

Vergaderjaar 2011–2012

33 216 (R 1980)

Goedkeuring van het op 1 november 2002 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974 (Trb. 2011, 110)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING¹

A. Algemeen

1. Inleiding

Op 13 december 1974 is te Athene in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974 (hierna: «het Verdrag van Athene 1974»). Het Verdrag regelt de aansprakelijkheid van vervoerders voor dood of persoonlijk letsel van een passagier en voor verlies of beschadiging van zijn bagage. Het Koninkrijk der Nederlanden is destijds geen partij geworden bij dit Verdrag. De belangrijkste reden was dat de in dat Verdrag van 1974 gestelde limieten aan de bedragen die als schadevergoeding aan de passagier kunnen worden toegekend, te laag waren.

Op 1 november 2002 is te Londen tot stand gekomen het Protocol tot wijziging van het Verdrag van Athene 1974 (hierna te noemen: «het Protocol 2002» of «het Protocol»). Met het Protocol zijn de aansprakelijkheidslimieten verhoogd. Daarmee is een obstakel voor het Koninkrijk der Nederlanden om partij te worden bij het Protocol weggevallen. Daarnaast is het ook wenselijk dat het Koninkrijk partij wordt, gezien de internationale aard van vervoer van reizigers over zee. Het Protocol brengt op internationaal niveau een uniforme aansprakelijkheidsregeling tot stand, waardoor de rechtszekerheid van zowel vervoerders als reizigers wordt bevorderd. Het introduceert voor vervoerders een verzekeringsplicht met een stelsel van certificering. Geschade reizigers krijgen een rechtstreekse vordering tot vergoeding van hun schade tegen de verzekeraar van de vervoerder.

Het onderhavige voorstel van rijkswet strekt tot goedkeuring van het Protocol 2002 voor het gehele Koninkrijk der Nederlanden. De artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag van Athene 1974, zoals gewijzigd door het Protocol, vormen samen met de artikelen 17 tot met 25 van het Protocol en een bijlage, het Verdrag van Athene met betrekking tot het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002 (artikel 15, derde lid, Protocol 2002). Het Verdrag van Athene 1974 en het Protocol moeten tezamen worden gelezen en geïnterpreteerd als een enkel instrument (artikel 15,

¹ Het in het opschrift genoemde Tractatenblad 2011, nr. 110 is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

eerste lid, Protocol 2002). Het gewijzigde verdrag wordt hierna aangeduid als «het Verdrag van Athene 2002» of «het Verdrag». Een geconsolideerde tekst is gepubliceerd in Tractatenblad 2011, 110. Het Protocol 2002 is ondertekend door Duitsland, Finland, Noorwegen, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Zeven andere staten zijn tot het Protocol toetreden, te weten: Albanië, Belize, Letland, Palau, Servië, Syrië en St. Kitts en Nevis.

Binnen de Europese Unie (EU) wordt voorbereid dat de EU en de EU-lidstaten partij worden bij het Protocol 2002. De EU kan als organisatie voor regionale economische integratie op grond van artikel 19 van het Protocol 2002 partij worden bij het Protocol. Naast de Europese Unie zullen ook de lidstaten toetreden tot het Protocol voor wat betreft de onderwerpen die niet onder de bevoegdheid van de Europese Unie vallen, zoals de opt-out clausule uit het Protocol op grond waarvan staten hogere aansprakelijkheidsgrenzen mogen vaststellen, en certificering en erkenning van verzekeringscertificaten.

Het Protocol treedt in werking nadat 10 staten door middel van bekrachtiging of toetreding partij zijn geworden. Vanzelfsprekend wordt aan dat aantal voldaan wanneer alle EU-lidstaten partij worden bij het Protocol.

2.1. Verhouding met regelgeving van de Europese Unie

Op het terrein van personenvervoer over zee is behalve het Verdrag van Athene 2002, ook een EU-verordening tot stand gekomen: Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (PbEU 2009, L131; hierna: «Athene Verordening»). De inhoud van deze Verordening, waaraan de EU-lidstaten gebonden zijn, komt voor een groot deel overeen met de inhoud van het Verdrag van Athene 2002. Ook de toepassingsgebieden van beide regelingen overlappen gedeeltelijk. Voor een uitgebreidere toelichting op de verhouding tussen het Verdrag en de regelgeving van de EU, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de uitvoeringswetgeving bij de Verordening en het Protocol. Deze uitvoeringswetgeving wordt tegelijk met dit voorstel van rijkswet tot goedkeuring bij de Tweede Kamer ingediend.

Het partij worden bij het Protocol 2002 is een gezamenlijke aangelegenheid van de EU-lidstaten en de Europese Unie. De lidstaten kunnen niet zonder de Europese Unie bij het Protocol partij worden omdat sprake is van een gemengde bevoegdheid. Daarvoor bestaan twee redenen. In de eerste plaats bevat het Protocol 2002 regels over de rechterlijke bevoegdheid en over erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken. Sinds het bestaan van Verordening (EG) 44/2001 van de Raad van de Europese Unie van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging inzake burgerlijke en handelszaken (PbEG 2001, L12; hierna: «EEX Verordening») heeft de EU exclusieve competentie ten aanzien van deze onderwerpen. In de tweede plaats geldt dat met de komst van de Athene Verordening de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers bij vervoer over zee ook onder de competentie valt van de Europese Unie. Uitzonderingen betreffen slechts de onderdelen waar de Verordening de EU-lidstaten toestaat van de Verordening af te wijken in hun nationale recht of de onderdelen waarvoor de lidstaten geen bevoegdheden hebben overgedragen, te weten certificering en erkenning van verzekeringscertificaten.

2.2. Raadsbesluit

Op voorstel van de Europese Commissie heeft de Raad op 31 maart 2011 twee besluiten genomen betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 (zie bijlagen

I en II bij document nr. 8493/11 JUSTCIV 83). Deze besluiten zijn ter goedkeuring aan het Europees Parlement gezonden. Het eerste besluit betreft de goedkeuring van de toetreding van de Europese Unie tot het Protocol 2002 wat de aangelegenheden betreft die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. Dit besluit, dat betrekking heeft op alle bepalingen van het Protocol met uitzondering van de artikelen 10 en 11, betreft de materie die door de Athene Verordening wordt geregeld.

Het tweede besluit betreft de toetreding van de Europese Unie tot het Protocol 2002 voor wat betreft artikelen 10 en 11 van dat Protocol. Dit tweede besluit heeft betrekking op de materie die door de EEX Verordening wordt bestreken (rechterlijke bevoegdheid en erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen). Dit besluit houdt in dat de regels inzake de rechterlijke bevoegdheid van artikel 10 van het Protocol voorrang krijgen op de desbetreffende regels van de Europese Unie. De in artikel 11 van het Protocol vastgelegde regels inzake de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen krijgen echter geen voorrang op de desbetreffende regels van de Europese Unie. Voor het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken gelden bijzondere regels. Deze worden uitgelegd in het besluit.

De twee besluiten moeten nog worden goedgekeurd door het Europees Parlement, waarna de Europese Unie en de lidstaten kunnen toetreden tot het Protocol.

Overigens zal de Europese Unie, als ook elke lidstaat afzonderlijk, een voorbehoud maken als bedoeld in de Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene die door de Juridische Commissie van de IMO zijn aangenomen op 19 oktober 2006 (zie IMO Circular letter No. 2 758 van 20 november 2006). Het maken van het voorbehoud is opgenomen in het voornoemde eerste Raadsbesluit, in combinatie met de Athene Verordening. Het voorbehoud houdt in dat de aansprakelijkheid wegens dood of letsels van een passagier als gevolg van – kort gezegd – terroristische risico's in geval van medeschuld of nalatigheid van de vervoerder, wordt beperkt tot het laagste van de volgende bedragen: 250 000 SDR («the Special Drawing Rights») per passagier per afzonderlijk geval of 340 miljoen SDR per schip per afzonderlijk geval.

Het voorbehoud, dat door het Koninkrijk der Nederlanden zal worden gemaakt, wordt hierbij ter parlementaire goedkeuring voorgelegd.

3. Uitvoeringswetgeving

Tegelijk met dit wetsvoorstel wordt een voorstel van wet tot Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van zowel het Verdrag van Athene 2002 als van de Athene Verordening (EG, 392/2009) ingediend. Dat voorstel van wet wijzigt onder meer afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, betreffende de overeenkomst van personenvervoer over zee.

De goedkeuring van het Protocol voorziet ook in een toekomstige toepassing van het Verdrag van Athene 2002 ten aanzien van Bonaire, Sint Eustatius en Saba (het Caribische deel van Nederland). Met het oog op de rechtszekerheid van vervoerders en reizigers, is het wenselijk dat voor zowel het Europese als het Caribische deel van Nederland zoveel mogelijk een uniforme aansprakelijkheidsregeling tot stand komt. Voor de toepassing op het Caribische deel van Nederland is afzonderlijke uitvoeringswetgeving nodig: in dit geval aanpassing van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES aan het Protocol. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een EU-Verordening niet geldt voor het Caribische deel van Nederland, zoals dat wel voor het Europese deel van Nederland het geval is. Immers Bonaire, Sint Eustatius en Saba maken geen deel uit van het EU-gebied.

4. Koninkrijkspositie

De regeringen van Aruba en Sint Maarten hebben de wenselijkheid van medegelding van het Protocol 2002 voor hun landen nog in beraad. De regering van Curaçao heeft aangegeven vooralsnog geen medegelding voor haar land te wensen. Gelet op de internationale aard van vervoer van reizigers over zee en de rol van Curaçao hierin, wordt door Curaçao echter niet uitgesloten dat dit standpunt in de toekomst wordt herzien en dat het Protocol van 2002 mede voor dat land zal gaan gelden. De Caribische landen van het Koninkrijk hebben, voor tot bekrachtiging van het Protocol voor de landen overgegaan kan worden, uitvoeringswetgeving nodig. Op dit moment kunnen de regeringen niet aangeven wanneer die wetgeving gereed kan zijn. Het vervaardigen van de wetgeving zal dan ook een punt van aandacht zijn in de desbetreffende overleggen tussen de landen van het Koninkrijk. Zodra de noodzakelijke wetgeving gereed is, zal het Protocol kunnen worden bekrachtigd voor het betreffende Caribische land. Om het mogelijk te maken dat, wanneer de regeringen van Aruba, Curaçao of Sint Maarten medegelding wenselijk achten, die medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt thans dan ook goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

B. Artikelsgewijze toelichting van het Verdrag van Athene 2002

De artikelen 2 tot en met 14, alsmede artikel 16 van het Protocol 2002 wijzigen het oorspronkelijke Verdrag van Athene 1974. Ook worden enkele nieuwe artikelen toegevoegd. Daarnaast is in een bijlage een modelcertificaat opgenomen voor de door het Protocol verplicht gestelde verzekering voor vervoerders van passagiers over zee.

De hierna volgende toelichting volgt de in het Tractatenblad gepubliceerde geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene 2002 en betreft de artikelen 1 tot en met 22bis. Indien artikelen op basis van het Protocol 2002 zijn gewijzigd of toegevoegd, wordt voor de volledigheid het desbetreffende artikel van het Protocol vermeld.

Artikel 1 (zie artikelen 2 en 3 van het Protocol) Begripsomschrijvingen

Dit artikel geeft definities van verschillende begrippen die voor de toepassing van het Verdrag van Athene 2002 van belang zijn. Zo is bepaald wat moet worden verstaan onder de begrippen «vervoerder» (artikel 1, eerste lid, onder a), «feitelijke vervoerder» (artikel 1, eerste lid, onder b), «schip» (artikel 1, derde lid), «passagier» (artikel 1, vierde lid) en «bagage» (artikel 1, vijfde en zesde lid).

Het Verdrag van Athene 2002 heeft betrekking op internationaal vervoer. Daarvan is sprake als volgens de vervoerovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende staten liggen of in één enkele staat als er volgens de vervoerovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere staat is (artikel 1, negende lid). Buiten de reikwijdte van het Verdrag valt het vervoer van goederen of voertuigen krachtens een overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft; in dat geval is geen sprake van «bagage» van een «passagier». Ook levende dieren zijn geen bagage in de zin van het Verdrag (artikel 1, vijfde lid). Het vervoer betreft de periode van varen op zee en de periode waarin de passagier en zijn hutbagage worden ingescheept en ontscheept. Ten aanzien van andere bagage dan hutbagage, heeft het vervoer betrekking op de gehele periode waarin de vervoerder of zijn hulppersoon die bagage onder zijn hoede heeft (artikel 1, achtste lid).

Artikel 1bis (zie artikel 14 van het Protocol) Bijlage

Een model voor een verzekeringscertificaat dat aan de vervoerder wordt verstrekt wanneer hij voldoende is verzekerd (artikel 4bis, tweede lid), is een integrerend onderdeel van het Verdrag. Het model is opgenomen in een bijlage bij het Verdrag. Wijziging van deze bijlage, waarvan de inhoud van uitvoerende aard is ten opzichte van de bepalingen van het Verdrag waar de bijlage onderdeel van vormt, behoeft op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

Artikel 2. Toepassing

Dit artikel bepaalt dat het Verdrag van Athene 2002 van toepassing is op het internationaal vervoer van passagiers over zee, indien het vervoer aan een Verdragsstaat is verbonden door tenminste één van de volgende factoren:

- de vlaggenstaat van het schip waarop het vervoer plaatsvindt is een Verdragsstaat;
- de staat waarin het schip is geregistreerd is een Verdragsstaat;
- de staat waarin de vervoerovereenkomst tot stand kwam is een Verdragsstaat;
- de staat van vertrek of bestemming is een Verdragsstaat.

Het Verdrag is niet van toepassing indien het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid op basis van een ander verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage over zee moeten worden toegepast (tweede lid). Het Nederlandse recht kent niet een dergelijk alternatief aansprakelijkheidsregime.

Artikel 3 (zie artikel 4 van het Protocol) Aansprakelijkheid van de vervoerder

Dit artikel regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder vanwege incidenten die tijdens het vervoer hebben plaatsgevonden. Indien de dood of het letsel van een reiziger optreedt, wordt onderscheiden tussen de gevallen waarin de oorzaak is gelegen in een scheepvaartincident en andere gevallen. Van een scheepvaartincident is sprake in geval van schipbreuk, kapzeisen, aanvaring of stranden van een schip, bij explosie of brand aan boord of bij een defect aan het schip (vijfde lid, onder a). Wanneer de dood of het letsel van de reiziger is veroorzaakt door een scheepvaartincident, rust op de vervoerder een risicoaansprakelijkheid voor de ontstane schade tot een bedrag overeenstemmend met 250 000 rekeneenheden (eerste lid). De slachtoffers kunnen de vervoerder aansprakelijk stellen zonder dat sprake hoeft te zijn van verwijtbaar of onzorgvuldig handelen van de vervoerder. De risicoaansprakelijkheid geldt niet wanneer de vervoerder bewijst dat het scheepvaartincident het gevolg is van samengevat een oorlog, andere vijandigheden, een natuurverschijnsel, of gedragingen van een derde die daarmee de bedoeling had het incident te veroorzaken, zoals een terroristische aanslag (eerste lid, onder a en b). In het geval de schade door dood of letsel, veroorzaakt door een scheepvaartincident, hoger is dan 250 000 rekeneenheden, is de vervoerder aansprakelijk voor het meerdere, tenzij hij bewijst dat het scheepvaartincident niet door zijn schuld of nalatigheid (hierna: in overeenstemming met de terminologie van het Burgerlijk Wetboek: «fout of nalatigheid») veroorzaakt is. Voor dit meerdere geldt dus een schuldaansprakelijkheid. Voor een uitleg van deze rekeneenheden en de corresponderende bedragen in euro's wordt verwezen naar de toelichting op artikel 9.

In het geval de dood of het letsel van een reiziger niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident rust op de vervoerder een schuldaansprakelijkheid (tweede lid). Hij is alleen aansprakelijk, als de schadeveroorzakende gebeurtenis aan zijn fout of nalatigheid te wijten is.

Bij schade als gevolg van verlies of beschadiging van hutbagage geldt eveneens schuldaansprakelijkheid van de vervoerder (derde lid). Wanneer de schade is veroorzaakt door een scheepvaartincident wordt de fout of nalatigheid van de vervoerder aangenomen. Dit betekent een omgekeerde bewijslast voor de vervoerder: hij is aansprakelijk tenzij hij bewijst dat het schadeveroorzakende scheepvaartincident niet aan zijn fout of nalatigheid te wijten is. Wanneer echter schade aan hutbagage is ontstaan tijdens het vervoer als gevolg van bijvoorbeeld een hevige storm (geen scheepvaartincident in de zin van artikel 3, vijfde lid, van het Verdrag), dient degene die de vervoerder aansprakelijk stelt, te bewijzen dat sprake is van fout of nalatigheid van de vervoerder.

In het geval schade is geleden als gevolg van verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage doet niet ter zake of sprake is van een scheepvaartincident. In die gevallen geldt voor de vervoerder een schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast: de vervoerder is aansprakelijk tenzij hij bewijst dat het schadeveroorzakende incident niet aan zijn fout of nalatigheid te wijten is (vierde lid).

Artikel 4. Feitelijke vervoerder

Het kan voorkomen dat het vervoer waarop het Verdrag van toepassing is, geheel of gedeeltelijk door een ander wordt verricht dan degene die de vervoerovereenkomst is aangegaan. De vervoerder kan bijvoorbeeld het feitelijke vervoer opdragen aan de eigenaar van een schip. De vervoerder blijft ook in die gevallen aansprakelijk voor het gehele vervoer (eerste lid). De feitelijke vervoerder is onderworpen aan, en kan zich beroepen op de bepalingen van het Verdrag voor het deel van het vervoer dat hij heeft verricht.

Voor zover de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk verbonden. De schuldeiser heeft tegenover beiden aanspraak op het totale bedrag van de schadevergoeding.

Artikel 4bis (zie artikel 5 van het Protocol) Verplichte verzekering

Dit artikel bevat een verzekeringsplicht voor vervoerders van reizigers over zee. De vervoerder moet een verzekering afsluiten ter dekking van de uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel van een reiziger. Het bedrag waartegen de vervoerder verplicht is zich te verzekeren is gelijk aan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid strekt (eerste lid). De vervoerder ontvangt een certificaat als bewijs dat hij aan de verzekeringsplicht heeft voldaan. De vordering tot vergoeding van schade onder het Verdrag kan rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld, worden ingesteld (tiende lid). De mogelijkheid van een directe actie jegens de verzekeraar biedt de benadeelde reiziger extra bescherming; hij is niet afhankelijk van de kredietwaardigheid van de vervoerder.

Aan de verzekeraar komen alle verweermiddelen toe die de vervoerder tegen de vordering zou hebben kunnen aanvoeren, met uitzondering van – kort gezegd – financieel onvermogen.

Artikel 5. Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is in beginsel niet aansprakelijk voor verlies van onder meer geld, waardepapieren en juwelen.

Artikel 6. Medeschuld

De aansprakelijkheid van de vervoerder kan door de rechter worden beperkt wanneer hij aantoont dat de passagier heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade waarvoor een vergoeding wordt gevorderd.

Artikel 7 (zie artikel 6 van het Protocol) Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel

De aansprakelijkheid van de vervoerder, die op grond van artikel 3 van het Verdrag aansprakelijk is voor de dood of het letsel van een passagier, is beperkt tot maximaal het bedrag dat overeenkomt met 400 000 rekeneenheden per passagier (eerste lid).

Aansprakelijkheidsbeperking is niet ongebruikelijk in het zeevervoer. Onder andere het op 2 mei 1996 te Londen tot gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid van maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1997, 300) bevat een regeling voor beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Dit verdrag is op 23 maart 2011 in werking getreden voor het Europese deel van Nederland.

Staten die partij zijn bij het Verdrag mogen in hun nationale recht een hogere aansprakelijkheidsgrens vastleggen dan hiervoor genoemd. Het Koninkrijk zal voorsnog niet afwijken van de in het Verdrag bepaalde grenzen omdat daarmee internationale uniformiteit kan worden bereikt. In elk geval moeten de verdragsstaten de Secretaris-Generaal van de IMO informeren over de aansprakelijkheidsgrenzen die zij zullen hanteren.

Artikel 8 (zie artikel 7 van het Protocol) Aansprakelijkheidsgrens bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

Ook de aansprakelijkheid van de vervoerder vanwege schade aan bagage en voertuigen is beperkt. In artikel 8 zijn verschillende maxima bepaald, afhankelijk van de aard van de schade. De vervoerder en de passagier kunnen overigens afspreken dat de aansprakelijkheid van de vervoerder verder is beperkt (vierde lid), binnen grenzen die in het Verdrag zijn bepaald.

Artikel 9 (zie artikel 8 van het Protocol) Rekeneenheid en omrekening

De aansprakelijkheidsgrenzen van het Verdrag zijn uitgedrukt in rekeneenheden. De rekeneenheid die in het verdrag wordt gebruikt is het bijzondere trekingsrecht (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 (IMF), de waarderingsmethode van het IMF gebruikt om de bedragen in nationale munteenheden om te rekenen. Aangezien het Koninkrijk der Nederlanden lid is van het IMF wordt de waarderingsmethode van het IMF gebruikt (zie www.imf.org). Eén SDR is op 18 februari 2011 gelijk aan ongeveer € 1,15. Daarmee komt 250 000 SDR overeen met ongeveer € 287 293, en 400 000 SDR met ongeveer € 459 669.

Artikel 10. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen

Dit artikel staat toe dat vervoerder en passagier in hun vervoerovereenkomst hogere aansprakelijkheidsgrenzen afspreken dan de grenzen die gelden op grond van de artikelen 7 en 8 van het Verdrag. Lagere limieten mogen zij, behalve in situaties als bedoeld in artikel 8, vierde lid, daarentegen niet overeenkomen. De wettelijke rente en gerechtskosten vallen buiten de aansprakelijkheidsbegrenzing (tweede lid).

Artikel 11. Verweermiddelen en grenzen waarop hulppersonen van de vervoerder zich kunnen beroepen

Hulppersonen kunnen niet op grond van het Verdrag aansprakelijk worden gesteld zolang zij handelen binnen hun taakomschrijving (zie de artikelen 3, vijfde lid en 4, tweede lid). In die gevallen is de vervoerder aansprakelijk, mits voldaan is aan de verdragscriteria voor vervoerders-aansprakelijkheid. Hulppersonen kunnen echter wel buiten het Verdrag om aansprakelijk worden gesteld, bijvoorbeeld op grond van onrechtmatige daad of wanprestatie. Artikel 11 beoogt de hulppersonen van de vervoerder of feitelijke vervoerder bescherming te bieden op grond van het Verdrag, ingeval tegen hen buiten het Verdrag om een vordering wordt ingesteld wegens schade waarop het Verdrag van toepassing is. De hulppersonen kunnen op grond van dit artikel een beroep doen op dezelfde verweren en aansprakelijkheidsgrenzen als de vervoerder of feitelijke vervoerder voor wie zij als hulppersoon optreden.

Artikel 12. Samentelling van vorderingen

Dit artikel regelt de toepassing van de aansprakelijkheidsgrenzen van artikelen 7 en 8 in geval van samenloop van verschillende vorderingen tot schadevergoeding op grond van het Verdrag.

Artikel 13. Verlies van het recht tot beperking van aansprakelijkheid

De vervoerder en diens hulppersonen kunnen zich niet beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen van het Verdrag, wanneer zij door opzet of bewuste roekeloosheid schade hebben veroorzaakt.

Artikel 14. Grondslag voor vorderingen

Dit artikel sluit uit dat tegen de (feitelijke) vervoerder op andere gronden dan die genoemd in het Verdrag een vordering tot schadevergoeding wordt ingesteld bij schade door dood of letsel van de reiziger en bij verlies of beschadiging van bagage als bedoeld in het Verdrag. Een vordering uit onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW) of op grond van wanprestatie (artikel 6:74 BW) jegens de (feitelijke) vervoerder is door dit artikel niet mogelijk, in geval van schade die onder het toepassingsbereik van het Verdrag valt. Het artikel sluit niet uit dat tegen een ander dan de (feitelijke) vervoerder een vordering buiten het Verdrag om wordt ingesteld.

Artikel 15. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

Artikel 15 legt aan de passagier de verplichting op om verlies of beschadiging van zijn bagage schriftelijk aan de vervoerder te melden en stelt termijnen vast waarbinnen die melding moet plaatsvinden. Leeft de passagier deze verplichting niet na, dan wordt in beginsel verondersteld dat hij zijn bagage in goede staat terug heeft gekregen en kan hij geen aanspraak doen op vergoeding van schade aan zijn bagage op grond van het Verdrag.

Artikel 16 (zie artikel 9 van het Protocol) Verjaringstermijn voor vorderingen tot schadevergoeding

Hier wordt een verjaringstermijn vastgesteld van twee jaar voor vorderingen tot schadevergoeding op grond van het Verdrag, die voortvloeien uit dood of letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage. Het tweede lid geeft aan wanneer de verjaringstermijn begint te lopen.

Het derde lid van artikel 16 is gewijzigd door het Protocol. Dit lid regelt de termijnen na verloop waarvan geen vordering uit hoofde van het Verdrag meer kan worden ingesteld. Het vierde lid maakt mogelijk dat de verjaringstermijn wordt verlengd door een daartoe strekkende schriftelijke verklaring van de vervoerder of een schriftelijke overeenkomst van partijen.

Artikel 17 (zie artikel 10 van het Protocol) Bevoegde rechter

Dit artikel regelt welke rechter bevoegd is te beslissen op een vordering die is ingesteld op grond van het Verdrag. De hoofdregel is dat de eiser zijn vordering aanhangig kan maken bij een rechter die zitting houdt in een staat die partij is bij het Verdrag, mits de betreffende staat in nationale regelgeving voorziet in absolute en relatieve competentie (eerste lid).

Artikel 17bis (zie artikel 11 van het Protocol) Erkenning en tenuitvoerlegging

Dit artikel betreft de erkenning en tenuitvoerlegging van uitspraken van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter. Deze uitspraken worden erkend in de staten die partij zijn bij het Verdrag, tenzij de uitspraak verkregen is door bedrog of er geen behoorlijke rechterlijke procedure heeft plaatsgevonden (eerste lid). Het tweede lid bepaalt dat bij de tenuitvoerlegging in staten die partij zijn bij het Verdrag, de in de betreffende staat vereiste formaliteiten in acht genomen moeten worden. Deze formaliteiten mogen echter niet een nieuwe materiële toetsing van de zaak inhouden. Het derde lid staat toe dat staten die partij zijn bij het Verdrag eigen regels voor erkenning en tenuitvoerlegging toepassen, mits deze dezelfde waarborgen bieden voor de mate van erkenning en tenuitvoerlegging als het Verdrag. Naar verwachting zal de Europese Unie van die mogelijkheid gebruik maken (zie hierover ook paragraaf 2).

Artikel 18 (zie artikel 12 van het Protocol) Ongeldigheid van contractuele bedingen

Dit artikel verklaart contractuele bedingen nietig indien zij zijn overeengekomen vóór de schadeveroorzakende gebeurtenis en zij – kort gezegd – het aansprakelijkheidsregime van het Verdrag doorkruisen ten nadele van de reiziger.

Artikel 19. Andere verdragen inzake de beperking van aansprakelijkheid

Het Verdrag van Athene 2002 doet geen afbreuk aan de rechten en verplichtingen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun hulppersonen die voortvloeien uit andere verdragen aangaande de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen.

Artikel 20 (zie artikel 13 van het Protocol) Kernschade

Op grond van het Verdrag ontstaat geen aansprakelijkheid voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval, wanneer de exploitant van een nucleaire installatie reeds aansprakelijk is voor dergelijke schade op grond van het op 29 juli 1960 te Parijs tot stand gekomen Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie (zie laatstelijk Trb. 2010, 26). Dit verdrag geldt uitsluitend voor het Europese deel van Nederland.

Er is evenmin aansprakelijkheid op grond van het Verdrag, indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor kernschade onder het op 21 mei 1963 tot stand gekomen Verdrag van Wenen inzake

wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade (Trb. 1964, 177). Het Koninkrijk der Nederlanden is geen partij bij dit verdrag.

Artikel 21. Commercieel vervoer door overheidsdiensten

Dit artikel ziet op internationale veerdiensten over zee verzorgd door de overheid, op grond van een vervoerovereenkomst als gedefinieerd in het Verdrag. In Nederland is op dit moment geen sprake van dergelijk vervoer, maar mocht dit er wel komen, dan is hierop het aansprakelijkheidsregime van het Verdrag van toepassing.

Artikel 22. Verklaring van niet-toepassing

Op het moment dat een staat partij wordt bij het Verdrag, kan deze schriftelijk verklaren dat hij de verdragsbepalingen niet zal uitvoeren wanneer de passagier en de vervoerder beide onderdanen zijn van de desbetreffende staat. Het Koninkrijk der Nederlanden zal een dergelijke verklaring niet afleggen. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid is het niet wenselijk om onderscheid te maken tussen het beschermingsniveau van Nederlandse en andere passagiers en vervoerders.

Artikel 22bis (zie artikel 16 van het Protocol) Slotbepalingen van het Verdrag

Op grond van dit artikel vormen de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol 2002 de slotbepalingen van het Verdrag van Athene 2002. Deze artikelen bevatten de gebruikelijke bepalingen over onder meer de inwerkingtreding, de opzegging, de wijzigingsprocedure en het depositarisschap.

C. Goedkeuringswet

Artikel 2

In paragraaf 2.2 hierboven is ingegaan op het voorbehoud dat het Koninkrijk der Nederlanden bij de toetreding tot het Protocol 2002 zal maken. Dit voorbehoud is in artikel 2 van het voorstel van rijkswet in vier onderdelen uitgeschreven. Het voorbehoud houdt ten eerste in dat in geval van terroristische risico's en voor schade door onder meer bio-chemische wapens, naast een limiteringsbedrag van 250 000 rekeneenheden per passagier tevens een maximum limiteringsbedrag van 340 000 000 rekeneenheden per schip en per gebeurtenis aan de orde is. Ten tweede worden deze bedragen ook gehanteerd voor de hoogte van de verzekeringsverplichtingen ten aanzien van deze aansprakelijkheidsbedragen. Voorts wordt hiernaar ook specifiek verwezen in de certificaten die door de autoriteiten ten bewijze van een afdoende verzekering worden afgegeven. Het voorbehoud bepaalt tot slot dat het Verdrag van Athene 2002 geheel dient te worden uitgelegd in overeenstemming met de desbetreffende IMO-richtsnoeren en toekomstige wijzigingen daarvan.

Artikel 3

Artikel 23 van het Protocol 2002 is van belang voor de eventuele aanpassing van aansprakelijkheidsgrenzen in de toekomst. Met dit artikel is een stilzwijgende amenderingsprocedure ingebouwd voor de aansprakelijkheidsgrenzen genoemd in artikel 3, eerste lid, artikel 4bis, eerste lid, artikel 7, eerste lid en artikel 8 van het Verdrag. De procedure komt er – kort gezegd – op neer dat op verzoek van een aantal partijen bij het Protocol 2002 een voorstel tot wijziging van de limieten door de Secretaris-Generaal van de IMO aan alle leden van IMO en alle staten die

partij zijn, wordt gezonden. Het voorstel wordt vervolgens besproken in de Juridische Commissie van de IMO. Een besluit tot aanpassing van de aansprakelijkheidsgrenzen vereist a) een twee-derde meerderheid van de partijen bij het Verdrag die aanwezig zijn en meestemmen in de Juridische Commissie en b) dat tenminste de helft van de partijen bij het Verdrag bij de besluitvorming aanwezig is. Een aangenomen wijziging wordt geacht te zijn aanvaard, tenzij binnen achttien maanden ten minste een vierde van de staten die partij zijn bij het Verdrag alsnog tot afwijzing van de wijziging overgaat. Bedacht dient te worden dat het hier, gelet op de in artikel 23, zesde lid, neergelegde criteria voor toepassing van de bijzondere amenderingsprocedure, een regeling betreft die primair ziet op het behoud van de intrinsieke waarde van het Verdrag van Athene 2002 in geval van inflatie en kostenstijgingen, anders dan langs de klassieke, tijdrovende en bewerkelijke weg van een nieuwe diplomatieke conferentie en bekrachtiging door alle lidstaten van het amendement in kwestie. De mogelijkheid om de aansprakelijkheidsgrenzen te verhogen is overigens gelimiteerd in het zevende lid.

In artikel 2 van de Goedkeuringswet is, op de voet van artikel 7, aanhef en onder a, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, bepaald dat aanpassingen van de in de voornoemde artikelen vermelde aansprakelijkheidsgrenzen die overeenkomstig de genoemde amenderingsprocedure tot stand gekomen zijn, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal behoeven. Dit is wenselijk omdat de procedure van artikel 23 tot gevolg kan hebben dat het Koninkrijk wordt gebonden aan een aanpassing van een limiet – strikt genomen een verdragswijziging – die niet vooraf parlementair is goedgekeurd. Het gaat hier dus uitsluitend om aanpassingen van de hoogte van de aansprakelijkheidsgrenzen binnen de grenzen van artikel 23. Voor overige verdragswijzigingen geldt deze bijzondere procedure niet en blijft goedkeuring vooraf door de Staten-Generaal nodig. De voorgestelde bepaling is vergelijkbaar met de bepaling die op dezelfde gronden is opgenomen in de Rijkswet van 7 oktober 2010 tot goedkeuring 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 (Stb. 2010, 782).

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

De minister van Buitenlandse Zaken,
U. Rosenthal

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus