

Vergaderjaar 2002–2003

**28 946**

## **Vaststelling en invoering van titel 16 (Exploitatie) van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inleidende opmerkingen**

1. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een integrale herziening van de materie die thans nog wordt geregeld in de Wet houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer van 10 september 1936 (Stb. 523), zoals nadien enkele malen gewijzigd (hierna te noemen Wet Luchtvervoer). In genoemde wet wordt de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder geregeld voor dood of letsel van passagiers en voor schade van bagage en goederen aan boord van zijn luchtvaartuig vervoerd.

Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om genoemde wet te incorporeren in titel 16 van Boek 8 BW. Men zie hieromtrent hetgeen hieronder onder 5 van deze inleidende opmerkingen is opgemerkt.

De herziening van de thans nog in de Wet Luchtvervoer geregelde materie, voor het laatst ingrijpend gewijzigd in 1960 (wetten van 28 juli 1960, Stb 326 en 327), is nodig omdat met name de bepalingen met betrekking tot de aansprakelijkheidslimieten voor slachtoffers van ongevallen volstrekt ontoereikend zijn. Juist op dat terrein hebben zich gedurende de afgelopen jaren internationaal ontwikkelingen voorgedaan die hierin een enorme verbetering brengen en die dan ook in het nationale recht een plaats dienen te krijgen. Bedoelde internationale ontwikkelingen worden hieronder onder 2 en 3 beschreven.

De werking van de Wet Luchtvervoer is niet beperkt tot het nationale luchtvervoer. Ook vindt zij toepassing ten aanzien van internationaal luchtvervoer in de zin van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Warschau op 12 oktober 1929<sup>1</sup>, zoals gewijzigd door het Protocol van 's-Gravenhage van 28 september 1955<sup>2</sup>. Met name is de toepasselijkheid op internationaal luchtvervoer van belang met het oog op bepalingen die in het onderliggende Verdrag ontbreken.

Het Verdrag van Warschau van 1929 werd, behalve door het eerdergenoemde Protocol van 's-Gravenhage, voorts nog gewijzigd door het Protocol van Guatemala van 8 maart 1971 (Trb. 1982, 78) en door de vier Protocollen van Montreal van 25 september 1975 (Trb. 1982, 79, 80, 81 en 82). Alle genoemde instrumenten zijn door Nederland bekrachtigd en zijn, met uitzondering van het Protocol van Guatemala en het Protocol van Montreal no. 3, ook alle in werking getreden: de Protocollen nos 1 en 2

<sup>1</sup> Besluit van 12 juli 1933, Stb. 365; Trb. 1960, 17; 1963, 65; 1967, 93 en 94; 1978, 30.

<sup>2</sup> Trb. 1960, 175; 1963, 66 en 130; 1967, 93 en 94; 1978, 31.

van Montreal op 15 februari 1996 en het Protocol no. 4 van Montreal op 14 juni 1998.

Op 18 september 1961 kwam nog een aanvullend verdrag tot stand: het Verdrag van Guadalajara, dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder regelt in geval het luchtvervoer verricht wordt door een ander dan de contractuele vervoerder (Trb. 1962, 37 en Trb. 1964, 64). Het Koninkrijk is op 25 februari 1964 tot dit verdrag toegetreden.

Alle bovengenoemde verdragen en protocollen tesamen worden hieronder aangeduid als het Warschausysteem.

2. In het Verdrag van Warschau van 1929, dat van toepassing is op internationaal luchtvervoer, zijn als bescherming tegen buitensporige claims – in de begintijd stond de luchtvaart immers nog in de kinderschoenen – een reeks beperkingen op de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen gelegd. Deze aansprakelijkheidslimieten waren over het algemeen uiterst laag en zelfs die welke naderhand werden opgenomen in de diverse wijzigingsprotocollen boden over het algemeen een ontoereikende compensatie aan slachtoffers van ongevallen.

Dientengevolge bewoog in de loop van de jaren tachtig een aantal landen hun luchtvaartmaatschappijen ertoe op vrijwillige basis hun aansprakelijkheidslimieten voor dood en letsel van passagiers te verhogen. Dat gebeurde inderdaad op grote schaal.

In de jaren negentig begon de luchtvaartsector zelf de ontoereikendheid van de regeling van het Verdrag van Warschau en bijbehorende protocollen in te zien en stelde als gevolg daarvan de IATA (International Air Transport Association) een vrijwillige regeling (IATA intercarrier agreement) vast in het kader waarvan afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen konden opteren voor ongelimiteerde aansprakelijkheid.

Door al deze ontwikkelingen nam de verbrokkeling van het Warschausysteem steeds verder toe.

3. Een in dit kader eveneens belangrijke internationale ontwikkeling betreft de totstandkoming van de Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen (PbEG L285) (hierna te noemen «EU-verordening 2027»), die op 18 oktober 1998 van kracht is geworden en derhalve ook in Nederland sindsdien rechtstreeks van toepassing is. Deze verordening is van toepassing op ieder vervoer van passagiers door luchtvervoerders van de Gemeenschap, dat wil zeggen luchtvervoerders met een door een EU-lidstaat ingevolge Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PbEG L 240) afgegeven geldige exploitatievergunning.

EU-verordening 2027 is dus – in tegenstelling tot het Verdrag van Warschau – niet alleen van toepassing op internationaal luchtvervoer, maar ook op nationaal vervoer door de lucht, dat bewerkstelligd wordt door een luchtvervoerder van de Gemeenschap.

In EU-verordening 2027 wordt een in principe onbeperkte aansprakelijkheid voor dood en letsel van passagiers aanvaard. Deze is trapsgewijs van opzet: tot 100 000 bijzondere trekkingsrechten (ong. €109 000) bestaat een risicoaansprakelijkheid voor de vervoerder; boven dat bedrag staat de luchtvaartmaatschappijen een aantal verweermiddelen ter beschikking. Voorts wordt erin bepaald dat de vervoerder een voorschot moet betalen aan de slachtoffers of diens nabestaanden dat toereikend is om de onmiddellijke economische noden te lenigen.

Ook voorziet EU-verordening 2027 in een evaluatie na twee jaar teneinde de ontwikkelingen die zich op dit punt in andere internationale fora voordoen op de voet te kunnen volgen.

Men had hierbij met name de ontwikkelingen op het oog die zich op dat moment al binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)

afspeelden en die ertoe moesten leiden een nieuw mondiaal instrument te ontwikkelen dat het Verdrag van Warschau en de diverse wijzigingsprotocollen moest vervangen. De werkzaamheden werden op 28 mei 1999 afgerond op een internationale diplomatieke conferentie waar overeenstemming werd bereikt over een nieuw Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, hierna te noemen «het Verdrag van Montreal» (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107). Het vervangt en moderniseert het sterk verouderde en verbrokkelde Warschausysteem en brengt alle instrumenten van dat systeem samen in één nieuw instrument. Het is de bedoeling dat het op termijn het complexe en weinig doorzichtige Warschausysteem geheel zal vervangen. Ook het Verdrag van Montreal ziet uitsluitend op internationaal luchtvervoer.

De totstandkoming van dit nieuwe verdrag heeft aanpassing van de op dit terrein bestaande communautaire wetgeving (EU-verordening 2027) aan de bepalingen van dat verdrag noodzakelijk gemaakt. Deze aanpassing heeft geleid tot Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, PbEG L 140 (hierna te noemen EU-verordening 889).

In deze herziene EU-verordening worden aan de reeds bestaande bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor dood en letsel van passagiers nog toegevoegd die bepalingen uit het Verdrag van Montreal die betrekking hebben op verlies, beschadiging en vernieling van bagage. Doordat in de tekst van de herziene verordening gewerkt wordt met verwijzingen naar de bepalingen van het nieuwe Verdrag worden interpretatieproblemen voorkomen.

De communautaire wetgeving bestrijkt thans derhalve alle voor passagiers van belang zijnde aansprakelijkheidsaspecten. EU-verordening 889 is verbindend in al haar onderdelen en heeft voor Nederland rechtstreekse werking. De toepasselijkheid ervan prevaleert boven die van titel 16 van Boek 8 BW.

4. Zoals onder 1 al is opgemerkt is de Wet Luchtvervoer voor het laatst ingrijpend gewijzigd in 1960. Dat er sindsdien geen substantiële wijzigingen meer hebben plaatsgevonden vindt zijn oorzaak in het feit dat er ten tijde van de ratificatie door het Koninkrijk in 1982 van het Protocol van Guatemala (1971) en van de vier Protocollen van Montreal (1975) nog geen enkel zicht bestond op inwerkingtreding daarvan. Veeleer ging men er van uit dat dat nog wel geruime tijd kon duren en men wilde daarop met wijziging van de Wet Luchtvervoer niet vooruitlopen. Deze inschatting is achteraf gezien juist gebleken: het Protocol van Guatemala en het Protocol 3 van Montreal zijn in het geheel niet in werking getreden, terwijl de Protocollen 1 en 2 van Montreal pas op 15 februari 1996 en het Protocol 4 van Montreal pas op 14 juni 1998 in werking zijn getreden. Ook het toepasselijk worden in oktober 1998 van EU-verordening 2027 heeft toen niet geleid tot aanpassing van de Wet Luchtvervoer daaraan. Dat was ook niet nodig vanwege de rechtstreekse werking van EU-verordeningen. Tevens waren op dat moment de onderhandelingen over een ingrijpende herziening van het Warschausysteem in volle gang, hetgeen ook weer consequenties zou hebben voor de communautaire wetgeving op dat terrein. Het werd daarom dan ook zinvoller geacht met aanpassing van de Wet Luchtvervoer te wachten tot een en ander definitief was afgerond, zodat dan tegelijk de meest recente ontwikkelingen zouden kunnen worden meegenomen. Dat moment is thans aangebroken. De onderhavige herziening van de in de Wet Luchtvervoer geregelde materie dient dan ook allereerst tot aanpassing ervan aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal.

Tegelijk met het onderhavige wetsvoorstel zal een wetsvoorstel tot goedkeuring van dat Verdrag worden ingediend.

5. Tegelijkertijd wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de Wet Luchtvervoer, die in wezen privaatrechtelijk luchtvervoerrecht bevat, te incorporeren in titel 16 van Boek 8 B.W.

In navolging van het zee- en binnenvaartrecht (vgl afdelingen 8.5.2, 8.6.2 en 8.8.2) worden de internationale luchtrechtregels, ondanks de rechtstreekse werking van het Verdrag van Montreal, in het B.W. opgenomen in een vorm die past bij Boek 8. Deze internationale luchtrechtregels worden aangevuld met enkele artikelen die niet in het nieuwe Verdrag voorkomen, maar die daarmee ook niet in strijd zijn, evenals dat in de Wet Luchtvervoer het geval was. Reden hiertoe was dat uit stilzwijgen op deze elders in Boek 8 wel geregelde onderwerpen geen redeneringen contrario moeten kunnen worden gebaseerd.

In het onderhavige voorstel van wet wordt niet de tekstvolgorde van het Verdrag van Montreal gevolgd. Teneinde de consistentie in de opzet van boek 8 zoveel mogelijk te handhaven, is ervoor gekozen de tekstvolgorde af te stemmen op die welke ook gevolgd is voor het vervoer te water en over de weg. Dit is overeenkomstig de lijn die gevolgd is bij de incorporatie van andere internationale verdragen waaraan Nederland gebonden is<sup>1</sup>.

Ook overigens is het in boek 8 in acht genomen systeem gevolgd. Voorgesteld wordt derhalve om, evenals in het overige vervoerrecht, afzonderlijke afdelingen te redigeren voor het vervoeren van zaken en voor het vervoeren van personen en hun bagage. Dit systeem heeft tot enige tekstverlenging geleid, doch het schept het voordeel dat verwijzingen achterwege konden blijven en ieder onderdeel van het luchtvervoerrecht geheel uit de desbetreffende afdeling is te kennen.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### AFDELING 1

#### Algemene Bepalingen

##### *Artikel 1340*

1. De vragen die zich in andere vervoerstakken (met name in het zee-, binnenvaart- en wegvervoerrecht) voordoen naar aanleiding van acties buiten overeenkomst ingesteld tegen bij de exploitatie van het vervoermiddel betrokkenen, doen zich in het luchtvervoer in dezelfde mate voor. Daarom is het wenselijk ook hier de regeling van de artikelen 8:361 tot en met 8:366 («paardensprong-artikelen») van overeenkomstige toepassing te verklaren. Voor een toelichting op deze artikelen zij overigens verwezen naar de Parl. Gesch. Boek 8, p. 330 e.v.
2. Genoemde «paardensprong»-artikelen komen, zoals uit het hiernavolgende moge blijken, tot hetzelfde resultaat als artikel 29 van het Verdrag van Montreal, volgens welke bepaling de op welke grond dan ook aangesproken vervoerder zich kan beroepen op de bepalingen van het Verdrag (zie ook art.33 Wet Luchtvervoer). Spreekt de wederpartij van de vervoerder deze niet op grond van een overeenkomst doch op grond van de wet aan (de parallelsprong) dan heeft de vervoerder op grond van artikel 8: 362 beroep op de vervoerovereenkomst, die aan het Verdrag van Montreal en de daar niet van afwijkende onderhavige regeling is onderworpen. Spreekt een buitenstaander, die geen contractspartij van de vervoerder is, de vervoerder op grond van de wet aan terzake van schade aan een persoon of zaak, die op grond van een vervoerovereenkomst aan boord was, dan heeft de vervoerder op

<sup>1</sup> In dit verband kunnen worden genoemd de volgende verdragen: Brussels Cognossementsverdrag van 1924, zoals gewijzigd bij het Protocol van Brussel van 1968; Brussels Verdrag inzake hulp en berging van 1910; Verdrag van Genève van 1965 inzake inschrijving van binnenschepen; Verdrag van Genève van 1948 betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen.

grond van artikel 8: 364, eerste en tweede lid, beroep op de «laatste» exploitatieovereenkomst, die eveneens aan de huidige wet dan wel het Verdrag van Montreal is onderworpen.

Hetzelfde geldt t.a.v. zaken of personen die geheel buiten overeenkomst aan boord zijn: ook t.a.v. hen heeft de vervoerder beroep op een vervoerovereenkomst (art. 8:364, vierde lid jo eerste lid).

3. Artikel 29 van het Verdrag van Montreal is niet beperkt tot acties jegens de vervoerder en zal derhalve ook gelden t.a.v. acties tegen de «ondergeschikten» («préposés»; «servant or agent») van de vervoerder. Overigens is de Franse tekst van het Verdrag aangepast in die zin dat niet meer slechts gesproken wordt van «préposés» maar van «préposés ou mandataires». Op grond van artikel 6:76 is men aansprakelijk voor gedragingen van degenen van wier hulp men gebruik maakt bij de uitvoering van zijn verbintenis en niet slechts van hen die men in zijn dienst heeft. Dit heeft tot gevolg dat de verdrags-term «préposés ou mandataires» niet met «ondergeschikten» weergegeven wordt doch met de aan artikel 6:76 ontleende terminologie «hen van wier hulp men bij de uitvoering van de verbintenis gebruik maakt».
4. Naast artikel 29 kent artikel 30 van het Verdrag van Montreal deze «hulppersonen» het recht toe zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid die voor de vervoerder geldt. Het wetsvoorstel neemt deze bepalingen met zoveel woorden over: zie de artikelen 1360 en 1402, en breidt daarnaast de toepassing van artikel 8: 365 uit tot de bovengenoemde hulppersonen.

#### *Artikel 1341*

Een luchtkussen voertuig is op grond van de definitie in artikel 1 van dit Boek een schip. Echter, het vervoer van personen en bagage per luchtkussen voertuig wordt niet geregeld in de afdelingen 8.5.2, 8.10.2, 8.5.3 en 8.10.3, omdat het zee- en binnenvaartrecht in verband met de grotere bewegingsvrijheid van de passagiers een lichtere aansprakelijkheid kent wat betreft de stelplicht en de bewijslast dan takken van vervoer waar de bewegingsvrijheid van de passagiers beperkt is, zoals bijvoorbeeld het weg- en luchtvervoer. De zeevervoerder is slechts aansprakelijk voor aan de reiziger overkomen nadeel, wanneer dit te wijten is aan zijn schuld; de wegvervoerder is slechts van aansprakelijkheid bevrijd, indien hij bewijst schuldeloos te zijn. Ook bij vervoer per luchtkussen voertuig is de bewegingsvrijheid van de passagiers gering, zodat er reden is op het punt van de aansprakelijkheidsregeling het vervoer van passagiers per luchtkussen voertuig te behandelen als vervoer door de lucht.

In het onderhavige wetsvoorstel wordt voor het vervoer van personen en bagage het luchtkussen voertuig dan ook gelijk gesteld aan een luchtvaartuig. Hiermee wordt het Engelse recht op dit punt gevolgd. Volgens de Hovercraft Act 1968 en de daarop gebaseerde Hovercraft Civil Liability Order 1986 wordt het vervoer van reizigers en hun bagage geregeld door de Carriage by Air Act 1961 en de Carriage by Air (Supplementary provisions) Act 1962, die gelijk zijn aan het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd, en het vervoer van zaken door de Carriage of goods by Sea Act, 1924.

Het bovenstaande is ook terug te vinden in de toelichting bij de Invoeringswet Boek 8 (Parl. Gesch. Boek 8 p. 527 en 537), alsmede de bijlage bij de memorie van toelichting 19 979 (Parl. Gesch. Boek 8 p. 1265–1267).

#### *Artikel 1342*

In artikel 17, vierde lid, van het Verdrag van Montreal wordt onder «bagage» zowel «aangegeven» als »niet aangegeven« bagage verstaan,

tenzij anders staat vermeld, maar wordt voor geen van beide termen een definitie gegeven. Ingevolge artikel 17, tweede lid, van het Verdrag van Montreal geldt voor verlies of beschadiging van aangegeven bagage een risico-aansprakelijkheid, terwijl ook voor niet aangegeven bagage een regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder gegeven wordt, welke echter is gebaseerd op schuld. In art. 22, tweede lid, van het Verdrag van Montreal wordt voorzien in een beperking van aansprakelijkheid voor bagage tot 1000 bijzondere trekkingsrechten per reiziger. De Wet Luchtvervoer gaf in het tweede lid van artikel 6 een omschrijving van «aangegeven bagage» en van hetgeen niet onder «aangegeven bagage» wordt verstaan, maar deze omschrijving bood geen bevredigende oplossing voor het ontbreken van een definitie in het Verdrag van Warschau. Het onderhavige wetsvoorstel beoogt meer duidelijkheid te scheppen door alleen een omschrijving te geven van «aangegeven bagage». «Aangegeven bagage» wordt gezien als species van bagage in de zin van artikel 8 van Boek 8: de zaken, die een vervoerder in verband met een door hem gesloten overeenkomst van personenvervoer op zich neemt te vervoeren met uitzondering van zaken, vervoerd onder een het vervoer van zaken betreffende overeenkomst. Vereist is dat deze bagage door of namens de reiziger, voordat hij zich aan boord van het luchtvaartuig begeeft, aan de vervoerder ten vervoer wordt overhandigd. Alle overige bagage die de reiziger meeneemt, zoals zaken die hij in het luchtvaartuig bij zich houdt («handbagage») of die door hem aan boord aan het boordpersoneel worden overhandigd, valt buiten het begrip «aangegeven bagage» en wordt in deze titel aangeduid als niet aangegeven bagage.

#### *Artikel 1343*

Een bepaling als die in de artikelen 8:415 en 8:922 omtrent het gelden van bepalingen waarnaar slechts wordt verwezen, komt in het Verdrag van Montreal niet voor, maar is daarmee ook niet in strijd. Het wetsvoorstel heeft derhalve de mogelijkheid deze in het overige vervoerrecht nuttig geachte bepaling, die ertoe strekt de reiziger te beschermen tegen een beroep op bedingen die hij niet kon kennen, in te voeren.

#### *Artikel 1344*

Het artikel is gelijk aan artikel 3 van de Wet Luchtvervoer. Het geeft artikel 1, derde lid, van het Verdrag van Montreal weer, behoudens de laatste zinsnede daarvan, die slechts verband houdt met de reikwijdte van het Verdrag.

#### *Artikel 1345*

In dit artikel is het Verdrag van Guadalajara van 18 september 1961 verwerkt ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd. De tekst van dat verdrag is thans in hoofdstuk V van het Verdrag van Montreal integraal overgenomen en maakt daar dus deel van uit. Het Verdrag van Guadalajara regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder die de overeenkomst sluit («contracting carrier») en de vervoerder die de overeenkomst uitvoert («actual carrier») als volgt. De contractuele vervoerder blijft aansprakelijk voor het hele traject van het vervoer, maar de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder zijn volgens laatstgenoemd verdrag ook van toepassing op de feitelijke vervoerder ten aanzien van het traject waarover hij het vervoer heeft bewerkstelligd. Deze aanvullende regeling was nodig omdat het Verdrag van Warschau geen omschrijving van de luchtvervoerder geeft en er onduidelijkheid bestond over de vraag welke

vervoerder door de reiziger of de ladingbelanghebbende kon worden aangesproken.

Teneinde nu te vermijden dat door het overnemen van de gehele tekst in het onderhavige wetsvoorstel veel overlappings met andere artikelen van deze titel ontstaan, is ervoor gekozen in een algemene bepaling de feitelijke vervoerder in principe gelijk te stellen met de contractuele vervoerder. Slechts daar waar op grond van het Verdrag van Guadalajara de positie van de feitelijke vervoerder afwijkt van die van de contractuele vervoerder wordt daar in de tekst uitdrukkelijk melding van gemaakt.

#### *Artikel 1346*

Deze bepaling bewerkstelligt dat afdeling 3 van deze titel, waarin de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt geregeld voor dood en letsel van reizigers en voor schade aan bagage, niet kan samenlopen met de genoemde EU-verordening, die dezelfde materie behelst. Zodoende bestaat steeds duidelijkheid over het toepasselijke regime.

Men vergelijkte voorts hetgeen hieromtrent in algemene zin in de inleidende opmerkingen onder 3 is opgemerkt.

#### *Artikel 1347*

De onderhavige formulering is ontleend aan die in de Protocollen van Montreal van 25 september 1975 en is geheel in lijn met de bewoordingen zoals die gebruikelijk worden gehanteerd bij de implementatie van internationale verdragen waarin het bijzondere trekkingsrecht van het Internationale Monetaire Fonds als rekeneenheid wordt gebruikt.

## AFDELING 2

### **Overeenkomst van goederenvervoer door de lucht**

#### *Artikel 1350, eerste lid*

1. Noch in het Verdrag van Montreal noch in de Wet Luchtvervoer komt een definitie van de overeenkomst van luchtvervoer voor. Terwille van de harmonie met de titels 8.5, 8.10 en 8.13 (en zie voor het personenvervoer ook afdeling 8.2.4A) kent het wetsvoorstel wel een dergelijke omschrijving: zonder deze zou men allicht a contrario redeneren dat het luchtvervoer onder titel 8.2 valt en de onderhavige titel daar als *lex specialis* naast staat. De definitie van de luchtvervoerovereenkomst is opgebouwd op dezelfde wijze als in de overige vervoerstakken.
2. Uit de omschrijving van de overeenkomst van goederenvervoer volgt dat ook de tijd- en reisbevrachting als vervoer door dit wetsvoorstel worden geregeld. Zou bevrachting niet onder vervoer vallen dan zou de ongewenste consequentie hiervan zijn dat de aansprakelijkheid van de vervoerder aan het gemene recht is overgelaten, wanneer hij het luchtvaartuig geheel of gedeeltelijk aan een ander ter beschikking heeft gesteld. Het vervoer is in de luchtvaart een normale gang van zaken; luchtvaartuigen worden ook wel aan meer dan één bevrachter ter beschikking gesteld: *splitcharter*.
3. Het Verdrag van Guadalajara, dat aanvullend is ten opzichte van het Verdrag van Warschau, vindt ook toepassing op bevrachting, hetgeen moge blijken uit het feit dat het een aspect van bevrachting regelt: het stelt de vervoerster namelijk rechtstreeks aansprakelijk jegens de ladingbelanghebbende (of in geval van personenvervoer: jegens de reiziger) die contractueel gebonden is aan de bevrachter. Het Verdrag van Guadalajara is in het onderhavige wetsvoorstel verwerkt in de algemene bepaling artikel 1345.
4. Het wetsvoorstel stelt, evenals in de andere vervoerstakken, doch

anders dan artikel 2, eerste lid, van de Wet Luchtvervoer en anders dan artikel 1, eerste lid, van het Verdrag van Montreal, die slechts kosteloos vervoer door een luchtvaartonderneming gelijk stellen aan vervoer tegen betaling, het kosteloze vervoer geheel gelijk aan het vervoer tegen betaling. Er is geen aanleiding de luchtvervoerder, om de enkele reden dat hij voor dat vervoer geen tegenprestatie krijgt, de mogelijkheid te ontnemen zich te beroepen op de bepalingen van deze titel. Ook zou de bewijspositie van de ladingbelanghebbende (of in geval van personenvervoer: van de reiziger) onevenredig zwaar worden, wanneer de vervoerovereenkomst om niet buiten het begrip vervoerovereenkomst zou vallen. Hij zou dan moeten bewijzen dat de schade door schuld van de vervoerder is ontstaan, terwijl op grond van het onderhavige ontwerp op de vervoerder een risico-aansprakelijkheid rust.

5. Het vervoer van lijken is niet, als in het wegvervoerrecht (artikel 8:1092), van de toepassing van deze afdeling uitgesloten.
6. Als hierboven uiteengezet bij artikel 1341 beheerst het wetsvoorstel niet het vervoer per luchtkussen voertuig van andere zaken dan bagage.

#### *Artikel 1350, tweede lid*

In navolging van artikel 2, tweede en derde lid, van het Verdrag van Montreal en artikel 2, tweede lid, van de Wet Luchtvervoer is het postvervoer geheel buiten de werkingssfeer van de onderhavige afdeling gebracht. De terminologie van de artikelen 8:370, 8:890 en 8:1092 is hiervoor gevolgd.

Het vervoer van bagage wordt, evenals elders in boek 8, geregeld bij het personenvervoer (afd. 8.16.3).

#### *Artikel 1351, eerste lid*

Dit artikel komt overeen met artikel 18, derde lid, van het Verdrag van Montreal (art. 25, tweede lid, Wet Luchtvervoer). Het bepaalt als uitgangspunt (vgl. echter ook het tweede lid) dat de periode van verantwoordelijkheid van de vervoerder voor het nakomen van zijn verplichtingen onder de vervoerovereenkomst zich ook kan uitstrekken buiten de duur van de eigenlijke vlucht, namelijk gedurende de periodes daaraan voorafgaand of daaropvolgend, indien de zaken zich op dat moment reeds of nog in het kader van de uitvoering van de vervoerovereenkomst onder de hoede van de vervoerder bevinden.

#### *Artikel 1351, tweede lid*

Dit artikel is gelijk aan artikel 18, vierde lid, van het Verdrag van Montreal (art. 25, derde lid, Wet Luchtvervoer). Het in de tweede zin gestelde ziet op verrichtingen met betrekking tot het luchtvervoer van bijkomstige aard (« short range moving of an auxiliary nature»), die aan de overeenkomst niet het karakter van een gemengd vervoercontract verlenen. Zouden zij echter in een bepaald geval echter niet van bijkomstige aard zijn en zou er dus wel een geval zijn van gemengd vervoer, dan vloeit uit artikel 8:41 voort dat dit wordt beheerst door het recht, dat voor de gebezigde wijze van vervoer geldt.

In de derde zin van dit lid, overigens nieuw in het Verdrag van Montreal, wordt duidelijk gemaakt dat indien luchtvervoer is overeengekomen en er onderweg toch geheel of gedeeltelijk, zonder toestemming van de afzender, een ander vervoermiddel wordt gebruikt, dit vervoer toch geacht wordt luchtvervoer te zijn.



#### *Artikel 1352*

1. De definitie van bevrachting loopt parallel met die van de titels 8.5., 8.10 en 8.13 (artt. 8: 373, 972 en 1144), met dien verstande dat in plaats van de rompbefrachtiging, die in het luchtrecht niet wordt geregeld, een aan artikel 8:530 ontleende omschrijving is gekozen. Voor het overeenkomstige type bevrachting gebruikt men in het luchtrecht de benaming «bare hull» of «dry lease». De reisbevrachting («voyage of flight charters») en de tijdbefrachtiging («time charters») worden gezamenlijk ook wel aangeduid als «wet lease».
2. Terbeschikkingstelling voor andere doeleinden dan vervoer (reclame, besproeien, blussen enz.) valt, daar het geen vervoer betreft, niet onder het begrip bevrachting. Zij is ter regeling aan partijen overgelaten.

#### *Artikel 1353*

Het artikel geeft in dezelfde bewoordingen als voor de overige vervoersmodaliteiten (artt. 8:21; 8:378; 8:895; 8:1095; 8:1173) de hoofdverplichting van de vervoerder weer.

In overeenstemming met de ook internationaal gangbare opvattingen hieromtrent is deze hoofdverplichting geformuleerd als een resultaatverplichting om de lading op de plaats van bestemming af te leveren in de staat waarin de vervoerder deze heeft ontvangen. Op de vervoerder rust derhalve een risico-aansprakelijkheid die in overeenstemming is met art. 18, eerste lid, van het Verdrag van Montreal.

Slechts op de gronden genoemd in het tweede lid van dit artikel kan de vervoerder van zijn aansprakelijkheid worden bevrijd. Het tweede lid is in overeenstemming met artikel 18, tweede lid, van het Verdrag van Montreal.

#### *Artikel 1354, eerste lid*

Volgens artikel 28 van de Wet Luchtvervoer was het hier bepaalde slechts regelend recht. Dit wijkt af van artikel 19 juncto artikel 26 van het Verdrag van Montreal. Het voorstel heft deze discrepantie tussen wet en verdrag op en verklaart in artikel 1356 iedere ontheffing van aansprakelijkheid, dus ook die voor «vertragingsschade» nietig.

#### *Artikel 1354, tweede lid*

Dit lid is ontleend aan artikel 19 van het Verdrag van Montreal (art. 29 Wet Luchtvervoer), waarin een enigszins gewijzigde overmachtsformule wordt gebezigd : «measures that could reasonably be required to avoid the damage», i.p.v. «all necessary measures to avoid the damage».

Daar wordt aangenomen dat onder «alle maatregelen die redelijkerwijs geveerd konden worden om de schade te vermijden» te verstaan is «alle maatregelen die een zorgvuldig vervoerder zou hebben genomen om de schadeoorzaak te verhinderen» wordt de vervoerdersovermacht m.b.t. zaken in het luchtrecht gelijk aan die in het overige goederenvervoerrecht (8: 23).

Met betrekking tot het in artikel 19 van het Verdrag van Montreal gebezigde begrip «préposés et mandataires» («servants and agents») zij verwezen naar hetgeen daaromtrent bij artikel 1340, onder 3, is opgemerkt.

Bij bevrachting is het boordpersoneel veelal in dienst van de vervoerder: dit verhindert niet dat zij «preposés» van de bevrachter zijn.

Opgemerkt moge nog worden dat ook de feitelijke vervoerder, bedoeld in artikel 1345 aan te merken is als een persoon van wiens hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt.

#### *Artikel 1355*

Dit artikel is gelijk aan artikel 20 van het Verdrag van Montreal, dat ten opzichte van de eerdere versies van het Verdrag van Warschau enigszins is gewijzigd.

De in de tekst van het Verdrag voorkomende term «negligence or other wrongful act or omission» is hier weergegeven met het begrippenpaar «schuld of nalatigheid», in dezelfde betekenis gebezigd als in de artikelen 8: 83, 109, 513 en 1155.

Het betreft hier een *lex specialis* van artikel 6:101, dat echter ruimer is aangezien het daar gaat over omstandigheden die aan de benadeelde kunnen worden toegerekend.

#### *Artikel 1356*

Dit artikel geeft artikel 26 van het Verdrag van Montreal alsmede artikel 32 Wet Luchtvervoer weer. Het in dit laatste artikel voorkomende voorbehoud voor vertragingsschade (art. 28 Wet Luchtvervoer) is echter niet overgenomen, daar het onderhavige wetsvoorstel in navolging van artikel 19 van het Verdrag van Montreal ook de bepaling dienaangaande tot dwingend recht maakt. Men zie het bij artikel 1354, eerste lid, opgemerkte.

#### *Artikel 1357, eerste lid*

Het eerste lid van dit artikel stemt overeen met de artikelen 8:387, 8:903 en 8:1103. Ware het niet opgenomen dan zou men *a contrario* kunnen redeneren dat de beperking van de acties die de afzender kan instellen als neergelegd in de bovengenoemde artikelen in het luchtrecht niet geldt.

#### *Artikel 1357, tweede lid*

Aangezien het Verdrag van Montreal, evenmin als het Verdrag van Warschau, de wijze van berekening van de te vergoeden schade regelt, is aangesloten bij de wijze van berekening zoals die in de overige vervoersakten is opgenomen. Men vergelijk de artikelen 8:388, 8:903, 8:1103 en 8:1180. Voor artikel 26 Wet Luchtvervoer, waarin nog de wijze van schadeberekening uit het voormalige Wetboek van Koophandel was opgenomen, is in deze opzet geen plaats meer.

#### *Artikel 1358*

Het artikel stemt overeen met de artikelen 8:389, 8:904, 8:1104 en 8:1181. Ook in de luchtvaart kan het zeer wel voorkomen dat de vervoerder «kosten onderweg» maakt om de belangen van de ladingbelanghebbende te behartigen. Deze kosten, waarvoor krachtens artikel 1377 de afzender en de geadresseerde hoofdelijk aansprakelijk zijn, worden als waardevermindering van de zaak beschouwd. Deze waardevermindering komt overigens voor rekening van de vervoerder, maar slechts in het geval dat hij geen beroep kan doen op hem van die aansprakelijkheid ontheffende wettelijke of contractuele bepalingen en binnen de grenzen van zijn maximale aansprakelijkheid.

#### *Artikel 1359*

1. Het artikel is gelijk aan artikel 22, derde, vierde en zesde lid van het Verdrag van Montreal en aan voorheen artikel 30, tweede, derde en vijfde lid, Wet Luchtvervoer.  
Uit artikel 22, vijfde lid, van het Verdrag van Montreal volgt dat de aansprakelijkheidslimiet bij goederenvervoer, niet alleen in geval van

grove nalatigheid van de vervoerder, maar ook bij wangedrag van de «hulpverleners», onbreekbaar is.

2. In het tweede lid is sprake van een ontvangstbewijs. Het betreft hier het ontvangstbewijs van de goederen dat door de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, wordt uitgereikt in plaats van een luchtvrachtbrief, indien o.g.v. artikel 1365, tweede lid, van deze afdeling van een computer gebruik wordt gemaakt.

Het in de tweede zin van het tweede lid bepaalde kan zich bijvoorbeeld voordoen, wanneer een expediteur zendingen van verschillende opdrachtgevers in één container samenvoegt en voor deze container één vrachtbrief wordt afgegeven.

#### *Artikel 1360*

Het artikel geeft artikel 30, eerste en tweede lid, van het Verdrag van Montreal weer (art. 34a, eerste en tweede lid Wet Luchtvervoer). Het geeft de hulppersoon de bevoegdheid zich op de aansprakelijkheidsgrens te beroepen, die een vervoerder krachtens artikel 1359 ter beschikking staat en strekt er derhalve toe de bescherming gelegen in de beperking van aansprakelijkheid die de vervoerder zelf geniet, ook te bieden aan hulpverleners die handelen in de werkzaamheden waartoe zij door de vervoerder worden gebruikt.

#### *Artikel 1361*

Evenals in het overige vervoerrecht (artt. 8:24, 8: 391, 8: 907, 8:1110 en 8: 1187) staat de afzender er voor in dat de goederen op de overeengekomen tijd en plaats ter beschikking van de vervoerder zijn.

#### *Artikel 1362*

1. Dit artikel is in lijn met het in de artikelen 8:25, 8: 392, 8:908 en 8:1111 voor de overige vervoerstakken geregelde.
2. Voor het bepaalde in het vierde lid dat de overeenkomst in het geval dat er reeds een gedeeltelijke lading aan boord is, niet eindigt vóór het einde van de vervoerperiode van de lading (wanneer immers de dwingendrechtelijke plicht tot behoud der goederen eindigt) bedenken dat de bewijspositie van de ladingbelanghebbende anders in de periode tussen beëindiging en lossing onredelijk zou worden verzwaaard. Hij zou dan moeten bewijzen dat de schade door schuld van de vervoerder is ontstaan.

#### *Artikel 1363*

Dit artikel is in overeenstemming met hetgeen de artikelen 8:28, 8:396, 8:912, 8:1116 en 8:1193 voor de overige vervoersmodaliteiten bepalen.

#### *Artikel 1364*

Dit artikel stemt overeen met hetgeen artikel 8:1117 voor het goederenvervoer over de weg bepaalt. De in dat artikel op de afzender gelegde aansprakelijkheid is het sequeel van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het door hem gebezigde voertuig of materiaal. Nu de luchtvervoerder, net als de wegvervoerder, instaat voor de staat van het vervoermiddel ligt het in de rede ook voor het luchtvervoer daar tegenover op de afzender een garantieplicht voor de lading te leggen. (Verg. dienaangaande Parl. Gesch. Boek 8, p. 1076)

#### *Artikel 1365, eerste lid*

Deze bepaling geeft artikel 4 en een deel van 5 van het Verdrag van Montreal weer en heeft dezelfde strekking als voorheen artikel 7 Wet Luchtvervoer. Artikel 5 van het Verdrag stelt een aantal vereisten aan de inhoud van de luchtvrachtbrief. Daarvan is slechts de aanduiding van het gewicht overgenomen. De overige twee, plaats van vertrek en van bestemming, alsmede een eventueel overeengekomen plaats van tussenlanding, zijn niet overgenomen. Dit was ook in de Wet Luchtvervoer niet het geval.

#### *Artikel 1365, tweede lid*

Dit lid geeft artikel 4, tweede lid, van het Verdrag van Montreal weer. Deze wijziging in de documentatievoorschriften was noodzakelijk in verband met het gebruik van de computer. Het hier genoemde ontvangstbewijs, dat ook bij artikel 1359 al aan de orde is geweest, is bedoeld als bewijs dat de vervoerder de zaken ten vervoer heeft ontvangen.

#### *Artikel 1365, derde lid*

Dit lid is een weergave van artikel 6 van het Verdrag van Montreal. Het betreft een nieuw artikel dat is opgenomen bij wijze van compromis tussen voor- en tegenstanders van het verplicht opnemen in artikel 5 van het Verdrag van nog een ander vereiste in de luchtvrachtbrief of het ontvangstbewijs: te weten de aard van de goederen.

#### *Artikel 1365, vierde lid*

Van een tijd- of reisbevrachting wordt geen luchtvrachtbrief maar een charterpartij opgemaakt. Nu echter in artikel 1352 tijd- en reisbevrachting zijn omschreven als vervoerovereenkomsten, wordt de toepassing van het eerste lid van dit artikel uitdrukkelijk uitgesloten ten aanzien van de verhouding tussen vrachter en bevrachter. Op de vervoerovereenkomst die de bevrachter op zijn beurt als vervoerder met een afzender sluit, is het eerste lid uiteraard wel van toepassing en voor dat vervoer zal een luchtvrachtbrief moeten worden opgemaakt.

#### *Artikel 1366*

Dit artikel geeft artikel 7 van het Verdrag van Montreal weer. Het betreft het voormalige artikel 8 van de Wet Luchtvervoer. Het laatste lid is in overeenstemming met hetgeen in de artikelen 8:528, 8:986 en 8:1166 is bepaald voor de overige vervoerstakken.

#### *Artikel 1367*

Dit artikel geeft artikel 8 van het Verdrag van Montreal weer en betreft het voormalige artikel 9 Wet Luchtvervoer. Het geeft, in geval er verschillende colli zijn, de vervoerder en de afzender het recht aparte luchtvrachtbrieven, respectievelijk ontvangstbewijzen te ontvangen, teneinde hen in staat te stellen mogelijke onzekerheden over aard of omvang van het vervoerde tevoren uit te sluiten.

#### *Artikel 1368*

Dit artikel geeft artikel 9 van het Verdrag van Montreal weer. Het gaat hier om een in het privaatrechtelijk vervoerrecht gebruikelijke bepaling, die buiten twijfel stelt dat het niet voldoet aan zekere formaliteiten geen

invloed heeft op het bestaan en de geldigheid van de vervoerovereenkomst.

#### *Artikel 1369*

Het artikel is ontleend aan artikel 10 van het Verdrag van Montreal dat ten grondslag ligt aan het voormalige artikel 12 van de Wet Luchtvervoer, doch de tekst legt evenals de artikelen 8:411, 916 en 8:1119, derde lid, vast dat de hier aan de afzender opgelegde verplichting een garantieverplichting is.

De afzender staat in voor de juistheid van zijn mededelingen en verklaringen: onder de laatste zijn mede te verstaan de verklaringen die de afzender doet aan de vervoerder voor zover deze zelf de vrachtbrief invult. Zie ook artikel 1366, vierde lid.

#### *Artikel 1370, eerste lid*

Dit lid is ontleend aan de artikelen 8:26, 8:394, 8:910; 8:1114 en 8:1191. Het geeft de algemene verplichting van de afzender weer de vervoerder zo volledig mogelijk in te lichten omtrent de te vervoeren lading, opdat deze beschikt over alle bij de afzender bekende informatie die van belang is voor de nakoming van zijn verplichtingen onder de vervoerovereenkomst.

#### *Artikel 1370, tweede lid*

Deze bepaling stemt overeen met artikel 16 van het Verdrag van Montreal (13 Wet Luchtvervoer). Zij vormt – voor het specifieke geval van informatie die nodig is voor het voldoen aan overheidsformaliteiten – een uitwerking van de algemene verplichting van het eerste lid. Men zie m.b.t. het begrip-paar «servants and agents» hetgeen daarover bij artikel 1340, onder 3 is opgemerkt.

#### *Artikel 1370, derde lid*

Deze bepaling is ontleend aan hetgeen artikel 8:395, tweede lid, voor het goederenvervoer over zee bepaalt. Het is redelijk om ook voor het luchtvervoer tegenover de verplichting van de afzender om bepaalde documenten ter beschikking van de vervoerder te stellen, te bepalen dat de vervoerder in die gevallen ook een zorgplicht heeft.

#### *Artikel 1370, vierde lid*

De bepaling is ontleend aan artikel 16, tweede lid, van het Verdrag van Montreal. Zij brengt tot uitdrukking dat de verantwoordelijkheid voor de aanwezigheid en juistheid van de benodigde informatie en documenten geheel op de afzender ligt en dat, in verband met de noodzaak van een vlotte afhandeling van het luchtvervoer, van de vervoerder niet kan worden gevergd dat hij daarnaar enig onderzoek verricht.

#### *Artikel 1370, vijfde lid*

Deze bepaling is ontleend aan hetgeen artikel 8:395, vierde lid voor het goederenvervoer over zee bepaalt.

#### *Artikel 1371*

Het artikel geeft artikel 11 van het Verdrag van Montreal weer en betreft het voormalige artikel 14 Wet Luchtvervoer. Het gaat hier om een in het privaatrechtelijk vervoerrecht gebruikelijke regeling van de rechtsgevolgen van het vervoersdocument.

#### *Artikel 1372*

1. Deze bepaling is gelijk aan het voormalige artikel 23a Wet Luchtvervoer en geeft artikel 51 van het Verdrag van Montreal weer. Aangezien artikel 51 van het Verdrag zowel op goederenvervoer als op personenvervoer ziet, is dit artikel, nu het voorstel het vervoer van goederen en het vervoer van personen in twee afdelingen regelt, in deze beide afdelingen geplaatst. Zie ook artikel 1411, achtste lid.
2. De bepaling beoogt gevallen van luchtvervoer die buiten het kader van het normale luchtverkeer vallen, buiten het toepassingsgebied van de onderhavige titel te houden, hetgeen bijvoorbeeld het geval kan zijn bij wetenschappelijke of reddingsexpedities.

#### *Artikel 1373*

1. Dit artikel geeft artikel 12 van het Verdrag van Montreal weer en behelst het voormalige artikel 15 van de Wet Luchtvervoer.
2. Het lidwoord «de» voor «andere afzenders» in het eerste lid is opgenomen om aan te geven dat het hier gaat om de belangen van die afzenders die zaken aan boord van het luchtvaartuig op de desbetreffende reis hebben.
3. Men zie artikel 1345, vijfde lid, dat inhoudt dat de hier bedoelde opdrachten niet tot de feitelijke vervoerder kunnen worden gericht.

#### *Artikel 1374*

Dit artikel geeft artikel 13 van het Verdrag van Montreal weer en behelst het voormalige artikel 16 van de Wet Luchtvervoer. Uitsluitend de geadresseerde en, in geval van artikel 1373 de afzender, heeft het recht aflevering te vragen. De formulering van het onderhavige artikel en die van het vierde lid van artikel 1373 zijn zo gekozen, dat de uitgeoefende bevoegdheid van de één de bevoegdheid van de ander uitsluit, teneinde een situatie te voorkomen waarin verschillende personen over de zaken willen beschikken. In afwijking van de Algemene Termijnenwet, maar in navolging van artikel 52 van het Verdrag, wordt in het derde lid gesproken van kalenderdagen.

#### *Artikel 1375*

Dit artikel geeft artikel 14 van het Verdrag van Montreal weer en betreft het voormalige artikel 22 van de Wet Luchtvervoer. Het artikel heeft slechts betrekking op de rechten van de afzender en van de geadresseerde krachtens de artikelen 1373 en 1374.

#### *Artikel 1376*

1. Dit artikel geeft artikel 15 van het Verdrag van Montreal weer en behelst de eerste twee leden van artikel 23 Wet Luchtvervoer. Het artikel houdt in dat afzender en geadresseerde in hun onderlinge verhouding kunnen afwijken van het bepaalde in de artikelen 1373, 1374 en 1375. Hetzelfde geldt voor de verhouding van derden, waaronder wordt begrepen de verhouding tussen derden onderling alsmede die van derden tot respectievelijk de afzender en de geadresseerde.
2. Het tweede lid geeft aan dat een dergelijke afwijking dan ter bescherming van de vervoerder uit de luchtvrachtbrief of het ontvangstbewijs moet blijken.

#### *Artikel 1377*

1. Dit artikel is ontleend aan het voor het zeevervoer geldende artikel 488 en behandelt wat men wel genoemd heeft de «kosten onderweg» of «special charges»; het betreft hier voornamelijk kosten van reconditionering der lading na beschadiging, kosten gevallen op de opslag of verkoop van lading op een luchthaven waar een al dan niet voorziene tussenlanding moet worden gemaakt, enz. Deze belangenbehartiging zal veelal als zaakwaarneming zijn te zien en aan de hand van ieder zich voordoend geval zal moeten worden beoordeeld of de vervoerder handelde in het kader van de op hem krachtens de vervoerovereenkomst rustende verplichtingen dan wel als zaakwaarnemer optrad. Of met de door hem geleden schade of gemaakte kosten rekening werd gehouden bij het bepalen van de vracht kan hierbij een leidraad zijn. Voor deze gevallen bepaalt het onderhavige artikel dat de afzender en de geadresseerde hoofdelijk verbonden zijn aan de vervoerder alle kosten en schaden tengevolge van de verrichte belangenbehartiging opgekomen, te voldoen. Doet het geval zich voor, dat deze kosten en schaden niet ten laste van de vervoerder zijn gekomen (doch bijvoorbeeld ten laste van de exploitant van het luchtvaartuig), dan volgt uit het bezigen van het woord «geleden» dat zij desalniettemin aan de vervoerder moeten worden vergoed. Casu quo zal de vervoerder hen met de gelaedeerde moeten verrekenen.
2. De hier bedoelde vergoeding moet door de vervoerder gerestitueerd worden wanneer de omstandigheden, die aanleiding gaven tot de kosten onderweg, voor zijn rekening zijn: zie artikel 1358.

#### *Artikel 1378*

Het artikel is gelijk aan hetgeen in de artikelen 8:489, 8:954 en 8:1131 voor de overige vervoerstakken is bepaald. Het recht van retentie jegens de contractuele wederpartij van de vervoerder vloeit voort uit de artikelen 1373 en 1374.

#### *Artikel 1379*

Het onderhavige artikel, dat de positie regelt bij niet opkomen van een ontvanger, is in overeenstemming met artikel 8:490. Het vervangt het voormalige artikel 17 van de Wet Luchtvervoer, dat nog gebaseerd was op artikel 495 van het Wetboek van Koophandel.

Bij weigering van ontvangst herleeft het recht van de afzender over de goederen te beschikken: artikel 1373, vierde lid.

2. Het derde lid geeft artikel 17, tweede lid, van de Wet Luchtvervoer weer, doch de formulering is aangepast in verband met de noodzaak het gebruik van modernere communicatiemiddelen mogelijk te maken.

#### *Artikel 1380*

1. Het onderhavige artikel, dat een regeling geeft voor eventuele verkoop van de goederen, is in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van zeerecht (artikel 8:491), binnenvaartrecht (artikel 8:957) en wegvervoerrecht (artikel 8:1133). Het vervangt het voormalige artikel 18 van de Wet Luchtvervoer, dat nog gebaseerd was op het Wetboek van Koophandel.
2. Het voorstel neemt evenmin artikel 19 Wet Luchtvervoer over: dit is ontleend aan artikel 499 van het Wetboek van Koophandel, dat bij de invoeringswet van Boek 8, tweede gedeelte, is vervallen. Hetzelfde geldt voor het aan artikel 501 van het Wetboek van Koophandel ontleende artikel 20 Wet Luchtvervoer.

#### *Artikel 1381*

Deze bepaling is ontleend aan artikel 21 van de Wet Luchtvervoer.

#### *Artikel 1382*

1. Het artikel stemt overeen met het aan artikel 31, eerste lid, van het Verdrag van Montreal en behelst artikel 35, eerste lid, Wet Luchtvervoer. Het koppelt een rechtsvermoeden ten voordele van de vervoerder aan het zonder protest aanvaarden van de zaken door de geadresseerde.
2. Het tweede, derde en vierde lid van artikel 35 Wet Luchtvervoer zijn verplaatst naar de bepalingen omtrent verjaring en verval en derhalve hier niet overgenomen. Zie afdeling 8.20.13

### AFDELING 3

#### **Overeenkomst van personenvervoer door de lucht**

#### *Artikel 1390*

1. Met betrekking tot de noodzaak van een definitie zij verwezen naar hetgeen hieromtrent bij artikel 1350, eerste lid, onder 1, is opgemerkt.
2. Voor de periode van het luchtvervoer van personen en hun niet aangegeven bagage zie men hieronder hetgeen bij artikel 1391 is opgemerkt. Voor aangegeven bagage geldt dezelfde vervoerperiode als voor het vervoer van zaken. Zie hiervoor artikel 1351. Met het oog hierop wordt laatstgenoemd artikel in artikel 1395 van overeenkomstige toepassing verklaard. Meestal wordt de aangegeven bagage met hetzelfde luchtvaartuig als de reiziger vervoerd: essentiële van de vervoerovereenkomst is dit echter niet.
3. Evenals in afdeling 2 van deze titel, wordt ook hier de vervoerovereenkomst om niet gelijkgesteld met die tegen betaling. Men zie hetgeen hieromtrent is opgemerkt bij artikel 1350, eerste lid, onder 4. Kosteloos vervoeren van ondergeschikten van de vervoerder, geen leden van de bemanning zijnde, vallen derhalve onder de werkingsfeer van deze titel. Ook kan hierbij gedacht worden aan rondvluchten.
4. Hetgeen bij artikel 1350, eerste lid, onder 2 en 3, is opgemerkt over bevrachting, geldt eveneens voor deze afdeling. Deze wijze van het sluiten van een overeenkomst van luchtvervoer komt ook bij personenvervoer vaak voor: vele overeenkomsten worden niet rechtstreeks met de reiziger gesloten, doch met een reisbureau etc. dat de beschikking over een gedeelte van een luchtvaartuig krijgt.

#### *Artikel 1391*

1. Het artikel omschrijft de vervoerperiode van reizigers en hun niet aangegeven bagage. Deze wordt, overeenkomstig het slot van artikel 17, eerste lid, van het Verdrag van Montreal en van het voormalige artikel 24, eerste lid, van de Wet Luchtvervoer, weergegeven met de woorden «aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdend met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig».
2. Wat de vervoerperiode van de aangegeven bagage betreft zij verwezen naar hetgeen hieromtrent bij artikel 1390, onder 2, is opgemerkt.

#### *Artikel 1392*

Dit artikel stemt nagenoeg overeen met artikel 1352. Men vergelijk het daarbij in de toelichting opgemerkte. Het enige verschil is dat bij perso-



nenvervoer bevrachting van een gedeelte van het luchtvaartuig niet mogelijk is, evenmin als in andere takken van vervoer. Ware dit wel het geval, dan zou men de overeenkomst waarbij de vervoerder (de verzender) een gedeelte van zijn stoelen ter beschikking stelt van een reisbureau, als bevrachting moeten zien. Het lijkt echter onjuist in een dergelijk geval het reisbureau de rechten van een bevrachter toe te kennen. (zie hieromtrent Parl. Gesch. Boek 8: 502, p. 539)

#### *Artikel 1393*

1. Het artikel is een weergave van artikel 17, eerste lid, van het Verdrag van Montreal, waarvan de tekst iets nauwkeuriger is weergegeven dan in het voormalige artikel 24, eerste lid, van de Wet Luchtvervoer. Het vereiste dat het ongeval verband moet houden met het luchtvervoer, dat door artikel 24 van de Wet Luchtvervoer wordt gesteld (zie ook de artt. 8:105 en 8:1147), is niet opgenomen, daar artikel 17 van het Verdrag dit niet stelt. Toch zal men moeten aannemen b.v. dat een fout van een toevallig in het luchtvaartuig aanwezig zijnde arts, waardoor een reiziger schade oploopt, niet ten laste van de vervoerder komt.
2. De term «bodily injury» («lésion corporelle») is weergegeven met «letsel», hetgeen ook geestelijk letsel omvat en welk begrip ook overigens in Boek 8 wordt gehanteerd. Hiermee wordt aangesloten bij de bestaande jurisprudentie en literatuur hieromtrent. Men zie R.H. Man-kiewicz: «The liability regime of the international air carrier», no. 178.

#### *Artikel 1394*

Dit artikel stemt overeen met artikel 17, tweede lid, van het Verdrag van Montreal. Het nieuwe Verdrag bevat, in tegenstelling tot de eerdere versies van het Verdrag van Warschau, thans ook een aansprakelijkheidsregeling voor niet aangegeven bagage. In het tweede lid van het onderhavige artikel wordt dan ook op dit punt het Verdrag gevolgd. Met betrekking tot de in het tweede lid voorkomende term « préposés ou mandataires» moge worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij artikel 1340, onder 3, is opgemerkt.

#### *Artikel 1395*

De in het eerste lid op het vervoer van aangegeven bagage toepasselijk verklaarde artikelen uit afdeling 8.16.2 betreffende het vervoer van zaken zijn:

*1351:*

vervoerperiode;

*1357:*

berekening der vergoeding bij schade;

*1358:*

kosten onderweg zijn schade;

*1370:*

verplichting tot het geven van inlichtingen en het verschaffen van documenten, alsmede controlerecht van de vervoerder;

*1377:*

verplichting tot vergoeding van kosten onderweg;

*1378:*

recht tot weigering van afgifte;

*1379:*

no show van ontvanger;

*1380:*

verkoop van niet opgehaalde bagage.

#### *Artikel 1396, eerste lid*

Anders dan in het openbare vervoer (art. 8:108), het zeerecht (art. 8: 515) en het binnenvaartrecht (art. 8: 981 jo 515) (het wegvervoerrecht kent hier door het niet geven van enige bepaling contractsvrijheid) acht het Verdrag van Montreal in artikel 19 de vervoerder aansprakelijk voor vertragungsschade. Men zie het bij artikel 1354, eerste lid, opgemerkte.

#### *Artikel 1396, tweede lid*

Men vergelijk artikel 1354, tweede lid, en zie het daar opgemerkte.

#### *Artikel 1397*

Het artikel stemt overeen met artikel 20 van het Verdrag van Montreal en het voormalige artikel 29 van de Wet Luchtvervoer.  
Men zie ook het bij artikel 1355 opgemerkte.

#### *Artikel 1398*

Dit artikel geeft artikel 26 van het Verdrag van Montreal weer, alsmede het voormalige artikel 32 van de Wet Luchtvervoer.  
Men vergelijk artikel 1356 en zie het daar opgemerkte.

#### *Artikel 1399*

Dit artikel geeft artikel 21 van het Verdrag van Montreal weer en behelst tegelijkertijd de belangrijkste wijziging in het Verdrag alsmede ten opzichte van de Wet Luchtvervoer.  
Het betreft hier de trapsgewijs opgezette aansprakelijkheidslimiet voor dood en letsel van reizigers, zoals die ook al voorkwam in het IATA inter-carrieragreement en in EU- verordening 2027. Tot 100 000 bijzondere trekkingsrechten een risico-aansprakelijkheid voor de vervoerder; boven dat bedrag staan de vervoerder een aantal met name genoemde verweermiddelen ter beschikking.  
Men zie hierover hetgeen in de inleidende opmerkingen onder 2 en 3 is opgemerkt.

#### *Artikel 1400*

Dit artikel stemt overeen met artikel 22, eerste, tweede en zesde lid van het Verdrag van Montreal.  
Met betrekking tot de limiet voor bagage wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen aangegeven en niet aangegeven bagage; in beide gevallen bedraagt die 1000 bijzondere trekkingsrechten per reiziger.

#### *Artikel 1401*

1. Het artikel stemt overeen met artikel 22, vijfde lid, van het Verdrag van Montreal. Het geeft aan dat, anders dan bij goederenvervoer, de limiet in geval van schade door vertraging van reizigers en schade aan bagage wel doorbroken kan worden bij grove nalatigheid van de vervoerder of van wangedrag van zijn «hulpverleners».
2. Men vergelijk voorts de artikelen 8:111, 8:519, 8:984 en 8:1158.
3. Met betrekking tot de term «préposés ou mandataires» zij verwezen naar hetgeen daaromtrent bij artikel 1340, onder 3, is opgemerkt.
4. Artikel 1398 maakt dit artikel tot dwingend recht.

#### *Artikel 1402*

1. Het artikel geeft artikel 30 van het Verdrag van Montreal weer. Het geeft de «hulppersoon» de bevoegdheid zich op de aansprakelijkheidsgrenzen te beroepen die de vervoerder krachtens artikel 1400 ter beschikking staan.
2. Het derde lid geeft aan dat, in tegenstelling tot bij goederenvervoer, wangedrag van die «hulppersonen» hier wel tot hun onbeperkte aansprakelijkheid leidt.

#### *Artikel 1403*

1. Voor hen die ingeval van dood van de reiziger gerechtigd zijn een vordering in te stellen, zie men artikel 6:108
2. Dit artikel is gelijk aan hetgeen in de artikelen 8:85, 8:521, 8:986 jo 8:521 en 8:1159 voor de overige vervoerstakken is bepaald. Het gaat om een in het privaatrechtelijk vervoerrecht gebruikelijke bepaling, die uitdrukkelijk de mogelijkheid openlaat voor de vervoerder, die het luchtvaartuig bevrachtte, om voor het door hem aan de reiziger uitgekeerde bedrag regres te nemen op de vrachter van het luchtvaartuig. (Men vergelijk hieromtrent de Parl. Gesch. Boek 8, p. 558.)

#### *Artikel 1404*

1. De bepaling is gelijk aan hetgeen in de artikelen 8:86, 8:522, 8:986 jo 8:522 en 8:1160 voor de overige vervoerstakken is bepaald. De wederpartij van de vervoerder staat ervoor in dat de reiziger op de overeengekomen tijd en plaats ten vervoer aanwezig is. Een beroep op overmacht is niet toegestaan. Deze risicoverdeling is billijk daar de vervoerder over het algemeen meer onkosten zal hebben gemaakt en zich meer moeite zal hebben getroost zijn vervoermiddel op de overeengekomen plaats ter beschikking van de reiziger te stellen, dan deze om tijdig ter plekke aanwezig te zijn. (Men vergelijk hieromtrent Parl. Gesch. Boek 8, p 141)
2. Het spiegelbeeld van de «no show» is «the overbooked passenger». Dit is een geval van opzettelijk creëren van de kans op wanprestatie van de vervoerder, waarvoor hij onbeperkt aansprakelijk is. De vervoerder pleegt geen wanprestatie wanneer hij de reiziger er uitdrukkelijk op wijst, dat er een risico is dat hij geen plaats zal krijgen in het geboekte luchtvaartuig. Dit alles moet naar het gemene recht worden beoordeeld.

#### *Artikel 1405*

Ook deze bepaling is gelijk aan hetgeen voor de overige vervoerstakken is bepaald en wel in de artikelen 8:87, 8:523, 8:986 jo 8:523 en 8:1161. Het artikel spreekt voor zichzelf en is gebaseerd op de ook aan artikel 1404 ten grondslag liggende risicoverdeling. Er is geen wettelijke verplichting van de vervoerder de reiziger op de hoogte te stellen van de noodzaak te zijn voorzien van bepaalde documenten. Toch zal de rechter er allicht rekening mee houden dat het op de weg van de vervoerder kan liggen de reiziger bijvoorbeeld te waarschuwen, dat voor het bezoek aan een bepaald land een of ander vaccinatiebewijs vereist is. (Men vergelijk hieromtrent overigens Parl. Gesch. Boek 8, p. 142).

#### *Artikel 1406, eerste lid*

De aansprakelijkheid van de reiziger voor zijn bagage is gelijk aan die van de vervoerder voor het luchtvaartuig.

#### *Artikel 1406, tweede lid*

De bepaling is opgenomen om geschillen over kleinere bedragen te voorkomen. Men zie artikel 8:114, tweede lid.

#### *Artikelen 1407 en 1408*

Deze artikelen zijn gelijk aan de artikelen 8:88, 8:89, 8:524 en 525, 8:986 jis 8:524 en 8:525, 8:1162 en 8:1163. Zij geven een regeling voor opzegging van de overeenkomst bij onbekende omstandigheden door de vervoerder (art. 1407), respectievelijk door de wederpartij van de vervoerder (art. 1408).

#### *Artikel 1409*

De vervoerder behoeft het luchtvaartuig niet op laatkomers te laten wachten. Het is echter noodzakelijk aan dergelijk «missen van de bus» de consequentie te verbinden dat de vervoerder bevoegd is de overeenkomst als beëindigd te beschouwen, daar anders de nalatige reiziger zou kunnen eisen met een ander luchtvaartuig naar bestemming te worden vervoerd. (Men vergelijkte overigens de artikelen 8:526, 8:986 jo 8:526 en 8:1164.)

#### *Artikel 1410*

Dit artikel laat de wederpartij van de vervoerder de vrijheid om de voorgenomen reis af te zeggen. Het spreekt vanzelf dat de vervoerder van deze wijziging in de plannen van de reiziger niet de dupe mag worden. De schade die hij hierdoor lijdt – veelal niet meer dan het gedeefde passagegeld – dient dan ook te worden vergoed. (Men vergelijkte overigens de artikelen 8:90; 8:527 en 8 :1165)

#### *Artikel 1411*

1. Men vergelijkte artikel 3 van het Verdrag van Montreal en het voormalige artikel 5 van de Wet Luchtvervoer. Het reisbiljet hoeft niet per reiziger te worden uitgereikt: het kan een collectief biljet zijn. Het artikel vermeldt niet wie verplicht is het reisbiljet af te geven. Dit kan de vervoerder zijn doch ook een reisbureau enz. Afgifte van meer dan één biljet (b.v. door de «actual carrier» naast de «contracting carrier») is niet vereist. Fouten door de «contracting carrier» bij de uitgifte gemaakt worden echter ook de «actual carrier» toegerekend (art.1345).  
Uitreiking aan de reiziger zelf is niet verplicht. Meestal zal zij aan de «koper» van het biljet plaats vinden.
2. Zie verder het bij artikel 1365 opgemerkte.
3. Met betrekking tot het achtste lid van dit artikel zij verwezen naar de toelichting bij artikel 1372.

#### *Artikel 1412*

Deze bepaling correspondeert met hetgeen in artikel 1374, eerste lid, voor vervoerde zaken is bepaald.

#### *Artikel 1413*

Men vergelijkte artikel 1377 en hetgeen daarbij in de toelichting is opgemerkt

#### *Artikel 1414*

Men vergelijk artikel 13 827 en hetgeen daarbij in de toelichting is opgemerkt.

#### AFDELING 4

#### **Opvolgend vervoer**

#### *Artikel 10*

Dit artikel geeft artikel 36 van het Verdrag van Montreal weer alsmede het voormalige artikel 37 Wet Luchtvervoer, doch verduidelijkt het derde lid daarvan : het is beter bij het vervoer ook met zoveel woorden de reiziger als contractspartij te noemen daar de vordering het vervoer van bagage kan omvatten. Voor het begrip bagage zij overigens verwezen naar artikel 8 van dit boek.

### **B. AFDELING 13 VAN TITEL 20**

#### **Luchtrecht**

#### *Artikel 1834*

De eerste vier leden van dit artikel zijn ontleend aan artikel 31 van het Verdrag van Montreal (voormalige artikel 35 van de Wet Luchtvervoer). De term belanghebbende uit genoemd artikel van de Wet Luchtvervoer wordt hier omwille van de uniformiteit in de terminologie in deze titel weergegeven met rechthebbende, hetgeen niet strijdig is met het Verdrag. Men zie ook Rb. Amsterdam 1 april 1987, S en S 1988, no. 87. Het vijfde lid is gebaseerd op artikel 52 van het Verdrag van Montreal.

#### *Artikel 1835*

Dit artikel is ontleend aan het aan artikel 35 van het Verdrag van Montreal (voormalige artikel 36 van de Wet Luchtvervoer).

#### *Artikel 1836*

Indien niet is komen vast te staan op welk deel van het vervoer de schade is ontstaan, geldt de voor de eisende partij gunstigste van de termijnen die op enig deel van het vervoer van toepassing zijn. Men zie overigens hetgeen hieromtrent bij artikel 8:1722, tweede en derde lid is opgemerkt. (Parl. Gesch. Boek 8, pag.1190. )

#### **ARTIKEL II**

De Wet Luchtvervoer wordt ingetrokken, nu de daarin geregelde materie wordt geïncorporeerd in titel 16 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Men vergelijk hetgeen hieromtrent in de inleidende opmerkingen, onder 5, is opgemerkt.

#### **ARTIKEL III**

Het is de bedoeling deze wet in werking te laten treden op het moment dat de herziene EU-verordening in werking treedt. Inwerkingtreding daarvan is weer afhankelijk gesteld van de inwerkingtreding van het

Verdrag van Montreal. Voor dat laatste zijn 30 ratificaties vereist (stand per eind februari 2003 : 22).

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus