

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1964 Nr. 21

A. TITEL

*Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regelen inzake
het vervoer van reizigers overzee, met Protocol;
Brussel, 29 april 1961*

B. TEKST

De tekst van Verdrag en Protocol is geplaatst in *Trb.* 1962, 71.
Verdrag en Protocol zijn in overeenstemming met artikel 15 van
het Verdrag nog ondertekend voor:

Frankrijk 29 november 1962
Roemenië 17 januari 1963
onder het voorbehoud voorzien in paragraaf 2 van het Protocol.

C. VERTALING

**Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regelen inzake
het vervoer van reizigers overzee**

De Hoge Verdragsluitende Partijen,

Geleid door de wens, bepaalde eenvormige regelen inzake het
vervoer van reizigers overzee bij overeenkomst vast te leggen,

Hebben besloten daartoe een Verdrag te sluiten en zijn derhalve
overeengekomen als volgt:

Artikel 1

In dit Verdrag hebben de volgende termen de daaraan hierbij toe-
gekende betekenis:

a) onder „vervoerder” wordt verstaan elk der volgende personen,
voor zover dezen een vervoersovereenkomst aangaan: de eigenaar,
de bevrachter of de exploitant van het schip;

b) „vervoersovereenkomst” betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst voor het vervoeren van reizigers, evenwel met uitsluiting van een chertepartij;

c) onder „reiziger” wordt verstaan een persoon die, op grond van een vervoersovereenkomst, per schip wordt vervoerd;

d) onder „schip” wordt uitsluitend een zeeschip verstaan;

e) „vervoer” heeft betrekking op de tijd gedurende welke een reiziger zich aan boord van het schip bevindt, met inbegrip van het inschepen en ontschepen, doch met uitsluiting van de tijd gedurende welke de reiziger zich eventueel op een kuststation of op een kade of enige andere haveninstallatie ophoudt. Onder „vervoer” wordt tevens verstaan het vervoer over water van de wal naar het schip of omgekeerd, voor zover de kosten daarvan zijn begrepen in de passageprijs, of het voor dit bijkomende vervoer gebruikte vaartuig door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld;

f) „internationaal vervoer” betekent alle vervoer waarbij, volgens de vervoersovereenkomst, de plaats van afvaart en de plaats van bestemming, hetzij in dezelfde staat zijn gelegen, indien een tussen-gelegen aanloophaven in een andere staat wordt aangedaan, hetzij in twee verschillende staten;

g) onder „Verdragsluitende Staat” wordt verstaan een staat welks bekrachtiging van, of toetreding tot, dit Verdrag van kracht is geworden en welks opzegging daarvan niet van kracht is geworden.

Artikel 2

Dit Verdrag is van toepassing op elke vorm van internationaal vervoer, mits het schip de vlag voert van een Verdragsluitende Staat of, blijkens de vervoersovereenkomst, hetzij de plaats van afvaart, hetzij de plaats van bestemming in een Verdragsluitende Staat is gelegen.

Artikel 3

(1) Indien een vervoerder de eigenaar van het vervoerende schip is, ziet hij erop toe en vergewist hij zich ervan dat zijn ondergeschikten en agenten er, bij de uitoefening van hun taak, op toezien dat het schip zeewaardig wordt gemaakt en gehouden, behoorlijk bemand, uitgerust en bevoorraad, bij de aanvang van het vervoer, alsook tijdens het gehele vervoer, en dat in elk ander opzicht de veiligheid van de reizigers is verzekerd.

(2) Indien een vervoerder niet de eigenaar is van het vervoerende schip, vergewist hij zich ervan dat de eigenaar, onderscheidenlijk de exploitant, en diens ondergeschikten en agenten bij de uitoefening van hun taak de nodige aandacht schenken aan de in lid (1) van dit artikel genoemde punten.

Artikel 4

(1) De vervoerder is aansprakelijk voor de schade welke wordt geleden als gevolg van het overlijden van, of van het lichamelijke letsel dat is toegebracht aan, een reiziger, indien het schadebrengende feit tijdens het vervoer plaatsvindt en te wijten is aan een fout of verzuim van de vervoerder, of van diens ondergeschikten of agenten bij de uitoefening van hun taak.

(2) Van een fout of verzuim van de zijde van de vervoerder, diens ondergeschikten en agenten, wordt geacht sprake te zijn, tenzij het tegendeel wordt aangetoond, indien het overlijden of het lichamelijke letsel wordt veroorzaakt door, of verband houdt met, schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand.

(3) Behoudens in de gevallen bedoeld in lid (2) van dit artikel, berust de bewijslast met betrekking tot de fout of het verzuim van de vervoerder, diens ondergeschikten of agenten bij de eiser.

Artikel 5

Indien de vervoerder aantoont dat het overlijden van, of het lichamelijke letsel toegebracht aan, de reiziger werd veroorzaakt of mede werd veroorzaakt door een fout of verzuim van de zijde van de reiziger, kan de Rechtbank, overeenkomstig de bepalingen van haar eigen wetgeving, de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

Artikel 6

(1) De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden van, of het lichamelijke letsel toegebracht aan, een reiziger, gaat nimmer uit boven een bedrag van 250.000 franken, waarbij elke frank geacht wordt 65,5 milligram goud van een gehalte van 900 duizendste fijn te bevatten. Het toegekende bedrag mag worden omgerekend in nationale munteenheden en worden afgerond. Omrekening van dit bedrag in nationale munteenheden, andere dan goud, dient te geschieden volgens de goudwaarde van die munteenheden op de dag van betaling.

(2) Indien, overeenkomstig de wetgeving van de Rechtbank die de zaak in behandeling heeft, schadevergoeding wordt toegekend in de vorm van periodieke uitkeringen, mag de overeenkomstige kapitaalwaarde van deze uitkeringen bovengenoemde grens niet overschrijden.

(3) Niettemin kan de binnenlandse wetgeving van een Hoge Verdragsluitende Partij, voor zover het vervoerders betreft die onderdaan van die Partij zijn, een hogere per capita aansprakelijkheids-grens vaststellen.

(4) Ook kunnen de vervoerder en de reiziger zich, door middel van een speciale overeenkomst, met een hogere per capita aansprakelijkheidsgrens akkoord verklaren.

(5) Eventuele gerechtskosten die een Rechtbank in verband met een proces om schadevergoeding toewijst en vaststelt, vallen niet binnen de in dit artikel omschreven aansprakelijkheid.

(6) De aansprakelijkheidsgrenzen, zoals deze in dit artikel zijn omschreven, gelden voor de gezamenlijke eisen tot schadevergoeding die door of uit naam van een reiziger, diens rechthebbenden of personen te zijnen laste, worden ingediend, voor zover deze eisen op een en hetzelfde geval betrekking hebben.

Artikel 7

De vervoerder mag geen voordelen genieten uit hoofde van de aansprakelijkheidsbeperking omschreven in artikel 6, indien wordt aangetoond dat de schade het gevolg is geweest van een handeling of verzuim van de vervoerder waarbij hetzij opzet tot schadeberokking heeft voorgezeten, hetzij roekeloosheid, met de wetenschap dat dit naar alle waarschijnlijkheid schade tot gevolg zou hebben, in het spel is geweest.

Artikel 8

Door toepassing van de bepalingen van dit Verdrag worden de rechten of verplichtingen van de vervoerder, voor zover deze zijn neergelegd in internationale verdragen inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, of in enigerlei binnenlandse wetgeving nopens een zodanige beperking, niet aangetast.

Artikel 9

Elke bepaling die in de vervoersovereenkomst werd opgenomen voordat het schadebrengende feit had plaatsgevonden, strekkende tot de ontheffing van de vervoerder van zijn aansprakelijkheid tegenover de reiziger of zijn rechthebbenden, of tot de vaststelling van een lagere grens dan de in dit Verdrag bepaalde, alsmede elke andere daarin opgenomen bepaling strekkende tot de afwenteling van de op de vervoerder rustende bewijslast, of tot de eis dat geschillen scheidsrechterlijk of door een bepaald rechtscollege worden beslecht, is nietig, met dien verstande dat de nietigheid van die bepaling de vervoersovereenkomst niet ongeldig maakt, en dat de bepalingen van dit Verdrag daarop van kracht blijven.

Artikel 10

(1) Een eis tot schadevergoeding, ongeacht waarop deze is gegrond, kan uitsluitend worden ingediend met inachtneming van de voorwaarden en grenzen als vermeld in dit Verdrag.

(2) Een eis tot schadevergoeding die verband houdt met door een reiziger opgelopen lichamelijk letsel kan uitsluitend door of uit naam van de reiziger worden ingediend.

(3) Bij overlijden van de reiziger kan een eis tot schadevergoeding uitsluitend door de rechthebbenden van de overledene, of door te zijnen laste komende personen worden ingediend, en alleen indien deze personen, krachtens de wetgeving van de Rechtbank die de zaak in behandeling heeft, gerechtigd zijn een proces aan te vangen.

Artikel 11

(1) In geval van door een reiziger opgelopen lichamelijk letsel is deze gehouden binnen vijftien dagen na de dag van ontschepping de vervoerder schriftelijk van dit letsel in kennis te stellen. Indien de reiziger zich niet aan dit voorschrift houdt, wordt hij, tenzij het tegendeel wordt bewezen, geacht gezond en wel te zijn ontscheept.

(2) De mogelijkheid tot het indienen van een eis tot schadevergoeding, verband houdende met het overlijden van, of het oplopen van lichamelijk letsel door, een reiziger, verloopt na twee jaar.

(3) In geval van lichamelijk letsel wordt deze termijn van twee jaar geacht in te gaan op de dag van de ontschepping van de reiziger.

(4) In geval van overlijden tijdens het vervoer wordt deze termijn van twee jaar geacht in te gaan op de dag waarop de reiziger ontscheept zou zijn.

(5) In geval van lichamelijk letsel dat tijdens het vervoer wordt opgelopen en dat, na de ontschepping, de dood ten gevolge heeft, wordt deze termijn van twee jaar geacht in te gaan op de dag van overlijden, mits dit niet later plaats heeft dan na drie jaar, gerekend van de dag van ontschepping af.

(6) Het recht tot opschorting en onderbreking van de in dit artikel bedoelde termijnen wordt beheerst door de wetgeving van de Rechtbank die de zaak in behandeling heeft; in geen geval echter kan krachtens dit Verdrag een proces worden aangevangen na verloop van een tijdvak van drie jaar, gerekend van de dag van ontschepping af.

Artikel 12

(1) Indien een proces wordt aangevangen tegen een ondergeschikte of een agent van een vervoerder, dat verband houdt met een schadevergoeding als bedoeld in dit Verdrag, heeft deze ondergeschikte of agent, indien hij aantoonbaar dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn taak, het recht zich te beroepen op dezelfde verweermiddelen en begrenzing van zijn aansprakelijkheid als waarop de vervoerder zelf, op grond van dit Verdrag, aanspraak kan maken.

(2) Het totale bedrag dat in dat geval op de vervoerder, diens ondergeschikten en agenten kan worden verhaald, mag de aangegeven grenzen niet overschrijden.

(3) Evenwel is een ondergeschikte of agent van de vervoerder niet gerechtigd zich te beroepen op het in de leden (1) en (2) van dit artikel bepaalde, indien wordt aangetoond dat de schade is ontstaan als gevolg van een handeling of verzuim van de ondergeschikte of de agent waarbij hetzij opzet tot schadeberokkening heeft voorgezeten, hetzij roekeloosheid, met de wetenschap dat dit naar alle waarschijnlijkheid schade tot gevolg zou hebben, in het spel is geweest.

Artikel 13

Dit Verdrag is van toepassing op commercieel vervoer in de zin van artikel 1, voor zover dit wordt uitgevoerd door de staat of publiekrechtelijke rechtspersonen.

Artikel 14

Dit Verdrag tast op geen enkele wijze de bepalingen van enigerlei internationaal verdrag of binnenlandse wetgeving aan, waarbij aansprakelijkheid voor schade ontstaan als gevolg van kernsplitsing is geregeld.

Artikel 15

Dit Verdrag staat open voor ondertekening door de staten die vertegenwoordigd zijn op de elfde zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie.

Artikel 16

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd bij de Belgische Regering.

Artikel 17

(1) Dit Verdrag treedt in werking tussen de twee staten die het het eerst bekrachtigen, drie maanden na het tijdstip waarop de tweede akte van bekrachtiging is nedergelegd.

(2) Ten aanzien van elke ondertekenende staat die dit Verdrag bekrachtigt, nadat de tweede akte van bekrachtiging is nedergelegd, treedt het in werking drie maanden na het tijdstip waarop de akte van bekrachtiging van die staat werd nedergelegd.

Artikel 18

Elke staat die niet vertegenwoordigd was op de elfde zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie, kan tot dit Verdrag toetreden.

De akten van toetreding zullen worden nedergelegd bij de Belgische Regering.

Ten aanzien van de toetredende staat treedt het Verdrag in werking drie maanden na het tijdstip waarop de akte van toetreding van die staat werd nedergelegd, doch niet voor de datum van inwerkingtreding van het Verdrag, zoals vastgesteld bij artikel 17 lid (1).

Artikel 19

Elke Hoge Verdragsluitende Partij heeft het recht dit Verdrag op te zeggen op elk willekeurig tijdstip na de datum van zijn inwerkingtreding ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij. Deze opzegging wordt evenwel eerst van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving van opzegging heeft ontvangen.

Artikel 20

(1) Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan, hetzij ten tijde van de bekrachtiging van of toetreding tot dit Verdrag, hetzij daarna, door middel van een aan de Belgische Regering gerichte schriftelijke kennisgeving verklaren dat dit Verdrag mede van toepassing zal zijn ten aanzien van die landen welke nog geen soevereine rechten hebben verkregen en voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is.

Dit Verdrag is drie maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Belgische Regering mede van toepassing ten aanzien van de in de kennisgeving genoemde landen.

De Organisatie der Verenigde Naties kan de bepalingen van dit artikel toepassen in die gevallen waarin zij optreedt als het behorende gezagsorgaan voor een bepaald land, of waarin zij voor de internationale betrekkingen van een bepaald land verantwoordelijk is.

(2) De Organisatie der Verenigde Naties of een Hoge Verdragsluitende Partij die, overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, een verklaring heeft afgelegd, kan daarna, door middel van een aan de Belgische Regering gerichte kennisgeving, verklaren dat het Verdrag niet langer ten aanzien van dat land van toepassing zal zijn.

De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving van opzegging heeft ontvangen.

Artikel 21

De Belgische Regering doet aan de staten die vertegenwoordigd zijn op de elfde zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie en de tot dit Verdrag toetredende staten mededeling van:

(1) de krachtens de artikelen 15, 16 en 18 ontvangen ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen;

(2) de datum waarop dit Verdrag overeenkomstig artikel 17 in werking zal treden;

(3) de kennisgevingen met betrekking tot de territoriale toepassing in dit Verdrag overeenkomstig artikel 20;

(4) de ingevolge artikel 19 ontvangen opzeggingen.

Artikel 22

Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan drie jaar na de inwerking-treding van dit Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij, of daarna, verzoeken een conferentie bijeen te roepen ter behandeling van voorstellen tot wijziging van dit Verdrag.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij die het voornemen heeft van dit recht gebruik te maken, dient de Belgische Regering daarvan te verwittigen, die, mits een derde der Hoge Verdragsluitende Partijen daarmede instemt, binnen zes maanden de conferentie bijeenroept.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, wier volmachten in goede vorm zijn bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, de 29ste april 1961, in de Franse en de Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, in één exemplaar, dat zal blijven berusten in het archief van de Belgische Regering, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften ervan zal uitgeven.

(Voor de ondertekeningen zie Trb. 1962, 71, blz. 14 t/m 19 en blz. 26, alsmede rubriek B hierboven.)

Protocol

Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan op het tijdstip waarop zij dit Verdrag ondertekent of bekrachtigt of tot dit Verdrag toetreedt de volgende voorbehouden maken:

(1) het Verdrag niet te zullen uitvoeren ten aanzien van vervoer dat, volgens haar nationale wetgeving, niet als internationaal vervoer kan worden aangemerkt;

(2) het Verdrag niet te zullen uitvoeren indien zowel de reiziger als de vervoerder een onderdaan is van deze Verdragsluitende Partij;

(3) dit Verdrag te zullen uitvoeren, hetzij door het rechtskracht te verlenen, hetzij door het opnemen van de bepalingen van dit Verdrag in haar nationale wetgeving, in een vorm die met die wetgeving in overeenstemming is.

(Voor de ondertekeningen zie Trb. 1962, 71, blz. 20 t/m 25 en blz. 26, alsmede rubriek B hierboven.)

D. GOEDKEURINGE. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1962, 71.

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel 18 van het Verdrag heeft de volgende Staat een akte van toetreding tot Verdrag en Protocol bij de Regering van het Koninkrijk België nedergelegd:

Cuba 7 januari 1963
onder de voorbehouden voorzien in de paragrafen 1, 2 en 3 van het Protocol.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1962, 71.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1962, 71.

In overeenstemming met artikel 60, lid 2, der Grondwet en artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk zijn Verdrag en Protocol medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal, aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen bij brieven van 29 augustus 1963 (*Bijl. Hand. II* 1963—7290 (R 362), nr. 1).

Uitgegeven de *achttiende* februari 1964.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.