

Vergaderjaar 2002–2003

28 945 (R 1737)

Wetsvoorstel ter goedkeuring van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 12 september 2003

De vaste commissie voor Justitie¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel tot goedkeuring van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het luchtvervoer. De leden van de CDA-fractie vinden inzichtelijkheid in de regelgeving inzake de aansprakelijkheid in het luchtvervoer van groot belang, omdat slachtoffers van luchtvaartproblematiek en zelfs calamiteiten, niet daarnaast opgezadeld dienen te worden met rechtsonduidelijkheid en rechtsonzekerheid. De leden wensen de volgende opmerkingen naar voren te brengen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden menen dat met dit wetsvoorstel het sterk verouderde en verbrokkelde Wachausysteem wordt gemoderniseerd, waardoor een overzichtelijker geheel ontstaat. Wel zijn er nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het nieuwe verdrag niet voorziet in verplichte opzegging van de instrumenten van het oude systeem. Momenteel zijn nog ongeveer 130 staten partij bij het oude verdrag en veel van deze staten hebben het nieuwe verdrag nog niet ondertekend, laat staan geratificeerd. Volgens de memorie van toelichting is van verplichte opzegging van de oude verdragen en protocollen afgezien, omdat gevreesd werd dat dit ten koste zou gaan van het creëren van een mondiaal uniform regime op het gebied van de aansprakelijkheid in het luchtvervoer. De leden van de CDA-fractie begrepen echter uit diezelfde memorie van toelichting dat met het nieuwe verdrag juist beoogd wordt het huidige verouderde en verbrokkelde systeem te beëindigen. Nu partijen bij het nieuwe verdrag de vrijheid hebben om zelf het juiste moment voor opzegging van het oude systeem te bepalen, blijft naast het nieuwe verdrag, de oude, veeltallige regelgeving gelden.

¹ Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), voorzitter, De Vries (PvdA), Van Heemst (PvdA), Dittrich (D66), Vos (GL), Rouvoet (CU), Adelmund (PvdA), De Wit (SP), Albayrak (PvdA), Van Fessem (CDA), Luchtenveld (VVD), Wilders (VVD), Weekers (VVD), Çörüz (CDA), Verbeet (PvdA), ondervoorzitter, Lazrak (SP), Wolfsen (PvdA), Tonkens (GL), De Vries (CDA), van Haersma Buma (CDA), Eerdmans (LPF), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), Straub (PvdA), Griffith (VVD), Visser (VVD) en De Pater-van der Meer (CDA).

Plv. leden: Van Hijum (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Timmer (PvdA), Van der Laan (D66), Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Kalsbeek (PvdA), Van Velzen (SP), Tjon-A-Ten (PvdA), Ormel (CDA), Van Baalen (VVD), Blok (VVD), Hirsi Ali (VVD), Jager (CDA), Van Heteren (PvdA), Vergeer-Mudde (SP), Arib (PvdA), Karimi (GL), Buijs (CDA), Sterk (CDA), Nawijn (LPF), Joldersma (CDA), Hermans (LPF), Van Dijken (PvdA), Örgü (VVD), Rijpstra (VVD) en Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA).

Doordat de druk om partij te worden bij het nieuwe verdrag hierdoor niet groot is, bestaat het risico dat deze situatie nog lange tijd blijft bestaan. De leden van de CDA-fractie vragen de regering deze situatie te verantwoorden.

De leden van de CDA-fractie hebben voorts niet uit het onderhavige wetsvoorstel kunnen opmaken of het nieuwe verdrag geldig is voor alle luchtvaartmaatschappijen, of dat de waarborgen enkel gelden voor maatschappijen die aangesloten zijn bij een organisatie zoals de International Air Transport Association (IATA) of het Algemeen Nederlands Verbond van Reisondernemingen (ANVR). Kan de regering opheldering geven, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen wat onbeperkte aansprakelijkheid bij dood en lichamelijk letsel zoals genoemd op pagina 3 van de memorie van toelichting inhoudt en wat deze aansprakelijkheid betekent voor de hoogte van de vergoedingen die de luchtvaartmaatschappijen uit moeten keren. Hoe verhoudt die aansprakelijkheid zich tot de recent door verzekeringsmaatschappijen ingevoerde maximale uitkeringen bij terroristische aanslagen, zo willen deze leden weten.

Zij vragen of de aansprakelijkheidsbepalingen ook geldig zijn voor luchtvaartmaatschappijen in landen die geen verdragpartner zijn. Indien dat het geval is willen de leden van de VVD-fractie weten volgens welke juridische constructie deze aansprakelijkheid tot stand wordt gebracht.

De leden van de VVD-fractie constateren dat partijen bij het verdrag hun luchtvervoerders kunnen verplichten voorschotten uit te keren. Zij vragen of een dergelijke verplichting ook kan worden opgelegd aan de niet-nationale luchtvaartmaatschappijen.

Voorts willen zij weten welke regels voor aansprakelijk voor personen en goederen gelden indien slechts één van de landen waar tussen een maatschappij vliegt verdragspartner is en welke regels gelden indien geen van de partijen verdragspartner is (bij zowel het verdrag van Montreal als het verdrag van Warschau).

De leden van de VVD-fractie vragen waar de op pagina 4 van de memorie van toelichting genoemde aansprakelijkheidslimieten voor gesteld worden en hoe hoog deze limieten zijn. Voorts willen deze leden weten wie de hoogte van genoemde limieten vaststelt.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in verschillende landen verschillende jurisprudentie ontstaat. Zo staan, volgens deze leden, de Verenigde Staten bekend als een land waar relatief hoge vergoedingen worden uitgekeerd voor psychisch letsel. Zij vragen of aangegeven kan worden of jurisprudentie in andere landen gevolgen kan hebben voor de Nederlandse rechtsgang. Deze leden vragen naar aanleiding van het gestelde op pagina 10 van de memorie van toelichting in welke landen een passagier kan procederen. Het is deze leden bekend dat procederen in ieder geval mogelijk is in het land waar de passagier zijn/haar woon- of verblijfplaats heeft. Deze leden willen graag weten of procederen ook mogelijk is, in het land waar de luchtvaartmaatschappij de thuisbasis heeft, in het land waar een ongeval heeft plaats gevonden (bijvoorbeeld in het land waar een vliegtuig is neergestort) en in het land van bestemming of vertrek. Indien er meerdere landen zijn waar geprocedeerd kan worden, mag een passagier dan vrij kiezen, zo vragen deze leden. Deze leden vragen in dit verband ten slotte of de regering uiteen kan zetten of de mogelijkheid bestaat om in meerdere landen te procederen; tegelijkertijd of nadat iemand in een land is uitgeprocedeerd.

De leden van de VVD-fractie merken tot slot op dat het binnen Europa voor een luchtvaartmaatschappij mogelijk is om een vlucht te verzorgen van en naar een land dat niet het thuisland vormt voor de maatschappij.

Zij vragen of dat nog gevolgen voor de mogelijkheden tot procederen heeft.

De voorzitter van de commissie
Van de Camp

De adjunct-griffier voor dit verslag
Beuker