

# Toelichting op de Algemene voorwaarden inzake het met één reis vervoeren van goederen over binnenwateren ('BV 2016')

## INLEIDING

### 0.1 Waarom zijn de BV 2016 opgesteld?

In overeenkomsten tot vervoer van goederen over de binnenwateren wordt nog regelmatig verwezen naar de Bevrachtingsvoorwaarden 1991, maar deze voorwaarden zijn inmiddels gedateerd. Om de binnenvaartmarkt te faciliteren en deze markt ook meer toegankelijk te maken voor nieuwe toetreders hebben vertegenwoordigers van verladers, tussenpersonen en vervoerders een nieuwe set voorwaarden opgesteld die:

- Evenwichtig zijn en daardoor gedragen worden door het overgrote deel van de betrokkenen bij de binnenvaartmarkt;
- In combinatie met een invulformulier een volledig raamwerk vormen van een vervoerovereenkomst voor één reis;
- Op de in de dagelijkse praktijk belangrijke aspecten - waaronder de commerciële condities - niet 'sturend' zijn, maar concrete keuzemogelijkheden bieden;
- In het voorkomend geval er toe bijdragen dat belangrijke zaken niet vergeten worden;
- Voor de afwikkeling van incidenten een oplossing aandragen;
- Breed toepasbaar zijn (nationaal en internationaal);
- Aansluiten bij de huidige praktijk;
- Toegelicht worden (de voor u liggende toelichting).

### 0.2 Scope

- Vervoerovereenkomsten in de binnenvaart voor één reis.<sup>1</sup>;
- Focus op een overeenkomst met de daadwerkelijke binnenvaartvervoerder, maar ook:
  - Toepasbaar in een keten van opdrachtgeving en -neming betreffende het vervoer met één reis;
  - Bruikbaar als slotbepaling in binnenvaart-raamovereenkomsten, zoals jaarcontracten: 'voor het overige zijn de BV 2016 van toepassing, waarbij de volgende keuzes gelden: ....';
- Geschikt voor internationaal vervoer, dus met het CMNI verdrag als basis;
- Alle zaken behandelen die in de huidige praktijk regelmatig voorkomen.

### 0.3 Het project BV 2016

In vervolg op de totstandkoming van het Tijdelijk besluiten laden en lossen 2011 hebben BBU (inmiddels Koninklijke BLN Schuttevaer), CBRB en EVO dit raamwerk opgesteld. Na consultatie van praktijkmensen en overige belanghebbenden alsmede een juridische toets, zijn de voorwaarden gedeponereerd ter griffie van de rechtbank te Rotterdam en wordt met de Stichting Vervoeradres overleg gevoerd om de BV 2016 in beheer te geven aan die stichting.

### 0.4 Opzet van de BV 2016 en het Charter

De BV 2016 hebben het karakter van 'algemene voorwaarden' en verwijzen voorts naar het - voor wat betreft de vorm niet verplichte - Charterformulier ('Model'), waarin de specifieke zaken van de reis

---

<sup>1</sup> De scope van de bevrachtingsvoorwaarden 1991 is anders, namelijk een aantal vormen van bevrachting van een bepaald schip. In de BV 2016 is gekozen voor iedere vervoersovereenkomst (al dan niet bevrachting) voor één reis, want die komt in de praktijk het meest voor.

worden vastgelegd, inclusief de keuzes die de Partijen zijn overeengekomen. Het ingevulde Model is het Charter.

Bij het in volgorde plaatsen van de bepalingen in de BV 2016 is aansluiting gezocht bij de procesgang van contracteren, uitvoeren en afrekenen. De betreffende bepalingen worden voorafgegaan door twee meer formele artikelen (Definities en Bepalingen inzake het Charter) en worden gevolgd door een aantal artikelen met een juridische grondslag.

De volgorde in het Model is gelijk aan die in de BV 2016, zij het dat de procescyclus twee maal wordt doorlopen: eerst alle zaken die in (vrijwel) elke Charter zullen worden opgenomen, dan de zaken die slechts incidenteel aan de orde zullen zijn ( het deel 'optioneel') en tot slot geschilbeslechting, verzekering van de Vervoerder en ondertekening.

Om tot uitdrukking te brengen wat nu specifiek is voor de BV 2016 is ervoor gekozen geen teksten over te nemen uit het CMNI Verdrag of uit toepasselijk Nederlands recht, tenzij dit te zeer gaat ten koste van de leesbaarheid. Waar nodig wordt in deze toelichting ingegaan op de aansluiting met bedoeld verdrag en recht.

Er is voor gekozen alle codes etc. die bij de uitvoering van de Vervoerovereenkomst aan de orde komen reeds in het Charter op te nemen. Dat verschaft in een zo vroeg mogelijk stadium duidelijkheid. Voorts voorkomt dat gepuzzel en wat dies meer zij, als tijdens de uitvoering van de Vervoerovereenkomst formulieren moeten worden ingevuld.

Ook al is de gedateerdheid van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 een van de aanleidingen geweest om de BV 2016 op te stellen, kunnen deze niet worden beschouwd als de directe opvolger van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991. Dat wil zeggen dat de BV 2016 niet 'de laatste versie' van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 vormen. Indien gekozen wordt voor de BV 2016 en voorheen met de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 werd gewerkt, dienen Partijen deze toepassing dan ook met zoveel woorden vast te leggen.

## 0.5 De titel

In de titel is tot uitdrukking gebracht dat de BV 2016 zien op alle overeenkomsten tot het met één reis vervoeren van goederen over binnenwateren. Dus op (1) overeenkomsten met de feitelijke vervoerder (bevrachting), maar ook (2) tussen verladere en bevrachtingskantoren, en (3) tussen bevrachtingskantoren onderling.

De Vervoerovereenkomst kan tevens de bevrachting van een bepaald schip omvatten, maar dat hoeft niet. Op dit punt is aansluiting gezocht bij het CMNI verdrag, dat ook geldt ongeacht de specifieke kwalificatie van de vervoerovereenkomst. Dat het bij de voorwaarden behorende model contract wordt aangeduid als 'Charter' wil derhalve nog niet zeggen dat er sprake is van een bevrachting. Dat zal uit de inhoud van de overeenkomst moeten blijken. De keuze voor deze benaming is ingegeven door de inbreng bij de ontwikkeling van model en voorwaarden door praktijkdeelnemers, waaruit duidelijk werd dat in de huidige praktijk iedere schriftelijke weergave van een vervoerovereenkomst in de binnenvaart – bevrachting of niet – pleegt te worden aangeduid als 'charter' en dat afwijking van deze praktijk daarom verwarring in de hand kan werken.

## INHOUDELIJKE TOELICHTING

### Artikel 1 : Definities

In de BV 2016 wordt uitgegaan van de definities in het CMNI verdrag. In aanvulling daarop worden in artikel 1.2 een aantal begrippen gedefinieerd.

De definities van Laad- en Losplaats en Laad- en Losplek sluiten aan bij het Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart (2011).

In de definitie van Model is tot uitdrukking gebracht dat het charterformulier niet vormvast is voorgeschreven.. Aldus kan er ook voor gekozen worden om optionele Velden ('Indien ....') die niet aan de orde zijn achterwege te laten. En in digitale vorm is een veel compactere opzet mogelijk. Al met al: het gaat dus om 'inhoud', niet om 'vorm'.

De BV 2016 geven steeds aan welke Partij verantwoordelijk is voor het invullen dan wel achterwege laten of vergeten van dergelijke optionele Velden.

De definitie van Overligtijd is afgeleid uit het Burgerlijk wetboek (artikel 8:931, derde lid BW) en heeft het karakter van maximaal toegestane overligtijd; niet te verwarren met de gebruikte overligtijd welke met het overliggeld ('overligtarief') de grondslag vormt van de overligvergoeding.

De definitie van Overmacht is afgeleid uit artikel 16.1 van het CMNI Verdrag.

Overmacht is ingevolge de definitie niet beperkt tot een 'act of God', maar de jurisprudentie in het wegverkeer leert anderzijds dat aan een beroep op Overmacht hoge eisen worden gesteld:

*'...indien hij aantoonde dat hij alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder -daaronder begrepen de personen van wier hulp hij bij de uitvoering van de overeenkomst gebruik maakt - te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen....'*<sup>2</sup>

Overmacht dient aangetoond te worden door de partij die zich op die omstandigheden beroept.

De definitie van Vervoerovereenkomst laat ruimte om ook in mondelinge overeenkomsten de BV 2016 toe te passen.

Gedefinieerde begrippen zijn met een beginhoofdletter opgenomen. Voorbeeld: 'schip' duidt op een schip in algemene zin en 'Schip' op het schip dat gesteld wordt ter uitvoering van de Vervoerovereenkomst.

## **Artikel 2 : Bepalingen inzake de Vervoerovereenkomst en het Charter**

In bijlage 1 van deze toelichting is een overzicht opgenomen van de staten die het CMNI hebben getekend en geratificeerd, stand: november 2015.

Door Nederlands recht te kiezen (artikel 2.1) ontstaat ingevolge artikel 8:889, eerste lid BW de mogelijkheid de bepalingen van het CMNI verdrag ook toe te passen op vervoer tussen Nederlandse havens. In artikel 2.2 wordt deze mogelijkheid benut.

De formulering van artikel 2.2 is overigens ruimer: ook bij nationaal vervoer binnen andere staten (al dan niet toegetreden tot het CMNI verdrag). Er dient dan wel te worden nagegaan of Nederlands recht en overeengekomen toepassing van het CMNI verdrag past in het rechtsstelsel van die staat.

De hiërarchie tussen de van toepassing zijnde bepalingen is:<sup>3</sup>

- Het CMNI verdrag;
- Dwingend Nederlands recht voor aangelegenheden die niet in het CMNI verdrag worden geregeld;
- In de Vervoerovereenkomst overeengekomen keuzes en bepalingen die afwijken van de BV 2016;
- De BV 2016<sup>4</sup>;
- Niet-dwingend ('regelend') Nederlands recht voor aangelegenheden die noch in het CMNI verdrag noch in de Vervoerovereenkomst, noch in de BV 2016 worden geregeld.

Artikel 2.3 strekt er toe dat contractpartijen vrij zijn om overeen te komen wat hen goedgeeft, maar dat zij wel al hun afspraken in het Charter opnemen.

Het is aan de contractpartijen om ervoor zorg te dragen dat aanvullende en vervangende bepalingen niet strijdig zijn (op zich zelf, met de overige bepalingen in de BV 2016, met het CMNI verdrag en met het Nederlandse recht voor zover dat dwingend is). Partijen moeten er zelf op toezien dat het geheel van bepalingen coherent blijft.

Artikel 2.4 wordt vaak aangeduid als de Salvatorische clause. (Salvator is het Latijnse woord voor redder).

Artikel 2.6 bevat in wezen een zogenaamde 'entire agreement clause'. Het artikel strekt ertoe te bepalen dat het Charter en de BV 2016 tezamen de gehele overeenkomst vormen en dat eventuele afspraken die eerder zijn gemaakt maar niet in een van beide documenten terugkeren hun werking

<sup>2</sup> Hoge Raad 17-04-1998 Oegema/Amev inzake ladingverlies onder CMR ( S&S 1998, 75: Oegema/AMEV). Er zijn geen gerechtelijke uitspraken gevonden met een nadere interpretatie van het begrip Overmacht betreffende de binnenvaart.

<sup>3</sup> Dit geldt zowel voor vervoer waarvoor het CMNI Verdrag verplicht is (internationaal en laad- of losplaats in een verdragstaat) als ook voor binnenlands vervoer in geval gekozen is voor toepassing van het CMNI verdrag.

<sup>4</sup> Uit de aard der zaak is ervoor gezorgd dat de BV 2016 niet strijdig zijn met het CMNI Verdrag noch met dwingend Nederlands recht voor zover van toepassing.

missen. De absolute werking die een entire agreement clause in het Angelsaksische recht heeft, wordt bij toepassing van het Nederlandse recht, zoals hier het geval is, wat genuanceerd. In ieder geval kunnen documenten die geen onderdeel uitmaken van de overeenkomst wel relevant zijn bij interpretatie van bepalingen in het Charter of de BV 2016.

De begrippen 'Vervoerovereenkomst' en 'Charter' dienen niet verward worden met de begrippen 'Vervoersdocument', 'vrachtbrief' of 'cognossement'.

#### Schriftelijk

Het verdient aanbeveling om de Vervoerovereenkomst Schriftelijk vast te leggen (het Charter). Dit blijft overigens niet beperkt tot vastlegging op papier, mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te [kunnen] worden gebruikt (zie artikel 1 lid 8 van het CMNI verdrag). Het verdient eveneens aanbeveling dat het Charter door beide Partijen ondertekend wordt, hetzij met een pen op een papieren Charter, dan wel op andere wijze, bijvoorbeeld elektronisch.

Indien het vervoer is toevertrouwd aan een Ondervoerder is een door de Afzender en Vervoerder overeengekomen uitbreiding van de 'vervoerdere aansprakelijkheid' alleen van toepassing op die Ondervoerder als deze daarmee uitdrukkelijk en Schriftelijk heeft ingestemd (zie artikel 4.4 van het CMNI verdrag). Die instemming is dus van groot belang voor de 'papieren' Vervoerder.

De vorige twee alinea's zijn van overeenkomstige toepassing op naderhand overeengekomen aanvullingen op de Vervoerovereenkomst dan wel wijzigingen hiervan.

In artikel 11 lid 3 van het CMNI verdrag staat: '*Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst, ...*'. Indien het Vervoersdocument met betrekking tot 'het sluiten of de inhoud van de Vervoerovereenkomst' strijdig is met het ondertekend Charter kan dat Charter een in het CMNI verdrag bedoeld tegenbewijs zijn. Of dat tegenbewijs doorslaggevend is zal echter van geval tot geval moeten worden vastgesteld aan de hand van de feitelijke omstandigheden. Bij de vaststelling van de feitelijke omstandigheden is de in de vorige drie alinea's aanbevolen Schriftelijke vastlegging ongetwijfeld bevorderlijk.

### **Artikel 3 : Afzender en Vervoerder**

In het CMNI verdrag is afzender gedefinieerd als een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder.

Bij bemiddeling door een makelaar in scheepsvrachten sluit deze makelaar de Vervoerovereenkomst niet op eigen naam. Dus blijft diens opdrachtgever de Afzender en behoort deze als zodanig in het Charter vermeld te worden.<sup>5</sup>

Bij vrachtovername is dat net andersom: als een handelaar in scheepsvrachten een scheepsvracht op de markt onderbrengt doet hij dit op eigen naam en is hij dus zelf de Afzender. Dan heeft vermelding van de ladingbelanghebbende in het Charter geen enkele formele betekenis. Die vermelding kan dan dus maar beter achterwege worden gelaten om misverstanden te voorkomen.

In de praktijk doen zich echter ook tussenvarianten voor, dus zal per geval moeten worden bekeken wie van de betrokken partijen als Afzender heeft te gelden.

In het CMNI verdrag is de vervoerder gedefinieerd als een ieder door wie of namens wie een Vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender. De Vervoerder is dus niet noodzakelijkerwijs de feitelijke vervoerder.

### **Artikel 4 : De goederen kwalitatief**

De artikelen 4.1 t/m 4.4 zijn een uitwerking van artikel 6, tweede lid van het CMNI Verdrag.

---

<sup>5</sup> Een bemiddelaar in scheepsvrachten kan wel namens de Afzender het Charter ondertekenen indien hij daartoe door die Afzender gemachtigd is. In dat geval maakt een korte verwijzing hiernaar het voor de Vervoerder duidelijk 'hoe de vork in de steel zit'.

### **Artikel 5 : Overeengekomen eisen aan het ter beschikking te stellen schip**

De artikelen 5.1 t/m 5.6 bevatten concrete afspraken die getoetst kunnen worden als het schip aankomt op de Laadplek. Het overeenkomen van 'circa [nnnn] ton' zonder nadere aanduiding<sup>6</sup> verdient hierbij geen aanbeveling, want de verantwoordelijkheden over en weer zijn dan niet duidelijk, wat aanleiding kan zijn tot discussie tegen het einde van de belading: te weinig Goederen geladen, inhoud van het ruim te klein, Goederen hebben een te laag stortgewicht, en zo voort.<sup>7</sup>

Het verdient aanbeveling bij het vastleggen van een reinheidstoestand die verder strekt dan de losstandaard die voorgeschreven wordt door het CDNI Verdrag, uit te gaan van de terminologie van dat verdrag: 'bezemschoon', 'vacuümschoon', of 'wasschoon', - indien van toepassing - aangevuld met 'droog', 'geurloos', en zo voort.

De artikelen 5.7 en 5.8 voorzien in de nodige operationele flexibiliteit in de uitvoering van de Vervoerovereenkomst, rechtdoende aan de belangen van Partijen en het zekerstellen van het veilige verloop van de reis.

### **Artikel 6 : Het schip dat ter beschikking gesteld is ter uitvoering van de Vervoerovereenkomst; reisbevrachting**

Toepassing van artikel 6.1 zal bepalend zijn voor het karakter dat de overeenkomst tussen Afzender en Vervoerder krijgt. Indien blijkt het Charter een specifiek schip ter beschikking wordt gesteld, zal dit tot gevolg hebben dat de Vervoerovereenkomst tevens kwalificeert als (reis-)bevrachting. De regeling van aanvullend recht in boek 8 BW bevat meerdere bepalingen die alleen ingeval van bevrachting van toepassing zijn, onder andere indien het Schip vergaat.

In de overige leden van dit artikel staat centraal het voldoen aan overeengekomen eisen aan het ter beschikking gestelde schip.

Artikel 6.3 ziet op de geschiktheid van het Schip als bedoeld in Artikel 3.3 van het CMNI Verdrag (geschikt om de lading in te nemen, om te varen en voorzien van de vereiste uitrusting, bemanning en vergunningen).

Artikel 3.3 van het CMNI Verdrag geeft geen aanknopingspunt voor verplichte controle door de Afzender op de in dat artikel genoemde punten.

Ingevolge het CDNI Verdrag<sup>8</sup> wordt het Schip bij aanvang van de belading geacht in de juiste reinheidstoestand beschikbaar te zijn gesteld. Vanaf dat moment is het dus voor wat betreft de reinheidstoestand aan de Afzender om te bewijzen dat deze in werkelijkheid niet aan de eisen voldeed.

Controle door de Afzender of het Schip voor aanvang van de belading voldoet aan de gestelde wettelijke of contractuele eisen kan problemen voorkomen, maar ontslaat de Vervoerder niet van zijn verantwoordelijkheid om aan de overeengekomen en wettelijke eisen te voldoen. Dit geldt evenzo als een controle door de Afzender verplicht is ingevolge een kwaliteitsborgingsstelsel als bijvoorbeeld GMP+.

### **Artikel 7 : Laad- en Losplaats, Laad- en Losplek en besteltijdstippen**

#### Artikel 7.2, 7.3 en 7.4 (Laad- en Losplek)<sup>9</sup>

De bereikbaarheid van de Laad- en Losplaats ligt in het risicobereik van de Vervoerder.

Indien de Laad- of Losplek in het Charter zijn vermeld (en niet worden gewijzigd) strekt dat risicobereik verder: tot de Laad- of Losplek. De Vervoerder heeft dan immers vooraf met die Plek(-ken) ingestemd.

<sup>6</sup> De BV 2016 gaan uit van plus of min 2,5% (zie artikel 5.8 en 16.2 lid 4).

<sup>7</sup> Eén van de oorzaken van dergelijke discussies is dat de inhoud van het ruim niet wordt opgenomen in de meetbrief van een binnenvaartschip. Een andere oorzaak is dat het stortgewicht mede afhankelijk is van de wijze van beladen.

<sup>8</sup> CDNI Verdrag, bijlage 2, artikel 7.02 onder 3

<sup>9</sup> Voor zover de Vervoerovereenkomst niet strekt tot de bevrachting van een bepaald Schip, wijken de artikelen 7.2, 7.3 en 7.4 af van artikel 8: 925 BW (de Vervoerder wijst de Laad- en Losplek aan, tenzij tijd- of reisbevrachting). Hiervoor is gekozen om aansluiting te houden bij de gangbare praktijk.

Indien de Laad- of Losplek naderhand door de Afzender wordt aangewezen of gewijzigd rusten de risico's binnen de Laad- respectievelijk Losplaats op de Afzender: de bereikbaarheid van deze plekken voor het Schip, tijdverlet door het planmatig onbediend zijn van sluisen en bruggen, (on-)voorziene stemmingen of beperkingen, en zo voort. Dat alles wel binnen de grenzen van de redelijkheid gezien tegen de achtergrond van wat normaal is binnen de betreffende Laad- of Losplaats.

#### Artikel 7.5

De bedoelde informatie betreft bijvoorbeeld de afmetingen en de diepgang van het Schip (i.v.m. de bereikbaarheid) en het tijdstip waarop de Laad- of Losplek moet zijn aangewezen om vertraging van het Schip te voorkomen.

#### Artikel 7.6

Het tijdverlet komt dus voor rekening van de Afzender. Ook kan hierdoor de Overligtijd worden overschreden.

Andere kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking. Immers na het aanwijzen van de definitieve Laad- of Losplek gaat de Vervoerder de bereikbaarheid van deze plek na, bemerkt dat het niet gaat lukken en vraagt om instructie. Dus niet doorvaren tot het Schip niet verder kan.

#### Artikel 7.7

Als de Vervoerder vertraging veroorzaakt komt dat voor zijn eigen rekening.

#### Artikel 7.8

Dit artikel ziet op de vaartechnische veiligheid op de Laad- en losplek. Het komt niet geheel overeen met het Burgerlijk Wetboek (8:926 lid 2 BW) omdat in de BV 2016 de bereikbaarheid en (dreigende) stremmingen in andere bepalingen aan de orde komen.

#### Artikel 7.9 (cognossementhouder wijst Losplek aan)

Indien de cognossementhouder de Losplek aanwijst (1) treedt hij toe tot de Vervoerovereenkomst, en (2) gelden de bepalingen inzake die aanwijzing niet langer voor de Afzender, maar voor die houder. Als geen cognossement is afgegeven maar een vrachtbrief, blijft de bevoegdheid om de Losplek aan te wijzen bij de Afzender.

### **Artikel 8 : Havenregels**

Dit artikel bepaalt de verantwoordelijkheden van partijen met betrekking tot het ter beschikking stellen en naleven van de Havenregels.

Havenreglementen vloeien voort uit het nautisch beheer van de Laad- of Losplek. Voorschriften inzake veiligheid betreffen bijvoorbeeld ARBO en milieu en voorschriften met betrekking tot beveiliging betreffen bijvoorbeeld de ISPS implementatie op de Laad- of Losplek.

Tussen partijen overeengekomen afspraken en aanvullingen betreffen bijvoorbeeld: 'op de wal en aan dek is het dragen van veiligheidsschoenen, helm en drijfjas verplicht', afspraken over het overzetten van auto's, en zo voort.

### **Artikel 9 : Operationele planning**

De operationele planning stelt Partijen in staat de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk te laten verlopen doordat betrokkenen weten wat er wanneer staat te gebeuren.

'Operationeel' duidt erop dat dit los staat van contractuele zaken als melden, laad- en lostijd en overligtijd. Doch operationeel plannen is daarmee niet vrijblijvend. Als bijvoorbeeld een plotseling optredende ernstige vertraging niet wordt gecommuniceerd met de andere Partij kan deze daardoor schade lijden die wellicht voorkomen of beperkt had kunnen worden als hij wel tijdig zou zijn geïnformeerd. Deze schade is dus niet het gevolg van vertraging, maar wel van het verzuim van een Partij om de andere Partij tijdig te informeren en zo nodig instructies te vragen.

## **Artikel 10 : Opzeggen van het Charter; aanvaarding van de reis**

Dit artikel treedt in de plaats van het Burgerlijk Wetboek (8:908 BW), met als belangrijkste afwijkingen:

- In een aantal overzichtelijke situaties is de schadeomvang gefixeerd (artikelen 10.1 en 10.2);
- Artikel 10.5: Ingeval van gedeeltelijke belading is een aankondigingstermijn toegevoegd omdat 'aanvaarden van de reis' op initiatief van de Vervoerder zeer nadelig kan zijn voor de Afzender<sup>10</sup>, welk nadeel hij in de aankondigingstermijn nog zo veel mogelijk kan proberen te beperken. De facto stelt de Vervoerder de beslistermijn en heeft de Afzender de keuze tussen 'weer lossen van de geladen Goederen' en 'varen met een deellading'.

'Door toedoen van de Afzender', immers ook bijvoorbeeld laag water kan de oorzaak zijn dat er minder Goederen worden geladen dan overeengekomen.

Het voorgenomen tijdstip van aanvaarding van de reis kan niet liggen voor het verstrijken van de Overligtijd, maar de aankondiging hiervan kan de Vervoerder wel verstrekken voordat de Overligtijd verstreken is.

Artikel 10.5 is een vangnet: het is natuurlijk beter als Partijen voor de gerezen situatie ad hoc aanvullende afspraken maken.

### Artikel 10.8 onder a: Forfaitair deel van de opzegvergoeding

Bij de voorbereiding van de BV 2016 hebben enige spelers op de markt aangegeven dat - afgezien van gebruikte tijd op de Laadplek - een forfaitaire opzegvergoeding hun voorkeur heeft: duidelijkheid vooraf weegt voor hen zwaarder dan 'gesteggel' over nacalculatie van veroorzaakte kosten. Andere spelers op de markt hebben aangegeven dat een dergelijk algemeen forfait voor de door hun representeerde situaties niet afdoende is.

Het vaststellen van zo'n forfait is een inherent arbitraire keuze en daarom is hieromtrent geen nader onderzoek verricht, maar is aansluiting gezocht bij externe bronnen, in casu: de Duitse TRG d.d. 25-06-1998, § 415 (2). In deze TRG wordt van iets andere definities uitgegaan, die overigens slechter uitpakken voor de Vervoerder. Aan het 'omsleutelen' van deze definities is voorbijgegaan omdat het forfait geacht wordt ook dekking te geven voor de gevolgen van het mogelijk missen van een beoogde vervolgreis, hetgeen in algemene zin niet is te calculeren.

Ingeval het forfait niet passend is voor de beoogde af te sluiten reis, wordt aanbevolen een toegesneden forfait overeen te komen en dit vast te leggen in het Charter.

Overschrijden van de Overligtijd bij het lossen levert geen grond op voor opzegging of ontbinding. Het Burgerlijk Wetboek (8:932.1 BW) voorziet in schadevergoeding. De Goederen elders lossen voor rekening van de Afzender is dus niet aan de orde.

## **Artikel 11 : Laden en lossen**

In dit artikel wordt de verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden met betrekking tot het laden en lossen vastgelegd.

### Artikel 11.1 (laden)

Artikel 6.4 van het CMNI verdrag luidt: *'Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, ten zij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald'*.

En artikel 3.5 van het CMNI verdrag luidt: *'Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt'*.

Uit deze CMNI artikelen volgt dat beide Partijen verantwoordelijkheden dragen bij het laden. Uit de formulering blijkt dat deze verantwoordelijkheden naast elkaar staan.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Zie ook de Memorie van toelichting op het Burgerlijk wetboek 8: MvT 14 049, Parl. Gesch 8, p. 414

<sup>11</sup> Zie ECLI:NL:RBROT:2014:6975.

#### Artikel 11.1 en 11.2 (lossen)

Omdat de verplichtingen inzake het lossen niet in het CMNI zijn opgenomen, wordt dit in de BV 2016 geregeld, in analogie met het laden.

Bij het sluiten van de Vervoerovereenkomst is de Geadresseerde geen partij. Zodra de Geadresseerde echter om aflevering van de Goederen verzoekt treedt hij toe tot de Vervoerovereenkomst en is dan (onder meer) verplicht de Goederen te lossen. Ook is hij dan (onder meer) aansprakelijk voor hierbij ontstane schade van de Vervoerder.<sup>12</sup>

In geval de Geadresseerde niet om aflevering van de Goederen verzoekt (noch aanvangt met de lossing) wordt de Vervoerder aanbevolen om zo spoedig mogelijk de Afzender te informeren en om instructie te vragen.

#### Artikel 11.4 (aanwijzingen)

Tijdens het laden en lossen komen omstandigheden voor waarin een partij voor het vervullen van zijn verplichtingen enige handelingen van de andere partij nodig heeft. Daartoe zijn in dit artikel drie bevoegdheden tot het geven van aanwijzingen geformuleerd:

- Sub1 vindt zijn grondslag in lid 3.5 van het CMNI verdrag. In het Burgerlijk wetboek (8:912 tweede lid, tweede zin BW) is een soortgelijke bepaling opgenomen.
- Bij sub 2 kan bij voorbeeld gedacht worden aan het verhalen onder de laad- of losinstallatie, of het openen van de luiken.
- Bij sub 3 kan bij voorbeeld gedacht worden aan het sluiten van de luiken als het gaat regenen.

#### Artikel 11.5 en 11.6 (zorgplicht Vervoerder in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart)

Onder de regelingen van het CMNI kunnen er - niet te verwaarlozen - tijdvakken bestaan waarin Goederen in het Schip aanwezig zijn, maar de verantwoordelijkheid van de Vervoerder voor die Goederen niet is gespecificeerd. Omdat voor bedoelde tijdvakken wel betaald is (in de vrachtprijs, de blokvracht, of de overligvergoeding) ligt het in de rede de verplichtingen van de Vervoerder gedurende die tijdvakken in de BV 2016 vast te leggen. In bijlage 2 wordt hierop in detail ingegaan.

#### **Artikel 12 : Laad- en lostijd, overligvergoeding en overligtijd**

De Overligtijd is gefixeerd op 96 uur in aansluiting op het Burgerlijk Wetboek (8:931.4: BW: '*vier opeenvolgende dagen*'), waarbij '*... of, als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal*' is weggelaten om mogelijke discussie over de interpretatie hiervan te voorkomen.

Indien de overeengekomen regeling betreffende de laad- en lostijd bepalingen bevat met betrekking tot de vergoeding nadat de Overligtijd verstreken is geldt het bepaalde in die regeling.

Ook kunnen Partijen een andere Overligtijd overeenkomen.

Artikel 12.3 is overeenkomstig het Burgerlijk Wetboek (8:932.1 BW).

#### **Artikel 13 : Voorbereiding van de reis**

De artikelen 13.1 en 13.2 geven uitwerking aan de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de Vervoerder met betrekking tot de vaartechnische aspecten van de reis.

Artikel 13.2 in verbinding met artikel 13.5 ziet op de zorgvuldige reisvoorbereiding door de Vervoerder ('vakbekwaam'). Daar hoort bij het rekening houden met stremmingen en (abnormale) beperkingen op de (Aan-)Vaarroute<sup>13</sup> alsmede het - voor het aangaan van de Vervoerovereenkomst - aan de Afzender melden van een gerede kans hierop. Denk bij dit laatste aan bij voorbeeld hoog water, ijs of stakingen van personeel van vaarwegbeheerders. Bij een gerede kans op stremming of abnormale beperking zijn de Vervoerder en Afzender zich dan samen bewust van het risico dat zij nemen bij het aangaan van de Vervoerovereenkomst en kunnen zij in dat perspectief aanvullende afspraken maken (artikel 13.4) en risico's verdelen.

---

<sup>12</sup> Zie ECLI:NL:GHDHA:2016:439.

<sup>13</sup> Een stremming of vertraging op de reis naar de volgende Laadplaats valt onder de werkingssfeer van de vervoerovereenkomst betreffende die volgende reis.



Als de Afzender weet heeft (kunnen hebben) van (een gerede kans op) een stremming of abnormale beperking, dient hij dit in te brengen in de contractonderhandelingen (artikel 13.3). En wel Schriftelijk, want als het later onverhoopt misloopt zal het lastig worden om zijn zorgvuldigheid aan te tonen als de mededeling een terloopse opmerking was tijdens die contractonderhandeling!

De vakbekwaamheid van de Afzender wordt afgemeten naar wat verwacht mag worden van de betreffende Afzender. Dat kan van geval tot geval sterk verschillen. Denk hierbij bij voorbeeld aan bevrachtungskantoren, logistiek afdelingen van grote verladers die dicht op de markt zitten en verladers die slechts incidenteel een lading hebben te vervoeren. Maar ook de kennis van een eventueel door de Afzender aangestelde bemiddelaar wordt bij dit alles betrokken.

## **Artikel 14 : Optredende stremmingen en abnormale beperkingen van de ongehinderde vaart**

### Artikelen 14.1 en 14.2 met betrekking tot plaats en plek

De definitie van Hindernis maakt onderscheid tussen de Aanvaarroute en de Vaarroute, die op hun beurt gedefinieerd zijn als de route naar de Laadplek respectievelijk van daar naar de Losplek. De in de artikelen 13.1 en 13.2 vastgelegde verantwoordelijkheid van de Vervoerder resp. Afzender gaan daar ook van uit.

Maar als de Laad- of Losplek niet vermeld is in het Charter (artikel 13.5) gaan die verantwoordelijkheden slechts tot aan de grens van de Laad- resp. Losplaats en is de Afzender verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de Laad- resp. Losplek (artikel 7.3).

### Artikel 14.2 m.b.t. '(Aan-)vaarroute'

Uit de aard der zaak ziet dit artikel op de situatie waarin het schip dat ingezet wordt ter uitvoering van het Charter op weg naar de Laad- of Losplaats geconfronteerd wordt met een stremming. Maar dit artikel ziet ook op de situatie dat een stremming optreedt op de Vaarroute, terwijl het schip dat ingezet wordt ter uitvoering van het Charter nog onderweg is naar de Laadplek of daar ligt.

### Artikel 14.2 m.b.t. 'in redelijkheid'

Het enkele feit dat bij voorbeeld het schip dat ingezet wordt ter uitvoering van het Charter op weg naar de Losplaats geconfronteerd wordt met een stremming wil nog niet zeggen dat dat schip die plaats niet kan bereiken. Want wellicht is dat wel mogelijk door om te varen. Maar dat moet dan wel in tijd en meerkosten een redelijk alternatief zijn in vergelijking met de reisduur en de vrachtsom zonder die stremming.

Dat zelfde geldt als het schip dat ingezet wordt ter uitvoering van de Vervoerovereenkomst op weg naar de Laadplaats tegen een stremming aanloopt. Dan is voorts denkbaar dat de inzet van een ander op de markt beschikbaar geschikt schip dat de Laadplaats wel kan bereiken een haalbaar en redelijk alternatief is.

### Artikelen 14.2 tot en met 14.5 m.b.t. 'bekend wordt'

Het gaat dus niet om het tijdstip waarop de Hindernis optreedt, maar om het tijdstip waarop die bekend wordt. Hierbij valt allereerst te denken aan scheepvaartberichten die vaarwegbeheerders op goed toegankelijke wijze publiceren, bijvoorbeeld op [www.vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl). Het tijdstip waarop deze site een nieuw scheepvaartbericht aan abonnees verzendt is dan maatgevend. Berichtgeving in de media bijvoorbeeld over (voorgenomen) stakingen kunnen ook maatgevend zijn.

### Artikel 14.3 (beperking van de bevoegdheid tot opzeggen)

In dit artikel is bepaald dat het opzeggen van het Charter naar aanleiding van een Hindernis zich proportioneel moet verhouden tot de aard en ernst van die Hindernis. Denk hierbij bij voorbeeld aan de te verwachten duur van de Hindernis.

Voorts volgt uit dit artikel dat een Partij die in de voorbereiding onzorgvuldig gehandeld heeft, het Charter niet mag opzeggen.

### Artikel 14.3 (vergoedingen)

De duur van de verstreken laadtijd en eventuele overligtijd na het bekend worden van de Hindernis wordt bepaald door de Afzender. De Afzender is overliggend verschuldigd als hij opzegt voor de dan vast te stellen tijdsduur tussen het bekend worden van de stremming en het ogenblik van opzegging. Dat geldt dus ook voor de tijd na het bekend worden van de stremming dat de laadtijd nog niet is verstreken, doch uiteraard alleen als de Afzender van zijn recht tot opzegging gebruik maakt. Zegt evenwel de Vervoerder in die periode op dan verspeelt hij het recht op deze vergoeding, immers het liggen op de Laadplek is door zijn ingreep zinloos geworden.

### Artikel 14.3 (vangnet)

Dit artikel is een vangnet, immers niets belet Partijen in deze situatie ad hoc afspraken te maken ('maar even aanzien hoe het gaat lopen'), ook over vergoedingen.

#### Artikel 14.4 (na aanvang belading)

Na aanvang van de belading zijn er zoveel situaties denkbaar dat het niet mogelijk is een andere bepaling te formuleren dan 'samen uit, samen thuis'.

#### Artikel 14.5 (één Partij is niet zorgvuldig)

Dit artikel ziet op situaties waarin de gevolgen van de Hindernis vermeden of beperkt hadden kunnen worden indien de tekortschietende Partij wel aan zijn Zorgvuldigheidsplicht had voldaan.

Er is geen bepaling opgenomen voor de situatie dat beide Partijen niet voldaan hebben aan hun Zorgvuldigheidsplicht, onder meer omdat dan vragen aan de orde zijn als 'wie was het meest onzorgvuldig?'.

#### Artikel 14.6 (beperking van de aansprakelijkheid)

Mede afhankelijk van de omstandigheden van het geval kan discussie ontstaan of schade als gevolg van het tekortschieten in de nakoming van het bepaalde in art. 13.2 kwalificeert als verdragingssschade of als een vorm van schade die niet beheerst wordt door het aansprakelijkheidsregime van het CMNI Verdrag. Om deze discussie te voorkomen is de aansprakelijkheid van de Vervoerder beperkt tot de vracht, hetgeen dus alleen relevantie zal hebben indien deze beperking van de aansprakelijkheid niet reeds volgt uit artikel 20 lid 3 van het CMNI Verdrag. In dit geval ligt het in de rede om deze beperking voor het spiegelbeeldige geval ook toe te kennen aan de Afzender.

### **Artikel 15 : Laag water**

De artikelen 15.1 en 15.2 geven uitwerking aan de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de Vervoerder betreffende de vaartechnische aspecten van de reis ('zorgvuldig').

Bij laag water kan een schip minder lading meenemen dan normaal. De financiële consequenties hiervan worden in de praktijk op één van de volgende wijze meegenomen:

- In de vrachtprijs verwerkt (artikel 16.2);
- Blokvracht (artikel 16.3);
- Laag water toeslag (artikelen 15.3 en 15.4).

De in lid 3 van de artikelen 15.3 en 15.4 genoemde tijdstippen worden vaak gebruikt voor korte reizen of voor de dalvaart op bijvoorbeeld de Rijn, Moezel, Saar en Neckar. Het staat Partijen uit de aard der zaak vrij andere tijdstippen overeen te komen. Ook komen in de praktijk andere formuleringen voor zoals:

- 'Bij passage van Pegel x of 'direct na passage van vaarwater y';
- 'Laagste stand van Pegel x tussen aanvang van de belading en aankomst in de loshaven of sluis z';
- Combinaties van Pegels;
- En zo voort.

Het is aan Partijen overeen te komen wat naar hun mening in de gegeven omstandigheden toepasselijk is. BV 2016 treedt niet in hun commerciële verhouding.

### **Artikel 16 : Financiën**

Het gebruik om de vracht te berekenen naar het ingeladen of geloste gewicht wordt hier gevolgd. Partijen kunnen die keuze maken.

Eveneens is het zogenaamde 'circa beding' van 2,5% opgenomen; een veelal ongeschreven maar vaak gehanteerd beding.

#### Artikel 16.4 (havengeld, scheepvaartheffing en kadegeld)

Dit artikel sluit aan bij de gangbare praktijk. Bij een reis over Duitse vaarwegen (exclusief de Rijn) wordt er meestal voor gekozen de heffingen die aan de scheepvaart worden opgelegd door de vaarwegbeheerder buiten de vrachtprijs of blokvracht te houden. Vandaar de keuzemogelijkheid. Kadegeld (huur voor het gebruik van een kade) is nooit voor rekening van de Vervoerder.

#### Artikel 16.6 (de Partij die factureert)

Dit artikel faciliteert de in de binnenvaart nog gebruikelijke praktijk dat niet de Vervoerder maar diens Afzender of contractspartner de facturen opstelt. Hoewel de opstellers van de BV 2016 zich neutraal opstellen ten opzichte van factuurafspraken zoals met betrekking tot 'self billing' of 'reversed billing', wordt er wel op gewezen dat deze werkwijzen inmiddels aan regels zijn gebonden in verband met

administratieplichten ten behoeve van de omzetbelasting. In het bijzonder wordt verwezen naar de Europese Richtlijn 2010/45/EU (artikel 12, 16 sub b, 224 en 225), artikel 35 van de Wet op de Omzetbelasting alsmede het Besluit omzetbelasting administratieve-, facturerings- en andere verplichtingen van 6-12-2014 (zie in het bijzonder de artikelen 3.2.3 en 3.3.5). Hierin is de verplichting weergegeven om de factuur in naam van de dienstverlenende ondernemer op te stellen en dus impliciet het verbod op creditfacturatie.

#### Artikel 16.7 sub 3 (Rente)

Richtlijn 2011/7/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 februari 2011 betreffende bestrijding van betalingsachterstand bij handelstransacties (PbEU L48/1) is geïmplementeerd in het Burgerlijk wetboek (6:119a BW en 6:120 BW). In geval van 'handelsovereenkomsten':

- Is de betalingstermijn 30 dagen, tenzij anders is overeengekomen; langer is mogelijk mits niet kennelijk onbillijk jegens de schuldeiser;
- Is de rente gelijk aan de herfinancieringsrente die door de Europese Centrale Bank is vastgesteld voor haar meest recente basisherfinancieringstransactie die heeft plaatsgevonden voor de eerste kalenderdag van het betreffende halfjaar<sup>14</sup>, vermeerderd met acht procentpunten.

Partijen kunnen hiervan afwijken, maar dat mag niet leiden tot onbillijke bedingen en praktijken (het afzien van boeterente en invorderingskosten worden als zodanig genoemd).

#### Invorderings- en incassokosten

In de BV 2016 zijn geen artikelen gewijd aan buitengerechtelijke en gerechtelijke invorderingskosten. Voor wat betreft 'incassokosten' geldt zonder nadere regeling de staffel uit het Besluit Vergoeding Buitengerechtelijke Incassokosten en het bepaalde in artikel 6:96, leden 2 sub c, 4 en 5 BW. Dit bevat een voor alle partijen billijke regeling.

### **Artikel 17 : Schade en aansprakelijkheid**

#### Artikel 17.1 sub 1 (schade die het gevolg is van overeengekomen eisen aan Schip, ruim en tanks)

Dit lid knoopt aan bij artikel 18 lid 1 onder c van het CMNI Verdrag voor wat betreft overeengekomen vervoer aan dek of in open ruimen. Voor wat betreft schade als direct gevolg van door de Afzender gestelde eisen aan het schip wordt aangeknoopt bij art. 18 lid 1 sub a van het CMNI verdrag. Binnen de overeengekomen kaders in zake ruim, tanks, luiken, afdekking, deklast en zo voort heeft de Vervoerder de zorgplicht voor de Goederen in het Schip. Als bijvoorbeeld 'open ruim' is overeengekomen en het gaat regenen, dan moet de Afzender niet klagen over de vochttoename van de Goederen in het Schip. Maar als dat het gevolg is van het vertrekken van Amsterdam naar Lemmer met wind N 8 had de Vervoerder ten minste toch even moeten bellen met de Afzender of dit wel verstandig is, nog los van de nautische risico's die de Vervoerder hiermee loopt.

#### Artikel 17.1 sub 2 (beperking van de aansprakelijkheid van de Vervoerder)

Met dit lid wordt bereikt dat de CMNI berekeningswijze van de schadevergoeding, de maximale aansprakelijkheidsgrenzen en het verval van recht op beperking van de aansprakelijkheid ook gelden voor situaties die niet geregeld zijn in het CMNI verdrag, maar wel in de BV 2016.

#### Artikel 17.2 sub 1 (schade aan het Schip door de Goederen)

In artikel 913 lid 1 BW is onder meer bepaald dat de Afzender aansprakelijk is voor schade die de Vervoerder lijdt door de Goederen in het Schip. In de in sub 1 bedoelde situatie is echter niet de Afzender maar de Vervoerder de uiteindelijke veroorzaker van de schade aan het Schip door de Goederen.

#### Artikel 17.2 sub 2 (redelijkerwijs te verwachten slijtage en gebruikssporen)

Normale slijtage en gebruikssporen die - gezien de soort lading - redelijkerwijs te verwachten zijn dient de Vervoerder te begroten in de overeen te komen vracht<sup>15</sup>.

#### Artikel 17.3 (schade ter plekke direct afwikkelen)

Dit artikel houdt een inspanningsverplichting in om schade ter plaatse direct met de veroorzaker af te wikkelen, indien het om niet betwiste 'bagatelschade' gaat.

Er wordt hierbij aanbevolen vooraf de verzekeringsmaatschappij te raadplegen, want als naderhand blijkt dat de schade veel groter is dan eertijds gedacht, kan niet alsnog teruggevallen op de verzekeringspolis.

<sup>14</sup> Zie voor actuele hoogte [www.dbn.nl](http://www.dbn.nl)

<sup>15</sup> Zie: MvT 14 049, Parl. Gesch. 8, p 423

#### Artikel 17.4 (vergroting of beperking van de aansprakelijkheid)

In dit artikel wordt in aansluiting op het CMNI verdrag 'voorgesorteerd' op het niet vergroten of verkleinen van de aansprakelijkheid van de Vervoerder.

#### Schade aan de Goederen indien de Vervoerder laadt, stuwt, vastzet of lost

Indien de Vervoerder laadt vindt de in ontvangstneming niet plaats in het Schip, maar (althans in de meeste gevallen) al 'op de laadwal'. Dus wordt tijdens het laden de aansprakelijkheid van de Vervoerder voor schade of verlies van de Goederen beheerst door het CMNI verdrag. Maar let wel: het moment van inontvangstneming zal van geval tot geval moeten worden vastgesteld aan de hand van de feitelijke omstandigheden.

Bovenstaande alinea is spiegelbeeldig van toepassing indien de Vervoerder lost.

Indien de Vervoerder de Goederen stuwt of vastzet nadat hij deze zelf heeft geladen heeft hij de Goederen al in ontvangst genomen en dus wordt diens aansprakelijkheid voor het stuw en vastzetten beheerst door het CMNI verdrag.

Indien de Afzender de Goederen laadt en de Vervoerder deze vervolgens stuwt of vastzet is het niet ondenkbaar dat de Afzender nog aan het laden is terwijl de Vervoerder al begonnen is met het stuw en vastzetten. Als dan schade ontstaat zal de aansprakelijkheid van geval tot geval moeten worden vastgesteld aan de hand van de feitelijke omstandigheden. De aansprakelijkheid van de Vervoerder zal in ieder geval worden beheerst door het CMNI verdrag indien de schade ontstaat doordat en terwijl hij lading stuwt en/of vastzet of indien de schade later, tijdens de reis, ontstaat als gevolg van de wijze waarop de Vervoerder de lading heeft gestuwd of heeft vastgezet. In beide gevallen moet immers worden aangenomen dat de Vervoerder de lading bij het ontstaan van de schade reeds in ontvangst heeft genomen.

In de praktijk komt het niet voor dat de Vervoerder laadt en de Afzender vervolgens de Goederen stuwt en vastzet.

#### Overige schade of aansprakelijkheden

De buiten de Vervoerovereenkomst ontstane schade en aansprakelijkheid zal in voorkomende gevallen volgens het van toepassing zijnde recht afgehandeld moeten worden<sup>16</sup>. Denk hierbij bijvoorbeeld aan incidenten op het overslagterrein en 'aanvaring' met de laad- of loswal. De BV 2016 zien daar dus niet op.

### **Artikel 18 : Retentierecht**

Voor dit artikel is aansluiting gezocht bij de eveneens tweezijdig door ladingbelanghebbenden en vervoerders opgestelde Algemene Vervoercondities 2002 voor het wegvervoer. Het artikel biedt een verruiming van de wettelijke retentierechten die de vervoerder toekomen in de binnenvaart naar Nederlands recht. Dat wettelijke retentierecht is beperkt tot het vasthouden van lading ter verkrijging van betaling van de vracht voor die lading zelf.

#### Artikel 18.2 en 18.3

Het retentierecht strekt zich ook uit tot oudere openstaande vorderingen in verband met voorgaande vervoerovereenkomsten tussen partijen. Met betrekking tot de Geadresseerde wordt in artikel 18.3 wel als voorwaarde gesteld dat deze ook een belang heeft gehad in die oudere vorderingen: hij moet in de voorgaande transporten eveneens Geadresseerde zijn geweest. Is dat niet het geval geweest dan kan de Vervoerder jegens de Afzender wel zijn retentierecht uitoefenen (dat geldt ook in het kader van de instructiebevoegdheid van de Afzender), maar behoudt de Geadresseerde zijn recht om aflevering te vorderen. Zo wordt voorkomen dat de Geadresseerde de dupe wordt van een conflict tussen de Afzender en de Vervoerder waar hij geen deel in heeft gehad.

#### Artikel 18.4

Er moet zich een omstandigheid voordoen die voor de Vervoerder aanleiding is om te twijfelen aan de bevoegdheid van Afzender. Dat is in de praktijk niet snel het geval, omdat uit de enkele omstandigheid dat Afzender de macht heeft over de Goederen het vertrouwen kan worden afgeleid dat hij bevoegd is om de Goederen ten vervoer aan te bieden. Dit alles heeft ook niets te maken met beschikkingsbevoegdheid t.a.v. eigendom. Twijfel aan bevoegdheid in onderhavige situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen als Afzender failliet is gegaan voordat de Goederen worden verscheept. In ieder geval hoeft de Vervoerder dus niet bij voorbaat al altijd te twijfelen aan de bevoegdheid van de Afzender; er geldt hier geen positieve onderzoeksplicht.

<sup>16</sup> Zie hierbij ook artikel 4 van Verordening EG 864/2007

### Artikel 18.5

Dit artikel beoogt te voorkomen dat de Vervoerder dit machtsmiddel uitoefent in geval van andere vorderingen dan tot betaling van de vracht en bijbehorende vergoedingen, waarbij allereerst gedacht wordt aan schadevorderingen. In dat geval dient betaling immers niet op deze wijze te worden afgedwongen, maar moet het conflict onderling of desnoods door de rechter worden beslecht. Overigens dient bij betwiste vorderingen sowieso terughoudendheid te worden betracht bij het uitoefenen van retentierecht. Het onterecht vasthouden van lading kan leiden tot aanzienlijke schadevorderingen.

### Geen pandrecht

Een pandrecht is in de BV 2016 niet opgenomen. Als beperkt recht op eigendom hoort een pandrecht in een vervoerovereenkomst niet thuis. Het pandrecht is onbreekbaar en werkt tegenover eenieder. Omdat het een zakelijk recht betreft kan het pandrecht – anders dan een retentierecht – niet worden onderworpen aan een redelijkheidstoets zodat derden op onevenredige wijze door uitoefening van een pandrecht kunnen worden benadeeld. Bovendien kan een pandrecht slechts aan een beperkt aantal dienstverleners toekomen, namelijk diegenen die rechtstreeks contracteren met de ladingeigenaar. Dat zou kunnen leiden tot scheve verhoudingen tussen de verschillende partijen in een vervoersketen.

## **Artikel 19 : Verzekering**

### Artikel 19.1

Dit artikel bevestigt – in lijn met de huidige praktijk – dat de Vervoerder er niet voor verantwoordelijk is om de Goederen te verzekeren tegen schade of verlies. Het wijkt hiermee niet af van wetgeving.

### Artikel 19.2 (verzekeringsplicht)

De verzekeringsplicht van de Vervoerder betreft uitsluitend diens in dit artikel aangegeven aansprakelijkheid. Voor de overige vervoerdersaansprakelijkheid geldt dus geen verzekeringsplicht, net zo min er een verzekeringsplicht op de Afzender en Geadresseerde wordt gelegd.

Aansprakelijkheid voor schade die geen direct verband houdt met de Vervoerovereenkomst (b.v. incidenten op het overslagterrein en 'aanvaring' met de laad- of loswal) valt buiten het bestek van de BV 2016. Zo dus ook een eventuele verzekeringsplicht dien aangaande.

### Artikel 19.2 en 19.3 (bewijs van dekking)

De Afzender kan zich bij het aangaan van de Vervoerovereenkomst alleen vergewissen van het afdoende verzekerd zijn van de Vervoerder door te beschikken over een bewijs van dekking. De Afzender kan overigens ook overwegen bedoeld bewijs van dekking al voor het aangaan van de Vervoerovereenkomst op te vragen, bijvoorbeeld om vertraging te voorkomen.

Bij een volgende opdracht van dezelfde Afzender binnen de looptijd van de verzekering is het bewijs van dekking reeds (n.l. bij een voorgaande reis) verstrekt aan de Afzender en behoeft dus niet opnieuw te worden verstrekt. Aanbevolen wordt in dat geval hierover goede afspraken te maken om misverstanden te voorkomen.

### Artikel 19.2 (indien vervoer is toevertrouwd aan een Ondervoerder)

De in dit artikel opgenomen verzekeringsplicht van de Vervoerder zelf geldt ook indien deze het vervoer toevertrouwt aan een Ondervoerder.

Het staat Partijen uit de aard der zaak vrij om in die situatie anders overeen te komen, bijvoorbeeld: *'De Vervoerder (1) ziet er naar behoren op toe dat het Schip verzekerd is tegen aansprakelijkheid voor schade aan, verlies van en vertraging in de aflevering van de Goederen en (2) verstrekt zo spoedig mogelijk na het sluiten van de Vervoerovereenkomst aan de Afzender het betreffende bewijs van dekking'*. Dit dienen ze dan wel op te nemen in het Charter. En artikel 19.3 (tekortschieten in het vervullen van deze verplichting) kan van kracht blijven.

## **Artikel 20 : Overige bepalingen**

### Artikel 20.2 (aansprakelijkheid hulppersonen)

Dit artikel beoogt bescherming te bieden aan hulppersonen van de partijen bij de Vervoerovereenkomst. Het artikel biedt deze hulppersonen de bescherming die hun opdrachtgever zou genieten als hij zelf zou worden aangesproken door de andere Partij. Zo wordt voorkomen dat Partijen hun wederpartij overslaan om zo meer schade vergoed te krijgen van derden buiten de Vervoerovereenkomst.

Deze bepaling wordt veelal aangeduid als de Himalaya clause, naar een Engelse rechtszaak over een ongeluk dat een passagier van de SS Himalaya overkwam bij het aan boord gaan.

#### Artikel 20.3 (cederen)

Dit artikel verbiedt Partijen hun vorderingen op elkaar over te dragen aan derden. Gedachte daarachter is dat de Partijen een (commercieel) belang hebben bij een goede oplossing voor geschillen. Derden die vorderingen 'opkopen' hebben een dergelijk belang niet, en zullen een geschil daarom veel sneller juridiseren, hetgeen onwenselijk is.

Het artikel raakt niet verzekeraars, want die subrogeren immers op grond van de wet in de vordering van hun verzekerde.

Ook de werkzaamheden van incassobureaus worden door dit artikel niet geraakt, deze innen een vordering immers namens hun cliënte (onder volmacht).

#### Artikel 20.4 (forumkeuze geschilbeslechting)

Dit artikel wijst de rechter te Rotterdam aan als bevoegde rechter. Deze keuze is gemaakt vanwege de specifieke kennis en ervaring welke deze rechtbank heeft in het beslechten van vervoerrechtelijke geschillen. Als alternatief kan TAMARA arbitrage overeengekomen worden (sneller, goedkoper). Zie voor meer informatie: [www.tamara-arbitration.nl](http://www.tamara-arbitration.nl).

#### Artikel 20.5 (aanvullende diensten)

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om aanvullende dienstverlening overeen te komen. Partijen moeten er op bedacht zijn dat deze diensten vaak niet onder de (dwingende) werking van het CMNI verdrag of onder de regelingen van boek 8 BW vallen. Dergelijke aanvullende dienstverlening vraagt dan om aanvullende condities welke de rechten, plichten en aansprakelijkheid van de Partijen over en weer regelen.

### **Nog niet behandelde punten in zake de inhoud van het Charter**

Dat Partijen overeengekomen zijn de BV 2016 toe te passen dient expliciet op het Charter vermeld te zijn (zie het model onder de velden 1 en 2). Voorts dienen de BV 2016 ter beschikking te zijn van beide Partijen, bijvoorbeeld door:

- Als bijlage bij het Charter te voegen;
- Het op verzoek toe te zenden, al dan niet elektronisch;
- Het via internet opvraagbaar te maken met een (hyper-)link in het Charter.

In het Model komen enige zinsneden voor die ook al in de BV 2016 staan. Uit de jurisprudentie is namelijk gebleken dat dit zeer wenselijk, zo niet noodzakelijk is. Het betreft (zie het Model):

- De verwijzing naar het CMNI Verdrag en naar Nederlands recht (tekst onder de Velden 1 en 2);
- Forumkeuze voor het beslechten van geschillen (de zin in Veld 21, tenminste tot 'tenzij');
- Verzekering (de zin in Veld 22, tenminste tot 'tenzij').

In het Model is in de tekst onder de Velden 1 en 2 opgenomen dat alle andere (algemene) voorwaarden zijn uitgesloten. Het wordt algemeen aangeraden hier niet van af te wijken. Deze aanbeveling is ook van toepassing voor een Charter, waarin andere algemene voorwaarden standaard van toepassing worden verklaard in (bijvoorbeeld de voetnoot van) het gebruikte (elektronisch) briefpapier.<sup>17</sup> Indien tegelijkertijd van verschillende sets voorwaarden gebruik wordt gemaakt, dient ten minste een prioriteitvolgorde te worden aangegeven voor het geval er strijdigheden ontstaan en bovendien dient te worden vastgelegd welke voorwaarden op welke activiteiten van toepassing zijn.

### **KETEN VAN OPDRACHTGEVING EN OPDRACHTNEMING**

In een keten van opdrachtgeving en opdrachtneming zullen veelal verschillende commerciële condities gelden. Dat is normaal in het handelsverkeer. Maar als in zo'n keten verschillende voorwaarden ('kleine lettertjes') worden gehanteerd kan dat voor de tussenschakels leiden tot een extra risico. Aanbevolen wordt hier alert op te zijn.

---

<sup>17</sup> Zie verder Burgerlijk Wetboek 6, Titel 4, Afdeling 3.

## **VERVOEROVEREENKOMSTEN VOOR EEN LANGERE TERMIJN**

In de vervoervoorwaarden voor één reis zijn een aantal zaken niet aan de orde, die wel in de praktijk gesignaleerd kunnen worden in reisbevrachtingsvoorwaarden voor een langere termijn. Dit betreft (niet limitatief):

- Looptijd van de overeenkomst
- Totaal tonnage
- Planning
- Termijnen voor vooradvies/bestellen
- Gasolie clause

## Bijlage 1

### Ondertekening, ratificering en van kracht worden van het CMNI verdrag

#### Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)

Participants	Signature	Ratification	Entry into Force
Belgium	22 June 2001	5 August 2008	1 December 2008
Bulgaria	22 June 2001	19 April 2006	1 August 2006
Croatia	22 June 2001	7 December 2004	1 April 2005
Czech Republic	22 June 2001	14 November 2005	1 March 2006
France	22 June 2001	11 May 2007	1 September 2007
Germany	22 June 2001	10 July 2007	1 November 2007
Hungary	22 June 2001	7 May 2002	1 April 2005
Luxembourg	6 September 2001	25 March 2004	1 April 2005
Moldova	21 December 2001	21 April 2008	1 August 2008
Netherlands	22 June 2001	20 June 2006	1 October 2006
Poland	20 June 2002		
Portugal	22 June 2001		
Romania	31 July 2001	3 April 2004	1 April 2005
Russian Federation		11 April 2007	1 August 2007
Serbia		21 July 2010	1 November 2010
Slovakia	22 June 2001	27 November 2007	1 March 2008
Switzerland	22 June 2001	13 May 2004	1 April 2005
Ukraine	20 June 2002		

In accordance with its article 34, paragraph 1, the Convention entered into force on 1 April 2005.

Bron (per 01-10-2015): [http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3\\_cmni\\_legalinst.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html)



## Bijlage 2

### Artikel 11.5 en 11.6 (Redelijke zorg in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart)

#### Tijdvak tijdens het laden

In het CMNI verdrag wordt het vermoeden geuit dat inontvangstneming plaatsvindt aan boord van het Schip, maar het 'ogenblik van inontvangstneming' is niet gedefinieerd. Dit ogenblik zal dit dus van geval tot geval moeten worden vastgesteld aan de hand van de feitelijke omstandigheden. Het gaat hierbij om het tijdstip vanaf welk de Vervoerder voldoende 'macht' heeft over de Goederen om zijn verplichtingen ingevolge het CMNI Verdrag op zich te kunnen nemen. En dat kan voor droge bulkgoederen, vloeistoffen, containers, big bags en stukgoed verschillen.

#### Tijdvak tijdens het lossen

Over het 'ogenblik van aflevering' is in lid 10.2 van het CMNI verdrag vermeld: *'De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde [...] wordt als aflevering beschouwd'*. Niet te verwarren met 'meldtijdstip', openleggen van de luiken<sup>18</sup>, en zo voort! Ook hier geldt het vermoeden dat aflevering plaatsvindt aan boord van het schip, maar uit feiten, omstandigheden en afspraken kan anders blijken. Immers zal niet altijd voorshands duidelijk zijn op welk ogenblik de goederen feitelijk ter beschikking van de Geadresseerde staan.

#### Conclusie

De regelingen in het CMNI verdrag kunnen er toe leiden dat er enige tijd verloopt en enige handelingen liggen tussen aanvang van laden en inontvangstneming alsmede tussen de aflevering en het einde van de lossing. Het is dan de vraag welke (zorg)verplichtingen de Vervoerder in die tijdvakken heeft ten aanzien van de Goederen in het Schip. In de BV 2016 is er voor gekozen deze te omschrijven als *'het betrachten van redelijke zorg, in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart'*.

In bijlage 3 van deze toelichting wordt e.e.a. schematisch in beeld gebracht voor de situatie dat de Afzender laadt, stuwt, en vastzet en de Geadresseerde lost. In de toelichting op artikel 17 wordt ingegaan op de situaties waarin de Vervoerder één of meerdere van deze werkzaamheden verricht.

#### Voorbeelden

Als enkele voorbeelden van 'redelijke zorg' kunnen genoemd worden:

- in zake de geschiktheid van het Schip: het Schip drijvend houden, de luiken zijn gangbaar en kunnen het ruim waterdicht afsluiten;
- in zake het handelen en nalaten van de Vervoerder: geen water in het ruim spuiten.

In de consultatiebesprekingen is meermaals gevraagd of de artikelen 10.5 en 10.6 betekenen dat de Vervoerder (onder meer) 'regenwacht' moeten houden. Het antwoord hierop is nee! Wel moet de Vervoerder bereikbaar en beschikbaar zijn om de luiken te openen en te sluiten op aanwijzing van de Afzender of de Geadresseerde.

#### Beperkte aansprakelijkheid

In artikel 17.2 is bepaald dat in geval de Vervoerder tekortschiet in het vervullen van zijn verplichtingen als bedoelde in artikel 11.5 en 11.6 diens aansprakelijk - behoudens opzet of roekeloosheid - beperkt is net als in het tijdvak dat beheerst wordt door het CMNI (vanaf ogenblik van in ontvangstneming ter vervoer tot het ogenblik van aflevering).

#### Bewijslast

Beschadiging of verlies van de Goederen in het Schip moet altijd worden aangetoond door de Afzender of de Geadresseerde.

Eveneens zal de Afzender of Geadresseerde moeten aantonen dat de Vervoerder tekortgeschoten is in het vervullen van zijn verplichtingen als bedoelde in artikel 11.5 en 11.6. Er geldt hier dus geen omgekeerde bewijslast zoals in artikel 16.1 van het CMNI verdrag, dat (onder meer) ziet op beschadiging of verlies van de Goederen in het Schip ontstaan vanaf ogenblik van in ontvangstneming ter vervoer tot het ogenblik van aflevering.

---

<sup>18</sup> De luiken worden immers ingevolge artikel 11.4 sublid 2 en 3 opgelegd in opdracht van de Afzender of Geadresseerde.

**Bijlage 3**

