

---

## 193

### **Besluit van 6 april 2011, houdende vaststelling van de bedragen waartoe de aansprakelijkheid van de vervoerder bij vervoer door de lucht is beperkt ter uitvoering van de artikelen 1359, 1399 en 1400 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 7 februari 2011, nr. 5685150/11/6, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu;

Gelet op de artikelen 1359, 1399 en 1400 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 9 maart 2011, nr. W03.11.0031/11;

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 30 maart 2011, nr. 5690961/11/6, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

De schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs is verschuldigd uit hoofde van artikel 1359 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is beperkt tot een bedrag van 19 rekeneenheden per kilogram, zulks behoudens het bepaalde in artikel 1359 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

#### **Artikel 2**

1. De schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs is verschuldigd uit hoofde van artikel 1399, eerste lid, juncto artikel 1393 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is beperkt tot 113.100 rekeneenheden per reiziger.

2. De schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs is verschuldigd uit hoofde van artikel 1399, tweede lid, juncto artikel 1393 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is beperkt tot een bedrag van 113.100 rekeneenheden per reiziger, zulks behoudens het bepaalde in artikel 1399 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

### **Artikel 3**

1. De schadevergoeding die de vervoerder mogelijkwerijs is verschuldigd uit hoofde van artikel 1400, eerste lid, juncto artikel 1396 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is beperkt tot een bedrag van 4.694 rekeneenheden per reiziger.

2. De schadevergoeding die de vervoerder mogelijkwerijs is verschuldigd uit hoofde van artikel 1400, tweede lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is beperkt tot een bedrag van 1.131 rekeneenheden per reiziger, zulks behoudens het bepaalde in artikel 1400 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

### **Artikel 4**

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 6 april 2011

Beatrix

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

Uitgegeven de *negenentwintigste* april 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **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 op 4 november 2003 in werking getreden. Het verdrag is door het Koninkrijk der Nederlanden geratificeerd voor Nederland op 29 april 2004. Het verdrag regelt onder andere de aansprakelijkheid van de vervoerder en de omvang van de vergoeding van de schade bij luchtvervoer. In 2005 is het verdrag geïmplementeerd in titel 16 («Exploïtatïe») 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 de beperking van deze aansprakelijkheid. Deze titel betreft dus niet door een vliegtuig veroorzaakte schade aan derden op de grond. De bedragen waartoe de aansprakelijkheid bij luchtvervoer kan worden beperkt, zijn geïmplementeerd in de artikelen 8:1359, 8:1399 en 8:1400 van het BW. Omdat op grond van het verdrag de aansprakelijkheidslimieten die in het verdrag zijn opgenomen elke vijf jaar kunnen worden gewijzigd (door middel van de hierna beschreven herzieningsprocedure), is besloten deze limieten op te nemen in een besluit in plaats van in de wet. Dit besluit bied ik u mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan.

### **Herzieningsprocedure**

Het recht op beperking van aansprakelijkheid van de vervoerder bij luchtvervoer is geregeld in de artikelen 21 en 22 van het verdrag. Artikel 24 van het verdrag regelt de herziening van deze aansprakelijkheids grenzen. In dit artikel is bepaald dat de aansprakelijkheidsgrenzen elke vijf jaar door de depositaris worden herzien, waarbij de eerste herziening plaatsvindt aan het einde van het vijfde jaar na inwerkingtreding van het verdrag. De depositaris is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (hierna te noemen: ICAO, zie [www.icao.int](http://www.icao.int)). De herzieningsprocedure vindt plaats door middel van berekening van de inflatiecoëfficiënt aan de hand van de gemiddelde inflatie in de verdragsstaten waarvan de munteenheden samen het bijzondere trekkingsrecht vormen. Lid 2 van artikel 24 bepaalt dat als de inflatiecoëfficiënt meer is dan 10 procent, de depositaris aan de staten die partij zijn bij het verdrag kennis geeft van een herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen. Als binnen drie maanden na deze kennisgeving een meerderheid de herziening afkeurt, wordt de herziening niet van kracht en wordt de kwestie verwezen naar een bijeenkomst van de staten die partij zijn bij het verdrag. Is er geen meerderheid die kennis geeft van zijn afkeuring, dan wordt de herziening van kracht zes maanden na kennisgeving. Overigens is op grond van artikel 24 lid 3 de hiervoor beschreven procedure te allen tijde van toepassing, mits een derde van de verdragsstaten dit aangeeft en de inflatiecoëfficiënt hoger is dan 30 procent sinds de vorige herziening of de inwerkingtreding van het verdrag. Als de herziening op grond van lid 3 heeft plaatsgevonden, vindt de volgende herziening weer plaats aan het eind van het vijfde jaar na deze herziening.

Omdat het verdrag in 2004 voor de Europese Unie in werking is getreden, zijn in 2009 de aansprakelijkheidsgrenzen herzien op grond van de hiervoor besproken herzieningsprocedure. Bij de herziening was volgens berekening van de ICAO de inflatiecoëfficiënt 13,1 procent. In State letter LE 3/38.1-09/47 van 30 juni 2009 heeft zij deze inflatiecoëfficiënt op grond van artikel 24 lid 2 van het verdrag aan de verdragsstaten medegedeeld, aangezien deze hoger is dan 10 procent. Omdat de

herziening niet door een meerderheid van de verdragsstaten is afgekeurd, is deze op 30 december 2009 in werking getreden. Hieruit volgt dat de aansprakelijkheidslimieten in de Nederlandse wetgeving moeten worden gewijzigd.

## **Limieten**

De aansprakelijkheidslimieten zijn uitgedrukt in rekeneenheden. De rekeneenheid die in het verdrag wordt gebruikt is het bijzondere trekkingsrecht (oftewel the Special Drawing Rights, afgekort SDR). Op grond van artikel 23 van het verdrag wordt, als een verdragsstaat tevens lid is van het Internationale Monetaire Fonds (hierna te noemen: IMF), de waarderingmethode van het IMF gebruikt om de bedragen in nationale munteenheden om te rekenen. Is een staat geen partij bij het IMF, dan wordt een door die staat vastgestelde wijze gebruikt om de in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte bedragen om te rekenen naar de nationale munteenheid. Aangezien Nederland lid is van het IMF wordt de waarderingmethode van het IMF gebruikt (zie [www.imf.org](http://www.imf.org)). Eén SDR is in april 2010 gelijk aan ongeveer 1,15 euro.

### *Artikel 1 (schade aan vervoerde goederen)*

Voor het goederenvervoer is op grond van artikel 22 lid 3 van het verdrag in artikel 8:1359 BW bepaald dat de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van vervoerde goederen beperkt is tot een bedrag van 17 rekeneenheden per kilogram. Door de herziening wordt het bedrag van 17 rekeneenheden verhoogd met 13,1 procent en afgerond naar 19 rekeneenheden. Omgerekend naar euro's is dit een bedrag van afgerond € 22,00. Deze limiet geldt overigens behoudens een bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering gedaan door de reiziger bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een mogelijkerwijs verhoogd tarief.

### *Artikel 2 (schade door dood of letsel van de reiziger)*

De aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger is geregeld in artikel 8:1399 BW. Deze bepaling is opgenomen op grond van artikel 21 van het verdrag, waarin een aansprakelijkheidsgrens is bepaald van 100.000 rekeneenheden per reiziger. Dit bedrag wordt door de herziening verhoogd naar 113.100 rekeneenheden. Omgerekend naar euro's is dit een bedrag van ongeveer € 130.000,00.

### *Artikel 3 (schade door vertraging en schade aan bagage)*

In het geval van schade veroorzaakt door vertraging is op grond van artikel 8:1400 lid 1 BW de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot 4150 rekeneenheden per reiziger. Deze limiet, welke gebaseerd is op artikel 22 lid 1 van het verdrag, is door de herziening verhoogd naar 4.694 rekeneenheden. In euro's is dit ongeveer € 5.400,00.

Artikel 8:1400 lid 2 BW regelt dat bij het vervoer van bagage de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging is beperkt tot 1.000 rekeneenheden per reiziger, zulks behoudens een bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering. Deze limiet is opgenomen op grond van artikel 22 lid 2 van het verdrag en wordt door de herziening verhoogd naar 1.131 rekeneenheden. Omgerekend naar euro's is dit ongeveer € 1.300,00.

## **Inwerkingtreding**

Zoals hiervoor vermeld, zijn de gewijzigde limieten in het verdrag op 30 december 2009 in werking getreden. Hierdoor is de vervoerder sinds deze datum aansprakelijk tot de nieuwe limieten die gelden op grond van dit verdrag, aangezien de betreffende bepalingen in het verdrag rechtstreekse werking hebben. Door inwerkingtreding van de wet tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met aanpassing van de aansprakelijkheidslimieten voor luchtvervoer (hierna te noemen: Wet aanpassing aansprakelijkheidslimieten) en dit besluit komt de wet weer in overeenstemming met de geldende limieten. Omdat dit besluit samenhangt met de Wet aanpassing aansprakelijkheidslimieten wordt de datum van inwerkingtreding bij koninklijk besluit bepaald. Hierdoor kan er worden aangesloten bij de datum van inwerkingtreding van het voorstel van wet.

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten