

Vergaderjaar 2009–2010

**32 480**

## **Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met aanpassing van de bedragen waartoe de aansprakelijkheid van de vervoerder bij vervoer door de lucht is beperkt op grond van het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32)**

**Nr. 3**

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I ALGEMEEN**

##### **Verdrag van Montreal**

Het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32) (hierna te noemen: het verdrag) is door het Koninkrijk der Nederlanden geratificeerd voor Nederland op 29 april 2004 en op 28 juni 2004 voor Nederland in werking getreden. Het verdrag is van toepassing op overeenkomsten van internationaal vervoer van personen, bagage of goederen met luchtvaartuigen tegen betaling of gratis, mits verricht door een luchtvervoeronderneming. Van internationaal vervoer in de zin van het verdrag is sprake indien de plaats van vertrek en bestemming beide zijn gelegen in verschillende staten die partij zijn bij het verdrag, en als de plaats van vertrek en bestemming beide in dezelfde verdragsstaat zijn gelegen en er een tussenlanding wordt gemaakt in een andere staat (die geen partij hoeft te zijn bij het verdrag). Het verdrag regelt onder andere de aansprakelijkheid van de vervoerder en de omvang van de vergoeding van de schade bij luchtvervoer. Ook de Europese Unie (EU) heeft regelgeving opgesteld over de aansprakelijkheid bij luchtvervoer. Verordening (EG) 2027/97 (hierna te noemen: verordening 2027) is in 1998 in werking getreden en is van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen met een exploitatievergunning binnen de EU. Verordening 2027 is door Verordening (EG) 889/2002 (hierna te noemen: verordening 889) in overeenstemming gebracht met het verdrag. Verordening 889 is in 2008 van kracht geworden op het moment dat het verdrag voor de Europese Unie in werking trad. Het verdrag is in 2005 geïmplementeerd in titel 16 («Exploitatie») van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Titel 16 van Boek 8 BW bevat onder andere bepalingen over de aansprakelijkheid voor schade aan personen en goederen aan boord van een luchtvaartuig (en dus niet op de grond) en de beperking hiervan. De bepalingen in deze titel die de beperking van aansprakelijkheid regelen, zijn de artikelen 8:1359, 8:1399 en 8:1400 BW.

## **Herziening van de limieten**

De aansprakelijkheid van de vervoerder is geregeld in de artikelen 17, 18 en 19 van het verdrag. De bedragen waartoe de vervoerder zijn aansprakelijkheid kan beperken, staan in de artikelen 21 en 22 van dit verdrag. Verder regelt artikel 24 van het verdrag de herziening van deze aansprakelijkheidsgrenzen. In dit artikel is bepaald dat de aansprakelijkheidsgrenzen elke vijf jaar door de depositaris (thans de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)) worden herzien, waarbij de eerste herziening plaatsvindt aan het einde van het vijfde jaar na inwerkingtreding van het verdrag. Omdat het verdrag in 2004 voor de toenmalige Europese Unie in werking is getreden, zijn in 2009 de aansprakelijkheidsgrenzen voor de eerste keer herzien op grond van deze herzieningsprocedure. Omdat de herziening niet door een meerderheid van de verdragsstaten is afgekeurd, is deze op 30 december 2009 in werking getreden. Het gevolg hiervan is dat de hogere aansprakelijkheidslimieten uit het verdrag van toepassing zijn in plaats van de limieten genoemd in de artikelen 8:1359, 8:1399 en 8:1400 BW. Deze nieuwe limieten zijn bekend gemaakt in het Tractatenblad op 2 april 2010 (Trb. 2010, 114).

## **Algemene maatregel van bestuur**

De nieuwe limieten hebben net als het verdrag zelf rechtstreekse werking. Dat wil zeggen dat de vervoerder sinds 30 december 2009 aansprakelijk is tot de nieuwe limieten (ongeacht of deze limieten in de Nederlandse wetgeving zijn opgenomen). Het is in Nederland echter gebruikelijk dat vervoerverdragen ondanks de rechtstreekse werking ervan in Boek 8 BW worden opgenomen op een wijze die aansluit bij het systeem van Boek 8 BW (Kamerstukken II, 2002/03, 28 946, B). Het kan verwarrend werken indien de Nederlandse regelgeving nog de oude limieten aangeeft. Vanuit een oogpunt van toegankelijkheid, duidelijkheid en rechtszekerheid is er daarom evenals bij de vaststelling en invoering van titel 16 van Boek 8 BW voor gekozen de nieuwe limieten over te nemen in nationale wetgeving.

Er wordt voortaan verwezen naar een algemene maatregel van bestuur (hierna te noemen: amvb). Door de bedragen op te nemen in een amvb is het mogelijk deze sneller te wijzigen na elke herziening, aangezien aanpassing van een amvb een kortere procedure vereist dan een wetwijziging. Snelle aanpassing van de bedragen in de nationale wetgeving aan de nieuwe geldende limieten op grond van het verdrag zal de rechtszekerheid bevorderen. Overigens is het verwijzen naar een amvb geen uitzondering in het vervoerrecht. Ook bijvoorbeeld bij vervoer over de weg, vervoer over spoor en de binnenvaart wordt voor de beperking van de aansprakelijkheid verwezen naar een amvb (zie Besluit van 15 maart 1991, Stb. 114 (gewijzigd door Besluit van 24 november 2008, Stb. 505), Besluit van 11 maart 1991, Stb. 106 en Besluit van 15 december 1994, Stb. 888).

## **II ARTIKELEN**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

In artikel 8:1359 lid 1 BW wordt het bedrag van zeventien rekeneenheden vervangen door een verwijzing naar een amvb waarin het bedrag is vermeld.

### *Onderdeel B*

In artikel 8:1399 BW worden in lid 1 en 2 de genoemde bedragen vervangen door een verwijzing naar een amvb waarin de bedragen zijn vermeld.

### *Onderdeel C*

In artikel 8:1400 worden in lid 1 en 2 de genoemde bedragen vervangen door een verwijzing naar een amvb waarin de bedragen zijn vermeld.

## **Artikel II**

Wanneer het voorstel van wet tot wet wordt verheven, wordt de datum van inwerkingtreding bij koninklijk besluit bepaald. Hierdoor kan er worden gekozen voor inwerkingtreding op een van de vaste veranderingsmomenten.

De minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin