herzien?", *N.T.B.H.* 2006,69-81

sultaat, samengevat in onderstaand schema, zien we een regeling die voor een groot stuk identiek is, maar die ook een aantal fundamentele verschillen vertoont. De kans die zich aanbood is een gemiste kans geworden, en multimodaal vervoer blijft zo een juridisch niemandsland. In de praktijk is het mogelijk verscheidene modi met elkaar te combineren, maar aan een onderhandelingstafel ligt dit blijkbaar vooralsnog bijzonder moeilijk.

VII. Bijlage: Overzicht verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsregimes

	CMR <i>Wegvervoer</i>	Montreal <i>Luchtvervoer</i>	COTIF-CIM <i>spoorvervoer</i>
Toepassingsgebied			
Vormvereisten	Artikel 4: Vervoersovereenkomst moet vastgelegd in vrachtbrief MAAR Ook bij afwezigheid is CMR toepasselijk	Artikel 4: de vervoerder moet een luchtvrachtbrief opmaken. MAAR Artikel 9: ook bij afwezigheid is aansprakelijkheidsregime toepasselijk	Artikel 6§2: De vervoersovereenkomst moet worden vastgelegd in vrachtbrief MAAR ook bij afwezigheid is COTIF-CIM toepasselijk Artikel 12: Vrachtbrief levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs
Geografische reikwijdte	Europa+ Midden-Oosten	Wereldwijd	Europa +
Materieel toepassingsgebied	Artikel 1 en 2: Internationaal vervoer over de weg ten bezwarende titel +stapelvervoer ALS inontvangstneming en aflevering in 2 verschillende landen waarvan 1 LS	Artikel 1: Internationaal luchtvervoer ten bezwarende titel (+ om niet als door een luchtvaartonderneming). ALS plaats vertrek en bestemming beiden in een lidstaat zijn. Als plaats vertrek en bestemming beiden in dezelfde lidstaat: enkel toepasselijk als tussenstop in andere lidstaat	Artikel 1: Internationaal spoorvervoer ten bezwarende titel als: -plaats inontvangstneming en plaats aflevering in twee lidstaten OF -Plaats in ontvangstneming en aflevering in twee verschillende landen waarvan 1 lidstaat is en de partijen overeen komen dat CMNI van toepassing is + aanvullend nationaal weg- / binnenvaartvervoer +aanvullend internationaal binnenvaart- / zeevervoer voor zover op ingeschreven lijnen. -Uitsluiting mogelijk voor vervoer tussen grensstations aan weerszijde van

			dezelfde grens
Uitgesloten vervoer	-verhuizingen -lijkenvervoer -postovereenkomsten	-postovereenkomsten	
Aansprakelijkheid			
Aansprakelijkheids-Periode	Artikel 17§1: Van inontvangstneming tot aflevering	Artikel 18 lid 3 en 4: van inontvangstneming tot aflevering ALS binnen de grenzen van de luchthaven of in vliegtuig. -Als buiten deze grenzen: vermoeden dat schade ontstaan tijdens de aansprakelijkheidsperiode -wanneer vervoerder zonder toestemming vervoer met andere modus uitvoert is het aansprakelijkheidsregime toepasselijk	Artikel 23§1: Vanaf de aanneming van de goederen ten vervoer tot aan de aflevering
Aansprakelijkheids-Gronden	Artikel 17: Vermoeden fout vervoerder bij verlies, beschadiging of vertraging Artikel 19: vertraging= overschrijding bedongen termijn OF redelijke termijn rekening houdend met omstandigheden Artikel 11§3 aansprakelijkheid verlies/incorrect gebruik vervoersdocumenten Artikel 12 § 7: aansprakelijkheid wegens niet naleven instructies	Artikel 18 §1: vermoeden van fout bij schade die een gevolg is van vernietiging of verlies van de lading. Artikel 19: Vermoeden van fout bij vertraging Artikel 10§3: Aansprakelijkheid voor onregelmatige, onvolledige invulling luchtvrachtbrief	Artikel 23§3: aansprakelijkheid bij schade ten gevolge van verlies, beschadiging of vertraging Artikel 16: vertraging = Gebrek aan levering binnen overeengekomen termijn OF als geen termijn is overeengekomen gebrek aan levering binnen de in §2 bepaalde maximumtermijnen. Artikel 24§1: aansprakelijkheidsvermoeden bij verlies of beschadiging van spoorwegvoertuigen als te vervoeren goederen. Artikel 31§1: Aansprakelijkheid bij verlies massa van aan massaverlies onderhevige goederen ALS dit verlies bij droge goederen meer als 1% bedraagt of bij vloeibare goederen meer als 2% Artikel 15§3: Aansprakelijkheid bij schade ten ge-

			<p>volge van verlies of foutief gebruik vervoersdocumenten</p> <p>Artikel 19§6: Schudaansprakelijkheid voor de gevolgen van gebrekkige uitvoering van een latere wijziging.</p> <p>Artikel 19§7: Aansprakelijkheid bij opvolgen latere wijzigingen van afzender zonder voorlegging van het duplicaat van de vrachtbrief te vragen.</p>
Bewijslast	<p>Artikel 18 § 1: vervoerder moet bewijzen dat geen fout</p> <p>Artikel 18 §2: eiser moet bewijzen dat verlies 17§4 niet toerekenbaar aan een van de risico's</p>	<p>Verlies of vernietiging: Artikel 18§2: vervoerder moet bewijzen dat één van de excepties toepasselijk is.</p> <p>Artikel 2: vervoerder moet bewijzen dat schade veroorzaakt werd door eiser.</p> <p>Vertraging: Artikel 19: vervoerder moet bewijzen dat alle redelijke maatregelen genomen werden om schade te vermijden of dat het onmogelijk was om zulke maatregelen te nemen.</p>	<p>Artikel 25§1: Vervoerder moet bewijzen dat schade gevolg is van een van de omstandigheden van artikel 23§2.</p> <p>Artikel 25§2: Als de vervoerder bewijst dat het verlies of de beschadiging kan zijn ontstaan uit de risico's van artikel 23§, moet de eiser bewijzen dat dit niet het geval was.</p>
excepties	<p>Artikel 17 lid 2: als schade veroorzaakt door</p> <ul style="list-style-type: none"> -de schuld van de rechthebbende, -opdracht van rechthebbende -eigen gebrek van de goederen, -- <p>omstandigheden die niet heeft kunnen verhinderen en onmogelijk om gevolgen te voorkomen</p> <p>Artikel 17 lid 4: bijzondere gevaren, eigen aan volgende omstandigheden: gebruik open wagens, ontbreken of</p>	<p>Artikel 18§2: als schade resulteert uit een van de volgende omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> -gebrek in de goederen -oorlog of gewapend conflict -een daad van het publiek gezag met betrekking tot het binnenkomen, verlaten of de transit van de goederen <p>Artikel 20: als de schade veroorzaakt is door of toerekenbaar is aan de eiser.</p>	<p>Artikel 23: Als verlies of beschadiging gevolg van bijzonder risico's:</p> <ul style="list-style-type: none"> -overeengekomen vervoer in open wagens -ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen die door hun aard onderhevig zijn aan verlies/ beschadiging bij gebrekkige verpakking -laden door afzender of lossen door geadresseerde -aard van bepaalde goederen -onjuiste aanduiding of nummering van colli -vervoer van levende die-

	gebrekigheid van de verpakking, behandeling, laden of lossen door ladingbelanghebbende, aard van goederen, ontbreken of gebrekigheid merken, vervoer levende dieren.		ren -vervoer onder begeleiding, indien schade gevolg is van een gevaar dat de begeleider had moeten vermijden. Artikel 38§1: bij spoorzeevervoer, voor zover bewijs dat schade ontstaan op zee: -brand mits bewijst dat niet door toedoen of schuld -(poging tot) redding op zee -vervoer als deklading -gevaren of onheil van de zee Artikel 39: Kernongeval
Aansprakelijkheids-Limieten	Artikel 23 lid 3: 8.33 SDR/kg bij verlies of beschadiging + Artikel 23 lid 5: Vrachtprijs, douanerechten en overige m.b.t. tot vervoer gemaakte kosten Artikel 23 lid 4: Vertraging: max= vrachtprijs	Artikel 22 lid 3: 17 SDR/kg bij verlies, vernietiging, beschadiging of vertraging	Artikel 30§1: 17 SDR/ kg bij verlies (op eigen wielen rollende spoorwagvoertuigen: onbeperkt [Artikel 30§3]) + Artikel 30§4: vrachtprijs, betaalde douanerechten en de overige m.b.t. het vervoer gemaakte kosten m.u.v. accijnzen op goederen vervoerd onder opschorting van accijnzen. Artikel 34: vertraging= maximum 4-maal de vrachtprijs. (komt niet bovenop vergoeding artikel 30§1)
Doorbreking limieten	Artikel 29 lid 1: Opzet / of met opzet gelijk te stellen zware schuld volgens het gerecht waar de zaak aanhangig is. + Zie ondergeschikten/aangestelden		Artikel 36: opzet of roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien
Contractuele verhoging limieten	Art 24 en 26 CMR: Tegen betaling meerprijs waarde goederen/ be	Artikel 22 lid 3 jo Artikel 25: aangifte speciaal belang in levering tegen	Artikel 5: Vervoerder kan een zwaardere aansprakelijkheid op zich nemen.

	lang bij levering aangeven	betaling	Artikel 35: Bij aangifte van een bijzonder belang in aflevering.
Ondergeschikten/aangestelden	Aansprakelijkheid voor ondergeschikten / aangestelden Artikel 29 lid 2: Doorbreking bij opzet ondergeschikten of andere personen waarop beroep doet als in uitoefening werkzaamheden. Aansprakelijkheid van ondergeschikten/aangestelden	Aansprakelijkheid voor ondergeschikten / aangestelden Geen specifiek artikel dat de vervoerder aansprakelijk stelt voor ondergeschikten of aangestelden doch dit volgt uit de strikte aansprakelijkheid van de vervoerder Artikel 41: Aansprakelijkheid van ondergeschikten/aangestelden	Aansprakelijkheid voor ondergeschikten / aangestelden: Artikel 27§1: ondervervoerder: vervoerder blijft aansprakelijk voor het hele vervoer Artikel 40: ondergeschikten/ aangestelden: de vervoerder is aansprakelijk voor zijn ondergeschikten en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt, wanneer zij handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. Aansprakelijkheid van ondergeschikten/aangestelden Artikel 27§2: Ondervervoerder: bepalingen CO-TIF zijn ook toepasselijk op ondervervoerder. Artikel 41: Verdragsrechtelijke beperkingen aan vorderingen gelden ook bij vorderingen tegen ondergeschikten/ aangestelden
Opvolgende vervoerder	Artikel 34: Alle opvolgende vervoerders zijn aansprakelijk voor het gehele vervoer.	Artikel 36§3: Afzender heeft actie tegen eerste vervoerder, ontvanger tegen laatste en beiden tegen de vervoerder tijdens wiens vervoer de schade ontstond	Artikel 26: Opvolgende vervoerders: iedere vervoerder is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele traject.
Afzenders-aansprakelijkheid	/		Artikel 8: De afzender is aansprakelijk voor de aanduidingen in de vrachtbrief
Procedurele bepalingen			
Termijnen	Kennisgeving: Artikel 30§1 en 2: verlies en beschadiging: 7 dagen na levering, zondagen en feestdagen uitgesloten.	Kennisgeving: Artikel 31§2: 14 dagen na levering voor vernietiging, verlies of beschadiging; 21 dagen bij vertraging. (waarbij dagen ka-	Kennisgeving: Artikel 47§1: Procesverbaal van vaststelling (artikel 42) voor inontvangstneming door de rechthebbende.

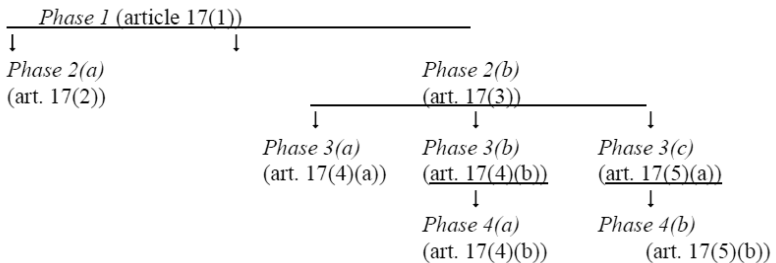
	<p>Artikel 30§3: ver- traging: binnen 21 dagen na levering</p> <p>Vordering: Artikel 32: 1 jaar of 3 jaar bij opzet</p>	<p>lenderdagen zijn en geen werkdagen [Artikel 52]) TENZIJ fraude</p> <p>Vordering: Artikel 35§1: 2 jaar</p>	<p>TENZIJ Artikel 47§2b): bij uiter- lijk niet waarneembare schade: 7 dagen Artikel 47§2c): Bij over- schrijding van de afleve- ringstermijn: binnen 60 dagen Artikel 47§2d): Bij opzet of roekeloos en met de we- tenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeiën: geen termijn Verjaring: Artikel 48§1: 1 jaar, 2 jaar indien de rechtsvordering: -strekt tot betaling van een door de vervoerder geïnd rembours -strekt tot de betaling van de opbrengst van een door de vervoerder verrichte verkoop -gegrond is op schade ten gevolge van opzet of roe- keloos en met de weten- schap dat die schade waar- schijnlijk zou voortvloeiën -gegrond is op een van de aan doorzending vooraf- gaande vervoersovereen- komsten</p>
Jurisdic- tie- bepalingen	<p>Artikel 31: vordering voor contractueel over- eengekomen rechter + de gewone verblijf- plaats/ de hoofdzetel of het filiaal dat de over- eenkomst sloot van de verweerder +de plaats van inont- vangstneming of afleve- ring</p>	<p>Artikel 33§1: naar keuze van de eiser: -domicilie van de ver- voerder -hoofdzetel vervoerder -filiaal dat de overeen- komst sloot -plaats bestemming Artikel 34: Arbitrage- clausules kunnen 1 van de fora jurisdictieclausu- les kiezen</p>	<p>Artikel 46: Bij rechterlij- ke instantie van door de partijen in onderlinge overeenstemming aange- wezen lidstaten OF de lid- staat op wiens grondge- bied: -verweerder zijn woon- plaats/ gewone verblijf- plaats/hoofdzetel/ bijkantoor of vestiging die de vervoersovereenkomst heeft gesloten -de goederen zijn aange- nomen of afgeleverd</p>

	CMNI	Rotterdam Rules
--	------	-----------------

	<i>Binnenvaartvervoer</i>	<i>Maritiem vervoer+</i>
Toepassingsgebied		
Vormvereisten	Artikel 11: Vervoerder is verplicht vervoersdocumenten op te maken, cognossement is slechts verplicht op vraag afzender MAAR afwezigheid vervoersdocumenten tast niet geldigheid overeenkomst aan	Artikel 3: geen schriftelijke overeenkomst vereist
Geografische reikwijdte	Rijn-Donaugebied	Beoogde toepassingsgebied is wereldwijd
Materieel toepassingsgebied	Artikel 2 jo art 1 lid 1: internationaal vervoer over de binnenwateren tegen betaling als inontvangstneming en aflevering 2 verschillende landen waarvan 1 partij Artikel 2 lid 2: binnenvaartzeevervoer zonder overslag TENZIJ zeecognossement of af te leggen afstand onder zeereglementering de grootste.	Artikel 5 jo. Artikel 1§1: Internationaal vervoer geheel of gedeeltelijk over zee als plaats inontvangstneming en aflevering in twee verschillende landen EN haven laden en haven lossen in verschillende landen, als 1 van deze plaatsen in een verdragsstaat ligt
Uitgesloten vervoer	/	Artikel 6§1: charterpartijen of andere contracten voor het (gedeeltelijk) gebruik van een schip Artikel 6§2: vervoer buiten de lijnvaart TENZIJ indien er (a) geen b/l of contract voor de huur van het schip is en (b) er een (elektronisch) transportdocument is opgesteld
Aansprakelijkheid		
aansprakelijkheidsperiode	Artikel 16: Aansprakelijkheid van inontvangstneming tot aflevering MAAR enkel periode tussen laden en lossen wordt beheerst door CMNI	Artikel 12§1: Aansprakelijkheid vanaf het moment dat de vervoerder of een aangestelde de goederen in ontvangst neemt tot aan de aflevering. Artikel 12§3: De partijen kunnen het tijdstip van inontvangstneming en aflevering contractueel bepalen dit mag er echter niet toe leiden dat: -Het tijdstip van inontvangstneming na de aanvang van het initiële laden ligt. -het tijdstip van afleveren voor het beëindigen van het finale lossen ligt.
aansprakelijkheidsgronden	Artikel 16: vermoede aansprakelijkheid voor schade die resulteert uit verlies, beschadiging of vertraging	Artikel 17: Vermoede aansprakelijkheid voor schade die resulteert uit verlies, beschadiging of vertraging Artikel 21: Vertraging wanneer de goederen niet op de overeengekomen plaats worden geleverd op het overeengekomen moment.

Bewijslast	<p>Artikel 16: vervoerder draagt bewijslast dat schade voortvloeit uit omstandigheden die redelijk vervoerder niet zou hebben kunnen verhinderen en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen</p>	<p>1) Artikel 17§1: Eiser bewijslast dat schade tijdens de aansprakelijkheidsperiode werden veroorzaakt.</p> <p>2) vervoerder kan weerleggen door:</p> <p>a) Artikel 17§2: Bewijs van de vervoerder dat de schade niet toerekenbaar is aan zijn fout of de fout van iemand waar hij verantwoordelijk voor is OF</p> <p>b) Artikel 17§3: vervoerder bewijst dat een van de exceptiegronden bijgedragen heeft aan de schade MAAR</p> <p>3) Als vervoerder aansprakelijkheid weerlegt door bewijs exceptie: kan de eiser aansprakelijkheid van vervoerder toch nog weerleggen door:</p> <p>a) Artikel 17§4(a): bewijs dat schade onstond door fout vervoerder</p> <p>b) Artikel 17§4(b): bewijs door ladingbelanghebbende dat een omstandigheid die niet in de excepties is opgenomen bijdroeg</p> <p>c) Artikel 17§5(a): bewijs door eiser dat het waarschijnlijk is dat schade (mee) veroorzaakt werd door: onzwaarigheid van het schip, ondeugdelijke bemanning of uitrusting van het schip of door de onaangepastheid van de ruimen MAAR</p> <p>4) Vervoerder kan weerleggen:</p> <p>a) als eiser beroept op (b): Artikel 17§4(b): door te bewijzen dat de</p>
------------	--	--

29 Ter verduidelijk volgend schema van de bewijslastverdeling: (BERLINGIERI F., *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, http://www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf)



		<p>schade niet toerekenbaar is aan zijn fout of de fout van iemand waar hij verantwoordelijk voor is.</p> <p>b) als eiser beroept op c): Artikel 17§5(b): door te bewijzen dat geen van deze omstandigheden bijdroeg aan de schade of door te bewijzen dat zorgvuldig was²⁹</p>
<p>excepties</p>	<p>Artikel 18§1: Schade gevolg van één van de volgende omstandigheden of risico's:</p> <ul style="list-style-type: none"> -handelen of nalaten ladingbelanghebbenden -behandelen, stuwen, laden, lossen door ladingbelanghebbende -overeengekomen vervoer aan dek -aard goederen -ontbreken/gebrekigheid verpakking -hulp- of reddingoperaties -vervoer levende dieren TENZIJ instructies niet nageleefd. <p>Artikel 18§2: als één van omstandigheden 18§1 kan hebben veroorzaakt: vermoeden</p> <p>Artikel 27§2: Geen aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door nucleair ongeval</p> <p>Artikel 25§2: Nautische fout</p>	<p>Artikel 17§3: schade is gevolg of werd mee veroorzaakt door een van de volgende risico's:</p> <ul style="list-style-type: none"> -<i>act of god</i> -<i>perils of the sea</i> -oorlog, vijandigheden, gewapende conflicten, terrorisme, oproer -quarantaine of beperkingen opgelegd door de overheid als niet toerekenbaar aan vervoerder -staking -brand -latente gebreken die niet konden worden ontdekt -handelen of nalaten van de afzender -gewichtsverlies ten gevolge van aard goederen -gebrekkige verpakking -pogingen om leven/ het milieu te redden
<p>aansprakelijkheidslimieten</p>	<p>Artikel 20§1: Verlies of beschadiging: 666.67 SDR per collo of 2 SDR/ kg of 20000 SDR als container met inhoud beschadigd</p> <p>Artikel 20§3: vrachtprijs MAX: bedrag bedrag 20§1</p>	<p>Artikel 59: beschadiging of verlies: 3SDR/kg of 875 SDR/collo.</p> <p>Artikel 60: Vertraging: 2,5 x vrachtprijs, MAX: bedrag artikel 59</p>
<p>Doorbreking limieten</p>	<p>Artikel 21: Doorbreking bij opzet of roekeloos en met de wetenschap dat de schade waarschijnlijk zou voortvloeien</p>	<p>Artikel 61: Doorbreking bij opzet of roekeloos en met kennis dat de schade waarschijnlijk zou voortvloeien</p>
<p>Contractuele verhoging limieten</p>	<p>Artikel 20§4: partijen kunnen uitdrukkelijk stipuleren</p>	<p>Artikel 59: Afzender kan hogere waarde aangeven en partijen kunnen hogere limieten overeen komen.</p>
<p>Ondergeschikten/ aangestelden</p>	<p>Aansprakelijkheid voor ondergeschikten / aangestelden</p> <p>Artikel 17: Vervoerder aansprakelijk voor handelen en nalaten als in uitvoering functie handelen</p> <p>Aansprakelijkheid van onderge-</p>	<p>Aansprakelijkheid voor ondergeschikten / aangestelden</p> <p>Artikel 18: Vervoerder is aansprakelijk voor handelen of nalaten van uitvoeringsagenten, bemanning schip, werknemers, elke andere persoon die op vraag van of onder controle van de</p>

	schikten/aangestelden	<p>vervoerder enige verbintenis van de vervoerder uitvoert</p> <p>Aansprakelijkheid van ondergeschikten/aangestelden</p> <p>Artikel 19: Maritieme uitvoeringsagenten: onderworpen aan verdragsrechtelijke aansprakelijkheden en geniet verdragsrechtelijke beschermingen ALS goederen in ontvangst nam, afleverde of behandelde in verdragsstaat EN schadeverwekkende gebeurtenis vond plaats tijdens de relevante periode.</p> <p>Artikel 19§4: Geen verdragsrechtelijke aansprakelijkheid bemanning schip of werknemer van vervoerder of uitvoeringsagent.</p>
Opvolgende/ feitelijke vervoerder	Artikel 4§5: Als beiden aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk	
afzendersaansprakelijkheid	<p>Artikel 8: schuldloze aansprakelijkheid voor alle schade en kosten ontstaan als gevolg van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - afwezigheid vermeldingen m.b.t. vervoerde goederen (artikel 6 lid 2) - gebrek juiste markering/etikettering gevaarlijke of milieuschadelijke goederen - afwezigheid/gebrekkigheid begeleidende documenten <p>MAAR geen aansprakelijkheid als schuld vervoerder</p>	<p>Artikel 30: afzender is aansprakelijk indien de vervoerder kan bewijzen dat de schade werd veroorzaakt door een inbreuk vanwege de afzender op -zijn verplichtingen (Artikel 27-29 en 31-34)</p>
Procedurele bepalingen		
termijnen	<p>Kennisgeving:</p> <p>Artikel 23 § 3 en 4: verlies en beschadiging:</p> <p>-zichtbare schade: onmiddellijk bij levering</p> <p>-onzichtbare schade: binnen 7 dagen</p> <p>Artikel 23§5: vertraging: binnen 21 dagen na levering goederen;</p> <p>Vordering:</p> <p>Artikel 24§1: 1 jaar</p>	<p>Kennisgeving:</p> <p>Artikel 23§1: verlies of beschadiging:</p> <p>-zichtbare schade: onmiddellijk bij levering</p> <p>-onzichtbare schade: binnen 7 werkdagen na levering</p> <p>MAAR Artikel 23§2: gevolg laattijdige kennisgeving is slechts vermoeden conforme levering</p> <p>Artikel 23§4: vertraging: binnen 21 dagen na levering van de goederen</p> <p>!!!Hier brengt laattijdige kennisge-</p>

		<p>ving het verlies op het recht van vergoeding met zich mee!!!</p> <p>Vordering: Artikel 62§1: 2 jaar Artikel 62§2: Periode begint bij dag van levering of, bij gebrek aan levering op de dag dat de levering had moeten gebeuren. De <i>dies a quo</i> is niet begrepen in deze termijn</p>
<p>jurisdictiebepalingen /</p>		<p>Hoofdstuk 14 (jurisdictie) en Hoofdstuk 15 (arbitrage) zijn <i>opt-in</i> (Artikel 74 en 78)</p> <p>Artikel 66 en 75: vorderingen tegen de vervoerder kunnen worden gebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> -op de plaats waar de vervoerder domicilieerd is; -op de plaats van inontvangstneming van de goederen -op de plaats van aflevering -op de plaats van laden -op de plaats van lossen of -op de plaats die de partijen overeengekomen zijn als forum. <p>Forumkeuzes zijn echter exclusief ALS:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Artikel 67 en artikel 75§3: in een volumecontract opgenomen als aan voorwaarden voldaan OF -Artikel 72 en 77: Forumkeuze nadat het geschil gerezen is