
386

Besluit van 29 september 2020 tot wijziging van het Besluit ex artikel 85 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, het Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en het Besluit ex artikel 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister voor Rechtsbescherming van 5 juni 2020, nr. 2927386; directie Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 85, 110 en 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, gedateerd 1 juli 2020, nr. W16.20.0167/II;

Gezien het nader rapport van Onze Minister voor Rechtsbescherming 23 september, nr. 3024340 directie Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit ex artikel 85 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 wordt «een bedrag van € 137 000 per reiziger» telkens vervangen door «een bedrag van 400.000 rekeneenheden per reiziger».

2. Er wordt na artikel 1 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

De rekeneenheid, genoemd in dit besluit, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen die in dit besluit zijn uitgedrukt in rekeneenheden, worden omgerekend in euro's naar de koers van de dag van betaling, danwel, in geval van een gerechtelijke procedure, naar de koers van de dag van de uitspraak. De waarde in euro's, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

ARTIKEL II

In het Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, «€ 137 000 per reiziger» vervangen door «400.000 rekeneenheden per reiziger».

ARTIKEL III

Het Besluit ex artikel 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 wordt «een bedrag van € 137 000 per reiziger» telkens vervangen door «400.000 rekeneenheden per reiziger».

2. In artikel 2, eerste lid, wordt «een bedrag van € 1 000» vervangen door «een bedrag van € 1.500».

3. Er wordt na artikel 2 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2a

De rekeneenheid, genoemd in dit besluit, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen die in dit besluit zijn uitgedrukt in rekeneenheden, worden omgerekend in euro's naar de koers van de dag van betaling, danwel, in geval van een gerechtelijke procedure, naar de koers van de dag van de uitspraak. De waarde in euro's, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

ARTIKEL IV

Dit besluit is slechts van toepassing ten aanzien van aansprakelijkheid voortvloeiende uit ongevallen die zich na de inwerkingtreding van dit besluit hebben voorgedaan.

ARTIKEL V

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, 29 september 2020

Willem-Alexander

De Minister voor Rechtsbescherming,
S. Dekker

Uitgegeven de *eenentwintigste* oktober 2020

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit besluit verhoogt een aantal aansprakelijkheidslimieten in het personenvervoer. Beperking van aansprakelijkheid is gebruikelijk in het vervoerrecht. Het risico van de vervoerder is daardoor beter te verzekeren, omdat de maximale schadevergoeding te berekenen is. Er zijn verschillende mogelijkheden waarop de aansprakelijkheid kan worden beperkt. Dit kan door de aansprakelijkheid te beperken *per reiziger* of *per stuk bagage of lading*. De schade van een reiziger wordt dan tot een bepaalde limiet vergoed. Ook kan de schade *per gebeurtenis* worden beperkt. Dit is de zogenaamde globale limiet. Per gebeurtenis wordt dan een fonds gevormd, dat strekt ter compensatie van alle personen die schade hebben geleden. Beperking van aansprakelijkheid voor het vervoerrecht is geregeld in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Dit besluit wijzigd een drietal besluiten die een limiet per reiziger kennen. Deze limieten zijn sinds 1991, met uitzondering van aanpassing aan de euro, niet gewijzigd. De limieten worden nu verhoogd, omdat de Hoge Raad heeft geoordeeld dat een verhoging aangewezen is (zie ook onder «Verhoging aansprakelijkheidslimieten»). Het besluit verhoogt de aansprakelijkheidslimieten voor de volgende situaties:

- dood of letsel van een reiziger in geval van een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren (zie artikel III, onderdeel 1);
- vertraging van een reiziger en verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage in geval van een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren (zie artikel III, onderdeel 2);
- dood of letsel van een reiziger in geval van een overeenkomst van binnenlands openbaar personenvervoer (zie artikel II); en
- dood of letsel van een reiziger in geval van een overeenkomst van personenvervoer die niet elders in Boek 8 BW is geregeld (zie artikel I).

Verhoging aansprakelijkheidslimieten

Per 1 maart 2009 zijn onder meer de aansprakelijkheidslimieten per reiziger voor het binnenlands personenvervoer per spoor en over de weg verhoogd (zie het Besluit van 24 november 2008 tot wijziging van enkele besluiten ter uitvoering van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met verhoging van de aansprakelijkheidslimiet in het binnenlands personenvervoer (Stb. 2008, 505)). De aansprakelijkheidslimieten per reiziger voor het zeevervoer en het vervoer over binnenwateren zijn toen niet verhoogd. De reden hiervoor was dat er op dat moment internationale ontwikkelingen speelden, die moesten worden afgewacht. Gedoeld werd op de ratificatie door Nederland van het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976, (Trb. 2006, 17, hierna: het Protocol 1996) en de onderhandelingen over het op 27 september 2012 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)(Trb. 2013, 72, hierna: het CLNI 2012). Het CLNI 2012 en het Protocol 1996 regelen een globale limitering voor het zeevervoer respectievelijk het vervoer over binnenwateren. Inmiddels heeft Nederland het Protocol van 1996 geratificeerd en zijn het CLNI 2012 en de bijbehorende uitvoeringswetgeving voor Nederland per 1 juli 2019 in werking getreden. Ook zijn in 2014 de limieten per reiziger voor het vervoer van passagiers over zee verhoogd door het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (Trb. 2011, 110) (hierna: het Verdrag van Athene).

De aansprakelijkheidslimieten per reiziger in geval er sprake is van personenvervoer over binnenwateren zijn tot op heden nog niet verhoogd. Wel heeft de Hoge Raad een inflatiecorrectie toegepast op de geldende limiet voor personenschade. De Hoge Raad heeft hierbij geoordeeld dat een verdere verhoging aan de wetgever is (zie HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:729). Met dit besluit wordt hieraan gehoor gegeven. De limieten sluiten door dit besluit aan bij de aansprakelijkheidslimieten voor personenvervoer voor reizigers bij vervoer over zee (zie artikel III, onderdeel 1). Er is voor deze aansluiting gekozen, omdat vervoer over zee het meest vergelijkbaar is met vervoer over binnenwateren, aangezien beide vervoersmodaliteiten plaatsvinden op een schip. De schade is hierdoor meer vergelijkbaar dan bij voorbeeld vervoer over de weg of per spoor.

Dit besluit past daarnaast nog een drietal andere limieten aan. Het betreft ten eerste de aansprakelijkheidslimieten voor openbaar personenvervoer over binnenwateren (zie artikel II) en voor overeenkomsten van personenvervoer die niet elders in Boek 8 BW zijn geregeld (zie artikel I). Deze limieten zijn net zo hoog als die voor personenvervoer over binnenwateren en evenmin verhoogd sinds de invoering van het Nieuw BW. De limieten worden daarom op dezelfde wijze verhoogd als de limiet voor personenvervoer over binnenwateren. Ten tweede wordt de aansprakelijkheidslimiet voor vertraging van een reiziger en verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage bij vervoer over binnenwateren verhoogd tot € 1.500,- (zie artikel III, onderdeel 2). Hierdoor sluit de limiet aan bij de limiet die geldt voor verlies of beschadiging van bagage van een reiziger bij binnenlands openbaar personenvervoer.

Regeldrukeffecten

De verwachting is dat de verhoging hooguit zal leiden tot een geringe stijging van de verzekeringspremies. Schepen zijn niet alleen verzekerd voor schade die in Nederland is veroorzaakt, maar (vaak) voor heel Europa. In bepaalde andere Europese landen geldt al een hogere limiet, waardoor de verzekeringsdekking op dit moment al hoger is dan de limiet die thans in Nederland geldt. Het Adviescollege toetsing regeldruk deelt deze analyse.

Internetconsultatie

Over het besluit is door middel van internetconsultatie geconsulteerd. Hierop is één reactie ontvangen van de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa, mede namens het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en het Verbond van verzekeraars. Deze partijen zijn van mening dat het logischer is om de aansprakelijkheidslimieten slechts te verdubbelen zoals bij het CLNI 2012 is gedaan ten opzichte van het CLNI 1988. Daarnaast zou dan nog een inflatiecorrectie kunnen worden toegepast. Verder vinden zij dat het meer in lijn der verwachting ligt om aan te sluiten bij de aansprakelijkheidslimieten van de andere vervoersmodaliteiten die reeds zijn aangepast dan bij het vervoer van reizigers over zee. Naar aanleiding van deze reactie is in de toelichting onder «Verhoging aansprakelijkheidslimieten» verduidelijkt dat is aangesloten bij het vervoer over zee, omdat dit het meest vergelijkbaar is met vervoer over binnenwateren. Er is niet voor gekozen om aan te sluiten bij het CLNI 2012, omdat het CLNI 2012 globale limieten bevat en het besluit limieten per reiziger of voor bagage wijzigt.

Artikel I (vangnetbepaling: limiet overeenkomsten van personenvervoer).

Het besluit wijzigt artikel 1 van het Besluit ex artikel 85 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: het Besluit ex 8:85 BW). Het Besluit ex 8:85 BW regelt de aansprakelijkheidslimiet voor de vervoerder in het geval van dood of letsel van de reiziger als er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer als bedoeld in artikel 80 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW). Artikel 8:80 BW omvat alle overeenkomsten van personenvervoer die niet elders in Boek 8 BW zijn geregeld (zie artikel 8:92 BW). Het is een vangnetbepaling die geldt voor onder andere vervoersovereenkomsten voor vervoer per lift, roltrap of kabelbaan. Artikel 1 van het Besluit ex 8:85 BW bepaalt thans dat de schadevergoeding die de vervoerder in het geval dood of letsel van een reiziger mogelijkerwijs is verschuldigd, is beperkt tot een bedrag van € 137.000,- per reiziger. Dit besluit wijzigt deze limiet van € 137.000,- per reiziger in een limiet van 400.000 rekeneenheden per reiziger. Het aangeven van de limiet in rekeneenheden en de toevoeging van de definitie van de rekeneenheid zorgen ervoor dat de limieten rekening houden met de inflatie (zie voor een nadere toelichting op de inflatiecorrectie Artikel III, laatste alinea, hieronder).

Artikel II (limiet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer)

Artikel 1, lid 1, onderdeel c, van het Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: het Besluit ex 8:110 BW) wordt ook gewijzigd. Het Besluit ex 8:110 BW regelt de aansprakelijkheidslimiet voor de vervoerder in het geval van een overeenkomst van binnenlands openbaar personenvervoer. Hiervan is sprake bij vervoer van reizigers aan boord van een vervoermiddel, niet zijnde een luchtvaartuig of luchtkussenvoertuig, volgens een dienstregeling (zie artikel 8:100 BW). Artikel 1, lid 1, onderdeel c, van het Besluit ex 8:110 BW bepaalt dat de schadevergoeding die de vervoerder in het geval van dood of letsel van een reiziger mogelijkerwijs is verschuldigd, is beperkt tot € 137.000,- per reiziger. Ook deze limiet wordt gewijzigd in 400.000 rekeneenheden per reiziger.

Artikel III (limieten overeenkomst personenvervoer over binnenwateren; rekeneenheid)

Het Besluit van 11 maart 1991 ter uitvoering van artikel 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: het Besluit ex 8:983 BW) wordt op drie punten aangepast. Het Besluit ex 8:983 BW regelt de aansprakelijkheidslimiet voor de vervoerder in het geval van dood of letsel van de reiziger als er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren. Een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren is de overeenkomst waarbij de vervoerder zich verbindt aan boord van een schip reizigers uitsluitend over de binnenwateren te vervoeren (zie artikel 8:970 BW). De eerste wijziging ziet op artikel 1 van het Besluit ex 8:983 BW. Dit artikel regelt dat de schadevergoeding die de vervoerder in het geval van dood of letsel van de reiziger mogelijkerwijs is verschuldigd, is beperkt tot € 137.000,- per reiziger. Deze limiet wordt gewijzigd in 400.000 rekeneenheden per reiziger.

De tweede wijziging ziet op artikel 2, lid 1, van het Besluit ex 8:983 BW. Dit artikel regelt dat de schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs is verschuldigd bij vertraging van een reiziger en verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage is beperkt tot € 1.000,-. Deze limiet wordt verhoogd tot € 1.500,-. De limiet komt zo overeen met de limiet die thans geldt voor binnenlands openbaar personenvervoer.

De derde wijziging is de toevoeging van de definitie van de rekeneenheid waarnaar wordt verwezen in artikel 1 (nieuw) van het Besluit ex artikel 8:983 BW. Deze rekeneenheid is het bijzondere trekkingsrecht dat is omschreven door het Internationale Monetair Fonds (hierna: IMF). De waarde van het bijzondere trekkingsrecht wordt berekend volgens de waarderingmethode van het IMF. Hierbij wordt rekening gehouden met inflatie. Deze methodiek wordt tevens toegepast bij andere vervoersmodaliteiten, waaronder in het Protocol 1996, het CLNI 2012 en het Verdrag van Athene.

Artikel IV

Het besluit is alleen van toepassing op aansprakelijkheid die ontstaat door ongevallen die hebben plaatsgevonden na inwerkingtreding van het besluit. Vervoerders hebben hun schip verzekerd tot de aansprakelijkheidsgrens en zullen de verzekerde som pas aanpassen op het moment dat de wijziging van de limieten in werking is getreden. Als de wijziging van de limieten onmiddellijke werking zou hebben, zou het kunnen voorkomen dat een ongeval plaatsvindt voor de inwerkingtreding van deze wet, terwijl er pas na de inwerkingtreding een beroep wordt gedaan op de limieten. Dit zou ertoe leiden dat de vervoerder niet verzekerd is tot de limiet op grond van het besluit, maar tot de oude (lagere) limiet. De vervoerder kan failliet gaan als hij voor het onverzekerde bedrag wordt aangesproken, hetgeen nadelig is voor degenen die schade hebben geleden. Dit verkleint de kans dat degene met schade zijn schade vergoed krijgt. Het toepassingsbereik van het besluit is daarom beperkt tot ongevallen die hebben plaatsgevonden na inwerkingtreding van het besluit.

Artikel V

Het besluit treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking. Op deze wijze kan worden aangesloten bij de vaste veranderingen.

De Minister voor Rechtsbescherming,
S. Dekker