

Vergaderjaar 2011–2012

**33 217**

## **Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van 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), en ter uitvoering van Verordening (EG) 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers bij ongevallen (Pb EU L 131)**

**Nr. 3**

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

### **MEMORIE VAN TOELICHTING<sup>1</sup>**

#### **A Algemeen deel**

##### **Inleiding**

*Een Verdrag en een Verordening voor vervoer van reizigers over zee*

Het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 zoals gewijzigd door het Protocol van 2002 (hierna: Verdrag van Athene 2002 of het Verdrag) regelt het internationaal vervoer van personen over zee. Op het terrein van personenvervoer over zee is niet alleen een Verdrag maar ook een Verordening tot stand gekomen: Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (hierna: Athene Verordening of de Verordening). De Verordening is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag voor de Gemeenschap maar in elk geval uiterlijk op 31 december 2012. In de bijlage van deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen. Het Verdrag en de Verordening bieden de reiziger meer bescherming dan het algemene aansprakelijkheidsrecht. Het Verdrag en de Verordening bevatten een risicoaansprakelijkheid voor de vervoerder. De reiziger hoeft daardoor niet te bewijzen dat de vervoerder schuld heeft of nalatig heeft gehandeld. De vervoerder mag zijn aansprakelijkheid beperken tot een vastgesteld bedrag. Deze bedragen zijn hoger dan in het huidige recht. Reizigers krijgen dus meer vergoed. De vervoerder mag zich niet op aansprakelijkheidsbeperking beroepen indien hij de schade opzettelijk of bewust roekeloos heeft veroorzaakt. Het Verdrag en de Verordening introduceren voor vervoerders een verzekeringsplicht met een stelsel van certificering. Reizigers die schade hebben, krijgen daarbij een directe actie jegens de verzekeraar van de vervoerder. Dit biedt de benadeelde reiziger extra bescherming: een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar

<sup>1</sup> De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

vergroot de kans dat de schade van de reiziger daadwerkelijk wordt vergoed.

#### *Overeenkomsten en verschillen tussen de inhoud van het Verdrag en de Verordening*

De inhoud van de Verordening komt voor een groot deel overeen met de inhoud van het Verdrag van Athene van 2002. De Verordening biedt de reiziger op een aantal punten extra bescherming ten opzichte van het Verdrag. Zo kent de Verordening een voorschotregeling en een informatieverplichting voor de vervoerder. Artikel 6 van de Verordening verplicht de vervoerder tot het betalen van een voorschot in het geval waarin overlijden of persoonlijk letsel is veroorzaakt door een scheepvaartincident. Bij overlijden stelt de Verordening een minimumbedrag van € 21 000 vast voor dit voorschot. Het betalen van dit voorschot staat niet gelijk aan erkenning van aansprakelijkheid en het bedrag kan worden uitgekeerd. Op basis van artikel 7 van de Verordening moet de vervoerder zorgen voor passende en begrijpelijke informatie aan de reizigers over hun rechten uit hoofde van de Verordening. De Verordening sluit de toepassing van enkele bepalingen van het Verdrag van 2002 uit. Het betreft artikelen die materie bevatten die al door andere EU-instrumenten wordt geregeld of typische slotbepalingen van een verdrag (bijvoorbeeld over de ratificatie en de authentieke talen) die niet relevant zijn voor een verordening. De uitgezonderde artikelen hebben betrekking op het toepassingsbereik van het Verdrag van 2002 (artikel 2 eerste lid Protocol van 2002), rechterlijke bevoegdheid (artikel 17), erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken (artikel 17bis), ondertekening, aanvaarding of goedkeuring van het Protocol van 2002 door organisaties voor regionale economische integratie (artikel 19) en herziening en wijziging van het Protocol van 2002 (artikel 22 e.v.).

#### *Overeenkomsten en verschillen in toepassingsgebied van het Verdrag en de Verordening*

Het Verdrag van Athene is van toepassing op internationaal vervoer van passagiers over zee aan boord van zeeschepen. Van internationaal vervoer 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. Op dit internationale vervoer is het Verdrag van Athene van 2002 alleen van toepassing indien het betreffende vervoer aan een Verdragsstaat is verbonden door tenminste één van deze 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 van Athene is bijvoorbeeld van toepassing op vervoer van reizigers over zee van Verdragsstaat Albanië naar een ander land. Dat andere land moet wel een niet-EU-lidstaat zijn, anders geldt de Verordening in plaats van het Verdrag.

De Athene Verordening is van toepassing op internationaal vervoer van reizigers over zee als gedefinieerd in het Verdrag van Athene 2002 en voorts op vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van de Richtlijn 98/18/EG met klasse A en B<sup>1</sup> overeenstemmen, indien:

---

<sup>1</sup> Passagiersschepen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen worden door deze Richtlijn ingedeeld in klassen, afhankelijk van de omstandigheden in de zeegebieden waarin zij varen. Onder klasse A en B vallen de schepen die – kort gezegd – het verst buiten de kustlijn varen.

- a. het schip onder de vlag van een lidstaat vaart of in een lidstaat is geregistreerd;
- b. de vervoerovereenkomst in een lidstaat is gesloten, of
- c. volgens de vervoerovereenkomst de plaats van vertrek of bestemming in een lidstaat is gelegen.

De Verordening is dus bijvoorbeeld van toepassing op vervoer van reizigers tussen EU-lidstaten maar ook op vervoer over zee van Canada naar Alaska aan boord van een schip dat vaart onder Nederlandse vlag, op een cruise in het Caribische gebied ter uitvoering van een vervoerovereenkomst die in de EU is gesloten en op vervoer van passagiers van Spanje naar Marokko. Potentieel is het geografisch toepassingsgebied van het Verdrag groter dan dat van de Verordening omdat alle landen van de wereld partij kunnen worden bij het Verdrag en de Verordening alleen voor EU-lidstaten geldt.

#### *Goedkeuring van toetreding bij het Protocol*

Het Verdrag kent een ruimer geografisch toepassingsgebied dan de Verordening. Gezien de internationale aard van vervoer van reizigers over zee acht de regering het wenselijk dat op Europees en internationaal niveau een uniforme aansprakelijkheidsregeling in werking treedt. Daarnaast geldt dat maritieme verzekeraars alleen verzekeringen afgeven op basis van een internationale regeling. Toetreding tot het protocol bevordert dus de rechtszekerheid van zowel Nederlandse vervoerders en hun verzekeraars als reizigers. Voor toetreding door Nederland is parlementaire goedkeuring nodig. Een voorstel van Rijkswet ter goedkeuring van het Verdrag van Athene zoals gewijzigd door het Protocol van 2002 wordt om die reden tegelijk met dit wetsvoorstel ingediend.

#### *Benodigde aanpassingswetgeving*

Afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) regelt het personenvervoer over zee, met uitzondering van het vervoer per luchtkussen voertuig en het binnenlands openbaar personenvervoer in de zin van afdeling 5 van titel 2. Openbaar vervoer in de zin van afdeling 5 van titel 2 is vervoer volgens een ieder kenbare dienstregeling. Bij binnenlands openbaar personenvervoer over zee kan men denken aan vervoer van Den Helder naar IJmuiden volgens een dienstregeling. De huidige regeling in Boek 8 is voor het grootste deel gebaseerd op het Verdrag van Athene van 1974. Op onderdelen wijkt de huidige regeling echter af. De aansprakelijkheidslimieten zijn hoger dan het Verdrag van Athene van 1974. De regeling inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder voor gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip (artikel 504, derde lid) en schade door een navigatiefout (artikel 517) wijken eveneens af van het Verdrag van Athene 1974. Bovendien kent afdeling 3 geen bijzondere regeling met betrekking tot de aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder die artikel 4 van het Verdrag van 1974 wel kent. Om de Nederlandse wetgeving in overeenstemming te brengen met het Verdrag van Athene 2002 behoeft afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 BW aanpassing. Dit voorstel van wet, ingediend mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, voorziet daarin.

De Verordening is in werking getreden op 29 mei 2009. De Verordening wordt uiterlijk op 31 december 2012 van toepassing. Indien het Verdrag van Athene van 2002 eerder dan 31 december 2012 in werking treedt voor de EU, is ook de Verordening van toepassing met ingang van die eerdere datum. Dat laatste is echter niet waarschijnlijk omdat dan al op 31 december 2011 tien Staten het Verdrag moeten hebben geratificeerd (zie artikel 20 van het Verdrag). Onderdelen van de Verordening behoeven

uitvoering in nationaal recht. Dit voorstel van wet voorziet ook in de benodigde uitvoering van de Verordening.

### *Rechtstreeks werkend Verdrag en Verordening en Boek 8 BW*

Europese Verordeningen werken rechtstreeks. Omzetting in nationale wetgeving is in beginsel niet toegestaan. Artikel 500a, eerste lid, bepaalt daarom dat afdeling 3 niet van toepassing is op de overeenkomst van personenvervoer voor zover daarop de Verordening van toepassing is. Een vergelijkbare bepaling staat voor het luchtvervoer in artikel 8:1346 BW. Daarmee is samenloop tussen de Verordening en afdeling 3 uitgesloten. Artikel 500a, tweede lid, houdt in dat enkele bepalingen van afdeling 3 wel van toepassing zijn op vervoer waarop de Verordening van toepassing is. Dit zijn bepalingen die ofwel uitvoering geven aan artikelen van de Verordening die uitvoering behoeven ofwel bepalingen waarin de Verordening niet voorziet. Hoewel de Verordening voor het grootste gedeelte geen implementatie behoeft, is voor het gebruiksgemak een transponeringstabel opgenomen aan het slot van deze toelichting. Het Verdrag van Athene bevat zowel regels die rechtstreeks werken als regels die uitvoering behoeven. Het opnemen van rechtstreeks werkende Verdragsbepalingen in nationale wetgeving verdient geen aanbeveling, tenzij daarvoor een goede reden is (zie *Kamerstukken II*, 2003/04, 28 946, nr. 6, p. 2 (NaV)). Evenals bij het luchtvervoer in titel 16 is ervoor gekozen het Verdrag van Athene over te nemen in Boek 8 BW. De reden hiervoor is gelegen in de traditie en overige werkwijze van Boek 8 BW, namelijk de noodzaak een regeling te treffen voor personenvervoer over zee dat niet door het Verdrag wordt beheerst, het stellen van aanvullende regels waar het Verdrag van Athene niet in voorziet en het uitvoeren van artikelen uit het Verdrag die uitvoering behoeven. Een voorbeeld van personenvervoer waarop het Verdrag niet van toepassing is, betreft vervoer tussen de Verenigde Staten en Canada aan boord van een Canadees schip zolang deze twee Staten geen partij zijn bij het Verdrag. Anders dan ten aanzien van de Athene Verordening, ontbreekt in het voorgestelde artikel 500a, eerste lid, een herinnering dat afdeling 3 niet van toepassing is voor zover het Verdrag van Athene van toepassing is. Hiervoor is gekozen omdat ook in andere afdelingen van Boek 8 BW waarin bepalingen uit internationale vervoerverdragen zijn overgenomen een dergelijke herinnering ontbreekt. Het enkel in afdeling 3 opnemen van een verwijzing naar het Athene Verdrag zou verwarring kunnen doen ontstaan over de gelding van andere vervoerverdragen waarnaar Boek 8 BW niet verwijst.

Het Verdrag en de Verordening regelen niet al het vervoer van personen over zee. Het Verdrag is alleen van toepassing op internationaal vervoer. Het Verdrag is dus niet van toepassing op nationaal zeevervoer. Het Verdrag is evenmin van toepassing op internationaal vervoer dat niet is verbonden met een Verdragsstaat door middel van de vlag of registratie van het schip, de plaats van totstandkoming van de vervoerovereenkomst of de plaats van vertrek of aankomst. De Verordening is niet van toepassing op vervoer dat niet is verbonden met een EU-lidstaat door middel van de vlag of registratie van het schip, de plaats van totstandkoming van de vervoerovereenkomst of de plaats van vertrek of aankomst. Om reizigers die gebruik maken van vervoer dat buiten het toepassingsgebied van het Verdrag en de Verordening valt dezelfde bescherming te bieden als reizigers die wel onder het Verdrag of de Verordening vallen, is er voor gekozen afdeling 3 in beginsel ook van toepassing te doen zijn op vervoer van reizigers dat buiten het toepassingsgebied van het Verdrag en de Verordening valt. De regels inzake verzekering en certificering uit afdeling 3 zijn echter niet van toepassing op overeenkomsten tot internationaal vervoer die onder het Verdrag noch de Verordening vallen. De reden hiervoor is dat dergelijke verzekeringen in de praktijk alleen kunnen worden verkregen als de verplichting daartoe

internationaal is geregeld. De regels inzake verzekering en certificering zijn wel van toepassing op binnenlands zeevervoer dat niet door het Verdrag en de Verordening wordt geregeld omdat de Verordening voorziet in de mogelijkheid de toepassing van de Verordening uit te breiden tot binnenlands zeevervoer (zie de slotzin van artikel 2 van de Verordening) Uiteraard is voor de toepassing van afdeling 3 wel vereist dat op grond van de regels van internationaal privaatrecht Nederlands recht op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De Nederlandse rechter bepaalt aan de hand van artikel 5, leden 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I) Pb EU L 171, welk nationaal recht toepasselijk is op een vordering uit een overeenkomst tot vervoer van passagiers. Het toepasselijk recht op een buitencontractuele vordering bepaalt de Nederlandse rechter aan de hand van de regels van Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II) Pb EU L 199. Overigens valt niet al het nationaal vervoer over zee onder alle bepalingen van afdeling 3. In de eerste plaats vallen bepaalde vormen van nationaal vervoer onder de Verordening. Dit betreft vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die vallen binnen eerdergenoemde klassen A of B. In de tweede plaats blijkt uit artikel 500 dat binnenlands openbaar personenvervoer niet onder afdeling 3 maar onder afdeling 5 van titel 2 valt. Voor binnenlands openbaar personenvervoer gelden dus de regels van afdeling 5 van titel 2, ongeacht het vervoermiddel.

### *Ongewijzigde artikelen van afdeling 3*

Niet alle huidige artikelen van afdeling 3 behoeven aanpassing tengevolge van het Verdrag van Athene en de Athene Verordening. In deze paragraaf wordt steeds verwezen naar artikelen van het Verdrag. Omdat de Verordening deze artikelen incorporeert, geldt hetzelfde voor de artikelen van de Verordening. Artikel 501 blijft ongewijzigd omdat deze bepaling overeenstemt met artikel 1, achtste lid, van het Verdrag. De definitie van tijd- of reisbevrachting in artikel 502 staat niet in het Verdrag maar verduidelijkt hetgeen in artikel 500 onderdeel e staat en blijft daarom bestaan. Artikel 503 verklaart enkele bepalingen uit Boek 8 niet van toepassing. Ook deze bepaling blijft bestaan. Artikel 509 bepaalt dat de reiziger verplicht is de vervoerder de schade te vergoeden die de reiziger of zijn bagage de vervoerder berokkenen. Het Verdrag regelt de aansprakelijkheid van de reiziger voor schade aan de vervoerder niet. Artikel 509 kan daarom blijven bestaan. Artikel 510 verklaart enkele bepalingen voor het goederenvervoer van overeenkomstige toepassing op de overeenkomst van personenvervoer. Partijen mogen in hun contract echter afwijken van deze regels voor het goederenvervoer. Artikel 511 geeft aan dat de reiziger een klachtplicht heeft. Deze regel dient ter bescherming van de vervoerder. Het moet voorkomen dat de vervoerder zich tegen late aanspraken niet meer kan verweren. Artikel 511 is ontleend aan artikel 15 van het Verdrag en blijft daarom bestaan. Omdat de Verordening door incorporatie van artikel 15 van het Verdrag een rechtstreeks werkende bepaling bevat over de klachtplicht, is artikel 511 niet van toepassing op vervoer dat onder de Verordening valt. Het voorgestelde artikel 500a, eerste lid, maakt dat duidelijk. Het geldende artikel 512 geeft de vervoerder de bevoegdheid de bagage te onderzoeken. Het Verdrag laat zich hierover niet uit. Gezien het belang dat de vervoerder heeft dat hij op de hoogte is van de aard van de zaken die hij onder zijn hoede heeft, blijft artikel 512 bestaan. Het Verdrag, en dus ook de Verordening, verhindert het behoud van deze bepaling niet. Artikel 6 van het Verdrag betreft de eigen schuld van de reiziger aan optredende schade tijdens het vervoer.

Het artikel bepaalt dat indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de reiziger, het verlies of de beschadiging van bagage (mede) te wijten is aan de schuld of nalatigheid van de reiziger, de rechter de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid kan ontheffen. Deze bepaling stemt overeen met het bestaande artikel 513. Dit artikel blijft daarom in stand. Omdat de Verordening door incorporatie van artikel 6 van het Verdrag een rechtstreeks werkende bepaling bevat over de eigen schuld in artikel 6 is artikel 513 niet van toepassing op vervoer dat onder de Verordening valt. Artikel 500a, eerste lid, maakt dat duidelijk. Artikel 514 regelt de situatie dat hulppersonen van de vervoerder op verzoek van de reiziger diensten bewijzen waartoe de vervoerder niet verplicht is. In dat geval worden deze hulppersonen aangemerkt als te handelen in opdracht van de reiziger aan wie zij deze diensten bewijzen. Het Verdrag van Athene geeft geen regel voor deze situatie maar staat ook niet in de weg aan artikel 514. Artikel 514 blijft daarom in stand. Artikel 515 heeft betrekking op verdragings schade bij vervoer volgens dienstregeling. Behoudens artikel 516 is de vervoerder die zich, anders dan bij wijze van bevrachting, verbond tot vervoer volgens een dienstregeling, niet aansprakelijk voor schade die is veroorzaakt door vertraging. Dit artikel blijft bestaan nu het Verdrag van Athene deze materie niet regelt. Artikel 516 geeft aan dat onder verlies of beschadiging van bagage mede wordt verstaan vermogensschade geleden doordat de bagage niet binnen een redelijke tijd na aankomst van het schip aan de reiziger werd afgeleverd. Dit artikel stemt overeen met artikel 1, zevende lid, van het Verdrag en blijft daarom bestaan. De artikelen 521 tot en met 528 betreffen de waardering van de vordering, het tijdig aanwezig zijn van de reiziger, opzegging van de overeenkomst, documenten van de reiziger en plaatsbewijzen. Het Verdrag regelt deze onderwerpen niet. De bepalingen zijn echter ook niet in strijd met het Verdrag. Deze artikelen blijven daarom bestaan.

### **Administratieve lasten en gevolgen voor het bedrijfsleven**

Het Verdrag van Athene van 2002 is tot stand gekomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en voorbereid in de Juridische Commissie daarvan. Zowel in de Juridische Commissie als tijdens de Diplomatieke Conferentie zijn alle betrokken delen van de maritieme sector, en in het bijzonder de representatieve internationale organisatie van reders, de International Chamber of Shipping (hierna: ICS), alsmede die van de verzekeraars, de International Group of Protection and Indemnity Clubs (hierna: International Group of P&I Clubs), intensief bij de totstandkoming van het Verdrag betrokken geweest. Het Verdrag is door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven, zowel op nationaal als op internationaal niveau, gunstig ontvangen. Gelet op de Verordening zullen de regels van het Verdrag van Athene van 2002 niet alleen gelden voor de bedrijven wier schepen in Nederland te boek staan, maar ook voor de bedrijven die hun schepen in een van de andere EU-lidstaten te boek hebben staan. Hierdoor is verzekerd dat de bedrijven die hun schepen in Nederland te boek hebben staan door de inwerkingtreding van het Verdrag van Athene van 2002 niet in een nadeliger positie worden gebracht dan de bedrijven die hun schepen in de omliggende landen te boek hebben staan.

Het Verdrag van Athene van 2002 voorziet in een verplichte verzekering voor in een Verdragsstaat geregistreerde zeeschepen die een vergunning hebben voor het vervoer van meer dan twaalf reizigers. Het aantal in Nederland geregistreerde zeegaande reizigersschepen met meer dan twaalf reizigers bedraagt op dit moment 23. Onder de Verordening vallen bovendien Klasse A en B schepen. Daarvan zijn er op dit moment 5 in Nederland geregistreerd. De door het Verdrag van 2002 bestreken risico's vallen onder de reeds regulier in de zeescheepvaart gehanteerde

verzekeringen zoals die onder meer door de International Group of P&I Clubs worden aangeboden. Dat wil zeggen dat de Nederlandse schepen waarop het Verdrag van toepassing is, al de door het Verdrag verplichte dekking hebben.

Wanneer een schip voldoende is verzekerd, verkrijgt het een certificaat. Voor schepen die nog niet zijn verzekerd, heeft het Verdrag een toename van de nalevingskosten tot gevolg maar gezien het feit dat schepen in de praktijk al zijn verzekerd, zal dat feitelijk niet aan de orde zijn. De toename wordt gerechtvaardigd door het grote belang dat slachtoffers hebben bij deze verzekeringsplicht. Daardoor wordt immers gegarandeerd dat (een deel) van de schade wordt vergoed. Zoals in artikel 4*bis*, tweede lid, van het Verdrag is bepaald, moet het certificaat een aantal gegevens betreffende het schip en de verzekering bevatten. Daarom moet de vervoerder voor de aanvraag van het certificaat een aantal stukken overleggen. Het overleggen van deze stukken, zoals een uittreksel uit de registratie voor schepen van de Kadasterwet, zal maar weinig tijd meer in beslag nemen nadat het Kadaster deel is gaan uitmaken van de Basis Administratie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zelf de beschikking heeft over deze gegevens.

De last wordt als volgt berekend:

$P$  (tarief \* tijd) \*  $Q$  (aantal schepen \* frequentie)

$P = 3,75$  berekend op basis van tarief van € 45 (medewerker van middelhoog functieniveau) \* 5 minuten per jaar door 1 medewerker.

$Q = 28$  berekend op basis van de gegevens dat in het Nederlandse register ongeveer 28 zeeschepen met een vergunning voor het vervoer van meer dan twaalf reizigers teboekgesteld staan \* 1 keer meldingsfrequentie per jaar.

De administratieve last als gevolg van de aanvraag van het overheidscertificaat ten bewijze dat men verzekerd is ingevolge het Athene Verdrag bedraagt dus ruim € 100 ( $P * Q = € 3,75 * 28 = € 105,-$ ).

Het schriftelijk mededeling doen van het ongeldig worden van de financiële zekerheidstelling bij verkoop van het schip of beëindiging van de activiteiten komt gemiddeld per schip een keer in de tien jaar voor. De administratieve last per schip per jaar als gevolg van een dergelijke schriftelijke mededeling is verwaarloosbaar.

## **B Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

A

#### *Artikel 500*

Dit artikel definieert een aantal termen dat voor de toepassing van afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 BW van belang is. De belangrijkste termen worden hier nader toegelicht.

In onderdeel e wordt een definitie van overeenkomst van personenvervoer gegeven. Dat is een overeenkomst, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en hun bagage over zee te vervoeren. Onderdeel e geeft vervolgens een beperking en een uitbreiding van deze definitie. De beperking is gelegen in de regel dat een overeenkomst tot binnenlands openbaar personenvervoer (vervoer volgens een dienstregeling) geen overeenkomst van personenvervoer als bedoeld in afdeling 3 is. Op die vorm van vervoer is afdeling 5 van titel 2 van Boek 8 BW van toepassing. De laatste zin van onderdeel e breidt de definitie van overeenkomst van

personenvervoer uit. Deze zin is gelijk aan het huidige artikel 500, tweede lid. Vervoer aan boord van een en eenzelfde schip dat zowel over zee als binnenwateren vaart, wordt als vervoer over zee beschouwd. Het Verdrag staat niet aan deze uitbreiding in de weg. Het vervoer van reizigers over zee begint of eindigt meestal in een zeehaven die in binnenwater is gelegen. In deze afdeling wordt in dat geval het traject van haven tot haven als zeevervoer aangemerkt omdat het gedeelte over de binnenwateren in vergelijking met het traject over zee maar heel klein is. Een dergelijke reis is dus geen gecombineerd vervoer in de zin van artikel 8:121 BW maar zeevervoer. Afdeling 3 is niet van toepassing op vervoer dat enkel over binnenwater plaatsvindt. Op grond van artikel 8:4 BW worden Waddenzee, Dollard, IJsselmeer, riviermonden etc. als binnenwater beschouwd. Op vervoer van reizigers over uitsluitend binnenwater is afdeling 3 van titel 10 van Boek 8 BW van toepassing.

Onderdeel i definieert het begrip reiziger. Deze definitie komt inhoudelijk overeen met die van «passagier» in het Verdrag. Om bij de terminologie van het BW aan te sluiten wordt in de voorgestelde wijziging van afdeling 3, titel 5 steeds de term «reiziger» gebruikt in plaats van de term «passagier» die het Verdrag hanteert.

Het voorgestelde artikel 500 onder j geeft aan wat in deze afdeling onder een schip wordt verstaan. Een schip in de zin van afdeling 3 is een zeegaand schip, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen. Deze definitie stemt overeen met de definitie van schip uit het Verdrag. De definitie wijkt af van de definitie van schip in artikel 8:1 BW waar onder schepen worden verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven of hebben gedreven. Luchtkussenvoertuigen zijn in artikel 8:1 dus niet van de definitie van schip uitgesloten (zie Kamerstukken II 19 979, nr. 3) maar in artikel 8:500 BW wel. In artikel 8:2 BW worden zeeschepen gedefinieerd als schepen die als zeeschip te boek staan in de openbare registers als bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 en schepen die niet te boek staan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd. In artikel 8:500 BW gaat het niet om de constructie of de teboekstelling, maar om de vraag of een schip zeegaand is.

Onderdeel k geeft een omschrijving van de term bagage. Zie voor zaken die door een reiziger aan boord zijn gesmokkeld de toelichting bij artikel 508. Onderdeel l definieert hutbagage. Levende dieren zijn van de definities van bagage en hutbagage uitgesloten. In de huidige afdeling 3 zijn levende dieren niet van het toepassingsgebied uitgesloten (zie huidig artikel 505). Nadat het Koninkrijk partij is geworden bij het Verdrag kunnen levende dieren bij vervoer dat valt onder het toepassingsgebied van het Verdrag niet onder de Verdragsregeling worden gebracht. Dit zou een extra verplichting van de vervoerder introduceren waarop vervoerders uit andere Verdragsstaten niet bedacht hoeven te zijn. Voor vervoer dat buiten het toepassingsgebied van het Verdrag valt (zoals nationaal zeevervoer) zou Nederland de regeling van het Verdrag materieel wel op levende dieren kunnen toepassen. Daarvoor is niet gekozen om de uniformiteit van de regeling voor al het vervoer van reizigers over zee te behouden. Het feit dat levende dieren niet onder afdeling 3 vallen, wil overigens niet zeggen dat de vervoerder niet aansprakelijk kan zijn voor schade aan levende dieren die een reiziger bij zich heeft. De vervoerder kan daarvoor aansprakelijk zijn op grond van de algemene onrechtmatige daadsregel (artikel 6:162 BW).

Het huidige derde lid van artikel 500 met de definitie van hutbagage is vervangen door onderdeel l. Het bestaande vierde lid is vervallen. Sinds de inwerkingtreding van het vierde lid is geen behoefte gebleken aan een algemene maatregel van bestuur waarin bepaalde zaken als hutbagage kunnen worden aangemerkt of juist van de definitie van hutbagage worden uitgesloten. Als het Koninkrijk partij is bij het Verdrag kan



Nederland bovendien ook niet meer afwijken van de definitie van hutbagage uit het Verdrag voor zover het vervoer betreft dat onder het toepassingsgebied van het Verdrag valt.

*B*

#### *Artikel 500a*

Ingevolge artikel 500a, eerste lid, is afdeling 3 niet van toepassing op de overeenkomst van personenvervoer voor zover daarop de Verordening van toepassing is (zie hierover ook de toelichting in het algemeen deel over een rechtstreeks werkend Verdrag en een Verordening). Artikel 500a, tweede lid, maakt daarop uitzonderingen. De bepalingen die uitvoering geven aan de Verordening (de artikelen 529 tot en met 529k betreffende verzekering en certificering) en de bepalingen waarin de Verordening niet voorziet (509 tot en met 510, 512, 514 tot en met 515 en 521 tot en met 528 zijn wel van toepassing op vervoer dat onder het toepassingsgebied van de Verordening valt.

Op internationaal vervoer van personen dat onder het toepassingsgebied van het Verdrag valt, zijn de rechtstreeks werkende bepalingen uit het Verdrag van Athene van toepassing. Op dergelijk vervoer zijn de regels uit afdeling 3 die zijn overgenomen uit het Verdrag dus niet van toepassing. De regels uit afdeling 3 die uitvoering geven aan het Verdrag (verzekering en certificering) en de regels die het Verdrag aanvullen (bijvoorbeeld over het opzeggen van de overeenkomst), zijn wel van toepassing op vervoer dat onder het Verdrag valt. Uiteraard is daarvoor wel vereist dat Nederlands recht op de vervoerovereenkomst toepasselijk is.

Uit oogpunt van rechtszekerheid is het wenselijk reizigers over zee zoveel mogelijk hetzelfde hoge niveau van bescherming te bieden, of zij nu op zee vervoerd worden enkel binnen Nederland of ook daarbuiten en ongeacht of het vervoer door het Verdrag en de Verordening wordt geregeld. In afdeling 3 wordt de regeling van de Verordening daarom toegepast op vervoer van personen over zee binnen Nederland dat niet onder de Verordening valt. Dat blijkt uit het feit dat de definitie van overeenkomst van personenvervoer in voorgesteld artikel 500, onder e, niet is beperkt tot internationaal vervoer. De regels uit de Verordening worden ook toegepast op internationaal vervoer over zee dat niet valt onder de Verordening of het Verdrag, met uitzondering van de bepalingen inzake verzekering en certificering. Als gezegd, wordt een verzekering niet verplicht ten aanzien van internationaal vervoer dat niet door het Verdrag of de Verordening wordt geregeld omdat dergelijke verzekeringen voor internationaal vervoer in de praktijk alleen kunnen worden verkregen als de verplichting daartoe internationaal is geregeld. Artikel 500a, derde lid, bepaalt daartoe dat op de overeenkomst van internationaal personenvervoer waarop het Verdrag noch de Verordening van toepassing is, de artikelen 529 tot en met 529k niet van toepassing zijn. De bepalingen van afdeling 3 inzake verzekering en certificering zijn dus van toepassing op overeenkomsten die worden beheerst door het Verdrag, op overeenkomsten die worden beheerst door de Verordening en op overeenkomsten van nationaal zeevervoer die niet door het Verdrag of de Verordening worden geregeld. Een voorbeeld van nationaal zeevervoer waarop afdeling 3 van toepassing is, betreft een dagtocht voor de kust van Scheveningen met een schip dat niet onder Klasse A of B valt. Een voorbeeld van internationaal zeevervoer dat niet internationaal is geregeld, betreft vervoer van Canada naar Alaska waarbij het schip en de plaats van sluiten van de overeenkomst geen band hebben met een Verdragsstaat of EU-lidstaat.

#### *Artikel 500b*

Dit artikel stemt overeen met artikel 20 van het Verdrag. Ingevolge dit artikel 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 Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie (*Trb.* 1961, 27), zoals dit Verdrag is gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs gesloten Aanvullend Protocol bij dit Verdrag (*Trb.* 1964, 178). Hierna te noemen: «Verdrag van Parijs». Dit Verdrag is geïmplementeerd in de Wet aansprakelijkheid kernongevallen (*Stb.* 1979, 225). Artikel 500b houdt in dat indien reizigers schade lijden die voortvloeit uit een nucleair ongeval, de vervoerder daarvoor niet aansprakelijk is op grond van afdeling 3 indien de exploitant van een nucleaire installatie daar aansprakelijk voor is.

Artikel 20, onderdeel b van het Verdrag stelt dat de exploitant van een nucleaire installatie tevens niet aansprakelijk is op grond van het Verdrag indien hij aansprakelijk is voor kernschade onder het Verdrag van Wenen van 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade (*Trb.* 1964, 177, hierna: «Verdrag van Wenen»). Deze Verdragsbepaling is niet in deze afdeling overgenomen, nu Nederland geen partij is bij het Verdrag van Wenen, maar bij het Verdrag van Parijs.

Artikel 500b, onderdeel b, houdt rekening met het bestaan van andere regelgeving over aansprakelijkheid voor kernongevallen dan het Verdrag van Parijs, en met de mogelijkheid dat Nederland in de toekomst partij wordt bij andere verdragen met dit onderwerp dan de hierboven genoemde. Onderdeel b van artikel 500b regelt dat de exploitant van een nucleaire installatie niet aansprakelijk is op grond van deze afdeling, indien hij aansprakelijk is voor kernschade krachtens een andere regeling betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die regeling ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, ten minste even gunstig is als het Verdrag van Parijs.

#### *C*

In artikel 501 vervalt onderdeel d dat omschrijft wat de vervoersperiode omvat met betrekking tot een levend dier. Deze bepaling is overbodig nu voorgesteld artikel 500, onderdeel k, de toepassing van afdeling 3 op levende dieren uitsluit.

#### *D*

#### *Artikel 504*

Artikel 504 inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt gewijzigd om de bepaling in overeenstemming te brengen met de artikelen 3, 7 en 8 van het Verdrag. Het voorgestelde artikel 504 regelt naast de aansprakelijkheid voor dood of letsel van de reiziger ook de aansprakelijkheid voor schade aan bagage en hutbagage. De huidige artikelen 505 en 506 waar de aansprakelijkheid voor hutbagage en bagage afzonderlijk is geregeld, vervallen om die reden.

Het eerste lid definieert overeenkomstig artikel 3, vijfde lid, van het Verdrag wat er voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder «scheepvaartincident», «schuld of nalatigheid van de vervoerder» en «defect aan het schip». Het tweede lid bepaalt dat de aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens artikel 504 alleen de schade betreft die het gevolg is van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat de schade veroorzaakte zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van de schade

aan te tonen, berust bij de eiser. Artikel 501 bepaalt de reikwijdte van de vervoersperiode.

#### *Aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel*

Het voorgestelde derde tot en met zesde lid regelen de aansprakelijkheid voor dood of letsel van de reiziger. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen schade die door een scheepvaartincident werd veroorzaakt (leden 3 en 4) en schade met een andere oorzaak (lid 5). Het tweede lid bepaalt dat indien schade door dood of letsel van de reiziger is veroorzaakt door een scheepvaartincident de vervoerder risicoaansprakelijk is. Dat heeft voor de reiziger als voordeel dat hij niet hoeft aan te tonen dat de vervoerder een fout heeft gemaakt. De vervoerder is alleen niet aansprakelijk indien het incident het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met het opzet het incident te veroorzaken. Deze risicoaansprakelijkheid is overeenkomstig artikel 3, eerste lid, van het Verdrag beperkt tot 250 000 bijzondere trekkingsrechten (SDR) (+/- € 287 750).

De benadeelde kan recht hebben op meer schadevergoeding dan 250 000 SDR. De vervoerder is overeenkomstig artikel 3, eerste lid, laatste zin jo. artikel 7 van het Verdrag verder aansprakelijk voor schade door dood of letsel tot 400 000 SDR (+/- € 460 400), tenzij de vervoerder bewijst dat het voorval dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is. Die regel is neergelegd in het vierde lid van artikel 504. Naar huidig Nederlands recht geldt nu nog een limiet van € 137 000 per reiziger (Besluit van 11 maart 1991, ter uitvoering van artikel 518 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, Stb. 1991, 100 en Stb. 2001, 415). Door het voorliggende wetsvoorstel krijgt de reiziger dus een aanzienlijk groter deel van zijn schade vergoed.

Artikel 504, vijfde lid, regelt ter uitvoering van artikel 3, tweede lid, van het Verdrag de aansprakelijkheid voor dood of letsel die *niet* is veroorzaakt door een scheepvaartincident. In dat geval is de vervoerder aansprakelijk indien het voorval dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat sprake is van schuld of nalatigheid van de vervoerder ligt bij de eiser. Deze aansprakelijkheid is eveneens beperkt. Overeenkomstig artikel 7 van het Verdrag geldt een limiet van 400 000 SDR (+/- € 460 400).

#### *Dynamische verwijzing naar limiteringsbedragen en bijzondere amendingsprocedure*

De limiteringsbedragen kunnen in de toekomst eenvoudig worden verhoogd zonder een wijziging van het Verdrag door middel van de amendingsprocedure die wordt beschreven in artikel 23 van het Protocol. Om die reden wordt in artikel 504 rechtstreeks verwezen naar het Verdrag (dynamische verwijzing). Voor deze methode is bijvoorbeeld ook gekozen in artikel 8:755 BW ter uitvoering van het op 2 mei 1996 tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1997, 300 en Trb. 2006, 17). Indien gekozen zou zijn voor het opnemen van de limieten in de wet of in een algemene maatregel van bestuur zou de Nederlandse wetgeving niet op tijd aan gewijzigde limiteringsbedragen kunnen worden aangepast. Dat kan verwarrend werken. Om de geldende limieten voldoende kenbaar te maken, worden zij gepubliceerd in de Staatscourant.

## *Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene*

IMO heeft richtsnoeren vastgesteld voor de uitvoering van het Verdrag van Athene. Deze richtsnoeren staan in IMO Circular letter No. 2 758 van 20 november 2006 en zijn ook als bijlage II opgenomen bij de Athene Verordening. Artikel 504, zesde lid, regelt overeenkomstig deze richtsnoeren dat de aansprakelijkheid wegens dood of letsel van een passagier als gevolg van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren (kortweg terroristische risico's in geval van medeschuld of nalatigheid van de vervoerder) wordt beperkt tot het laagste van de volgende bedragen: 250 000 SDR per passagier per afzonderlijk geval of 340 miljoen SDR per schip per afzonderlijk geval.

### *Aansprakelijkheid voor schade aan hutbagage*

Artikel 504, zevende lid, regelt de aansprakelijkheid voor schade aan hutbagage overeenkomstig artikel 3, derde lid, van het Verdrag. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door verlies of beschadiging van hutbagage indien het voorval dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Indien de schade het gevolg was van een scheepvaartincident, wordt aangenomen dat sprake is van schuld of nalatigheid van de vervoerder. De aansprakelijkheid voor hutbagage is beperkt tot 2 250 SDR (+/- € 2589) per passagier.

### *Aansprakelijkheid voor schade aan andere bagage dan hutbagage*

Artikel 504, achtste lid, bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage tenzij de vervoerder bewijst dat het voorval dat de schade heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is. De aansprakelijkheid voor schade aan vervoerde voertuigen en de bagage aan boord daarvan is gelimiteerd tot 12 700 SDR (+/- € 14 617) per voertuig (artikel 8, tweede lid, van het Verdrag). De aansprakelijkheid voor andere bagage dan hutbagage en voertuigen is beperkt tot 3375 (+/- € 3884) per passagier (artikel 8, derde lid, van het Verdrag). Naar huidig Nederlands recht bedraagt de limiet € 1000 voor aansprakelijkheid voor vertraging van een reiziger en verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage. De schadevergoeding die de vervoerder naar huidig recht mogelijkerwijs verschuldigd is in geval van een als bagage ter vervoer aangenomen voertuig of schip en de zaken aan boord daarvan is beperkt tot een bedrag van € 9100 per voertuig of schip (artikel 2 van het Besluit van 11 maart 1991). Ook met betrekking tot schade aan bagage verbetert het wetsvoorstel dus de positie van de reiziger.

Op grond van artikel 8, vierde lid, van het Verdrag mogen vervoerder en reiziger een iets lagere aansprakelijkheidslimiet afspreken voor schade aan bagage. Voor schade aan een voertuig mag de aansprakelijkheidslimiet niet meer dan 330 SDR (+/- € 379) worden verlaagd en voor andere bagage niet meer dan 149 SDR (+/- € 171). Deze bedragen moeten dan worden afgetrokken van de schade. Deze regel is neergelegd in artikel 504, negende lid. Een dergelijk eigen risico is bij verzekeringen niet ongebruikelijk.

Op grond van artikel 504, tiende lid, (zie ook artikel 10 van het Verdrag) mogen vervoerder en passagier uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidslimieten afspreken.

Artikel 3, derde lid, van het Verdrag bepaalt dat niets in artikel 3 afbreuk doet aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke reiziger op grond van artikel 6 van het Verdrag.

Die regel is neergelegd in het twaalfde lid van artikel 504 met verwijzing naar artikel 513. Artikel 3, negende lid, van het Verdrag stelt dat enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij niet tot gevolg heeft dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen. Dat wil zeggen dat tegenbewijs is toegestaan. Omdat op grond van artikel 151, tweede lid Rv reeds geldt dat tegenbewijs vrij staat, ook tegen dwingend bewijs, behoeft deze Verdragsbepaling niet in afdeling 3 te worden opgenomen.

E

#### *Artikel 504a*

Artikel 4 van het Verdrag van Athene regelt de aansprakelijkheid indien het vervoer door een feitelijke vervoerder wordt uitgevoerd. De feitelijke vervoerder is een andere persoon dan de vervoerder, zijnde de eigenaar, bevrachter of exploitant van een schip, die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht. Een voorbeeld van een feitelijke vervoerder is de exploitant van een veerbootdienst tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk die zelf bij de afvaart vervoerbewijzen verkoopt. De bestaande afdeling 3 kent geen bijzondere regeling met betrekking tot de aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder jegens de reiziger. Naar huidig recht kan de feitelijke vervoerder wel aansprakelijk zijn op grond van onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW). Om afdeling 3 in overeenstemming te brengen met het Verdrag, wordt artikel 504a ingevoerd.

Indien een reiziger schade lijdt bij vervoer door een feitelijke vervoerder, blijft de vervoerder op grond van het eerste lid van artikel 504a aansprakelijk voor het gehele vervoer. Voor het deel van het vervoer dat hij heeft verricht, is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van deze afdeling. Dat betekent dat hij aansprakelijk kan worden gesteld op grond van de bepalingen van afdeling 3 maar hem ook een beroep toekomt op het recht zijn aansprakelijkheid te beperken. Voor schade die ontstaat tijdens het deel van het vervoer dat een feitelijke vervoerder verricht, kan de reiziger dus kiezen of hij zijn vordering indient tegen de feitelijke vervoerder of tegen de vervoerder. Op grond van het tweede lid is de vervoerder met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk jegens de reiziger voor schade door de handelingen en het verzuim van de feitelijke vervoerder en van diens ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

Artikel 504a, derde lid stelt de eis van schriftelijke en uitdrukkelijke instemming door de feitelijke vervoerder aan elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet door deze afdeling worden opgelegd, dan wel afstand doet van rechten die hij heeft op grond van deze afdeling. Aangenomen mag worden dat «schriftelijk» hier ook «elektronisch» omvat. Doorslaggevend is of de instemming uitdrukkelijk is gegeven en bovendien later is terug te vinden: dit laatste kan ook bij elektronisch vastleggen van de instemming. Zie over het gebruik van het elektronisch verkeer in relatie tot schriftelijkheidsvereisten ook: *Kamerstukken II* 2009/10, 31 358, E, pp. 3–5.

Het vierde lid bepaalt dat in zoverre vervoerder en feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, zij hoofdelijk verbonden zijn. Hoofdelijke aansprakelijkheid wordt uitgelegd in artikel 6:7 BW en houdt in dat de schuldeiser tegenover zowel de vervoerder als de feitelijke vervoerder het recht heeft op nakoming van het totale bedrag van de schadevergoeding. Dit vormt een uitzondering op de hoofdregel van artikel 6:6, eerste lid BW dat schuldenaren voor gelijke delen zijn verbonden, tenzij uit wet, gewoonte of rechtshandeling voortvloeit dat ze voor ongelijke delen of, zoals hier, hoofdelijk verbonden zijn. Artikel 504a, vijfde lid, bepaalt dat enig recht van verhaal van de vervoerder of de feitelijke vervoerder op

elkaar onverlet wordt gelaten. Dit regresrecht van hoofdelijke schuldenaren is geregeld in artikel 6:10 e.v. BW.

#### *Artikel 504b*

Artikel 504b schrijft voor hoe de beperking van aansprakelijkheid moet worden toegepast indien een reiziger meer dan een vordering heeft of indien de reiziger meer dan een persoon kan aanspreken.

#### *Artikel 504c*

Artikel 504c bepaalt overeenkomstig artikel 13 van het Verdrag onder welke voorwaarden geen recht op beperking van aansprakelijkheid bestaat.

#### *Artikel 504d*

Artikel 504d regelt de samenloop van afdeling 3 met de algemene bepalingen inzake onrechtmatige daad en wanprestatie. Vorderingen tot vergoeding van schade als bedoeld in afdeling 3 kunnen alleen tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder worden ingesteld op grond van afdeling 3.

#### *Artikel 504e*

Artikel 504e ziet op de situatie dat een reiziger een vordering instelt tegen een ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder. Indien de aangesproken persoon bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, kan de hulppersoon een beroep doen op dezelfde verweren en aansprakelijkheidsgrenzen als de vervoerder of feitelijke vervoerder voor wie hij als hulppersoon optreedt.

#### *Artikel 504f*

Artikel 504f regelt de verhouding van afdeling 3 tot titels 7 en 12 betreffende globale limitering («global limitation»). Afdeling 3 laat deze titels onverlet. Dit staat reeds in het huidige artikel 518, tweede lid. De bepaling houdt in dat de aansprakelijke persoon zich naast de limieten per vordering uit afdeling 3 ook nog mag beroepen op de limieten die gelden voor de aansprakelijkheid voor alle vorderingen gezamenlijk die uit een incident voortvloeien. Dat betekent dat een vervoerder na de beperking van zijn aansprakelijkheid per vordering op grond van deze afdeling zijn aansprakelijkheid mogelijk verder kan beperken op grond van de globale limieten. Stel dat de vervoerder aansprakelijk is voor de dood van drie reizigers. Op grond van deze afdeling is zijn aansprakelijkheid beperkt tot 400 000 SDR per reiziger. Stel dat de vervoerder zijn aansprakelijkheid op grond van de globale limiet mag beperken tot 1 miljoen SDR per incident. Dan is de vervoerder per reiziger aansprakelijk tot een bedrag van  $1 \text{ miljoen} / 3 = 330 \text{ 000 SDR}$  in plaats van 400 000 SDR. Deze verdergaande beperking staat het Verdrag toe in artikel 19. De globale limitering voor zeeschepen is geregeld in titel 7 van Boek 8 BW. Deze titel vormt de uitvoering van het op 2 mei 1996 tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1997, 300 en Trb. 2006, 17). De globale limitering voor binnenschepen uit titel 12 vloeit voort uit het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (Straatsburg 3 november 1988, Trb., 1989, 43 (CLNI)). Dit verdrag wordt herzien. Bij deze herziening worden de limieten verhoogd.

## *F*

### *Artikelen 505 en 506*

De artikelen 505 en 506 vervallen nu aansprakelijkheid voor schade aan (hut)bagage in artikel 504 wordt geregeld.

## *G*

### *Artikel 507*

De voorgestelde wijziging van artikel 507 betreft een aanvulling op het huidige artikel 507 om het artikel in overeenstemming met artikel 5 van het Verdrag te brengen. Toegevoegd is de bepaling dat de aansprakelijkheid voor waardevolle zaken beperkt is. Bij waardevolle zaken kan naast de reeds genoemde goederen bijvoorbeeld gedacht worden aan muziekinstrumenten of camera's.

## *H*

### *Artikel 508*

Het bestaande artikel 508 bepaalt dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade voortvloeiende uit zaken die door een reiziger aan boord zijn gesmokkeld. Anders dan artikel 508 sluit het Verdrag de aansprakelijkheid voor ongewenste zaken niet met zoveel woorden uit. Om die reden vervalt artikel 508. Uit de definitie van bagage in artikel 500 blijkt echter dat de vervoerder alleen aansprakelijk is voor schade aan bagage die krachtens een overeenkomst wordt vervoerd. Daaruit vloeit voort dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade aan zaken die aan boord zijn gesmokkeld.

## *I*

### *Artikelen 516 tot en met 519*

Artikel 516 vervalt omdat deze bepaling nu in artikel 500 onder k staat. In die bepaling staat dat verlies of schade aan bagage eveneens schade omvat die voortvloeit uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de reiziger werd afgeleverd. De schade omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten. Artikel 517 vervalt eveneens. Het Verdrag kent niet meer de navigatiefout uit het huidige artikel 517 als grond om aan aansprakelijkheid te ontkomen. Deze bepaling dient daarom te worden geschrapt. Artikel 518 vervalt omdat de beperking van aansprakelijkheid nu wordt geregeld in artikel 504. De algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van artikel 518 zal eveneens komen te vervallen. Het huidige artikel 519 bepaalt dat de vervoerder zich niet kan beroepen op een recht op beperking van aansprakelijkheid voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handelen of nalaten met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Deze bepaling is van dwingend recht. Deze bepaling staat in het voorgestelde artikel 504c. Artikel 519 vervalt om die reden.

## J

### *Artikel 520*

Dit artikel vult het huidige artikel 520 aan om het in overeenstemming te brengen met artikel 18 van het Verdrag. Artikel 18 van het Verdrag verklaart enkele bedingen nietig die voorafgaand aan een incident contractueel worden overeengekomen. Het betreft bedingen die de aansprakelijkheid uitsluiten, de limieten (anders dan op grond artikel 8, vierde lid, van het Verdrag) verlagen of de bewijslast van de (feitelijke) vervoerder verschuiven. Als tweede lid is toegevoegd de bepaling dat nietigheid van een beding als bedoeld in het eerste lid niet leidt tot de nietigheid van de vervoerovereenkomst. De vervoerovereenkomst blijft onderworpen aan de bepalingen van deze afdeling.

## K

### *Artikel 529*

Dit artikel stemt overeen met leden 1 en 9 van artikel 4*bis* van het Verdrag. Artikel 529 tot en met 529j geven uitvoering aan de regeling in het Verdrag en de Verordening betreffende verzekering en certificering. Deze artikelen zijn op grond van het voorgestelde artikel 500a, tweede lid, daarom ook van toepassing in situaties waarin de Verordening of het Verdrag van toepassing is. Dat leidt ertoe dat de verzekeringsplicht geldt voor internationaal zeevervoer waarop het Verdrag of de Verordening van toepassing is en voor binnenlands zeevervoer.

Deze verzekeringsplicht is van belang voor de bescherming van reizigers die tijdens het vervoer letsel oplopen of overlijden. Zo is gegarandeerd dat de reizigers bij schade door of letsel deze schade daadwerkelijk (deels) vergoed krijgen door de aansprakelijke vervoerder.

Het eerste lid legt vervoerders de verplichting op een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden. Die verplichting geldt voor de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk het vervoer verricht van reizigers aan boord van een schip dat geregistreerd is in Nederland en dat gerechtigd is tot het vervoeren van meer dan twaalf reizigers. De vervoerder moet een verzekering afsluiten ter dekking van de uit deze afdeling voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel van een reiziger. Het derde lid bevat een vergelijkbare verplichting om te zorgen voor een zodanige dekking voor de vervoerder van reizigers aan boord van een schip dat te boek staat buiten Nederland, indien het schip een haven in Nederland aanloopt of verlaat. Het tweede en het vierde lid regelen de verplichte verzekering ter dekking van aansprakelijkheid voor schade als gevolg van terrorisme.

### *Artikel 529a*

Artikel 529a specificeert de eisen waaraan een overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid als bedoeld in het Verdrag moet voldoen. De bepaling stelt deze eisen aan overeenkomsten ten aanzien van schepen waarvoor Nederland (mogelijk) een certificaat moet afgeven. De onder a tot en met d geformuleerde eisen strekken ertoe te zorgen dat het certificaat – dat immers door andere Verdragsstaten en EU-lidstaten als afdoende moet worden geaccepteerd – alleen wordt afgegeven indien de overeenkomst waarborgt dat de beschermingsdoelstellingen van het Verdrag en de Verordening worden gehaald. Zo ziet de eis onder a op de financiële soliditeit van de verzekeraar of garant, die onder b op de reële en daadwerkelijke beschikbaarheid van de onder de overeenkomst ter beschikking gestelde gelden, de eis onder c op het gewaarborgd zijn van



het recht van directe actie van de benadeelde, en die onder d op de bestendigheid van de geboden financiële zekerheid.

#### *Artikel 529b*

Het Verdrag voorziet in artikel 4bis, tiende lid, ter bescherming van slachtoffers in de mogelijkheid een vordering tot vergoeding van schade onder het Verdrag rechtstreeks in te stellen tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de vervoerder. De Verordening incorporeert deze Verdragsbepaling. Artikel 529b, eerste lid, strekt tot uitvoering van deze bepaling. De mogelijkheid van een directe actie jegens de verzekeraar biedt de benadeelde reiziger extra bescherming: een vordering tegen de verzekeraar vergroot de kans dat de schade daadwerkelijk aan de reiziger wordt vergoed en niet bijvoorbeeld verloren gaat in een faillissement van de vervoerder.

In het geval dat een dergelijke rechtstreekse vordering wordt ingesteld, kan de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid heeft gesteld zijn aansprakelijkheid beperken tot 250 000 SDR, zelfs indien de vervoerder niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken. Het tweede lid bepaalt dat de verweerder alle verweermiddelen toekomen die de vervoerder tegen de vordering zou hebben kunnen aanvoeren, met uitzondering van – kort gezegd – financieel onvermogen. Verder kan de verweerder zich beroepen op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de vervoerder zelf, maar niet op andere verweren die hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een vordering van de vervoerder tegen hemzelf. Het derde lid verzekert dat de verweerder de vervoerder steeds in het geding kan roepen.

#### *Artikel 529c*

Dit artikel regelt de afgifte van een verzekeringscertificaat. Een verzoek daartoe moet worden ingediend bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).

#### *Artikel 529d*

Dit artikel komt overeen met artikel 4bis, elfde lid, van het Verdrag. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van afdeling 3 ingestelde vorderingen.

#### *Artikel 529e*

Dit artikel regelt de afwijzing van een verzoek om een certificaat. Deze bepaling laat onverlet dat de verzoeker de gelegenheid moet krijgen binnen een gestelde termijn onvolledige gegevens aan te vullen, zoals bepaald in artikel 4:5, lid 1, onder c, Awb. Tegen een afwijzing van een verzoek om een certificaat staat bezwaar en beroep open.

#### *Artikel 529f*

Artikel 529f betreft de mededelingsplicht van een vervoerder met betrekking tot het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid.

#### *Artikel 529g*

Deze bepaling betreft de intrekking van een certificaat. Intrekking is mogelijk indien door wijziging in de gegevens welke bij het in artikel 529c bedoelde verzoek zijn overgelegd of doordat die gegevens onvoldoende

of onjuist blijken te zijn, de verzekering niet meer voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen. Evenals artikel 529e laat deze bepaling artikel 4:5, lid 1, onder c, Awb onverlet. Intrekking is tevens mogelijk indien er goede gronden zijn om aan te nemen dat de financiële draagkracht van de verstrekker van de financiële zekerheid onvoldoende was, of is geworden of, indien deze buiten Nederland is gevestigd, blijkt van een beletsel voor het werkelijk in Nederland beschikbaar komen van die gelden. De in het derde lid neergelegde schorsende werking geldt zowel voor het beroep in eerste aanleg als voor het hoger beroep.

#### *Artikel 529h*

Dit artikel verplicht de vervoerder om het certificaat zo spoedig mogelijk nadat overeenkomstig artikel 529f, eerste lid, mededeling is gedaan van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid, of nadat de tijdsduur waarvoor het is afgegeven is verstreken, bij de Minister van Infrastructuur en Milieu in te leveren.

#### *Artikel 529i*

Dit artikel regelt de registratie van afgifte van certificaten en van beschikkingen tot intrekking van een certificaat.

#### *Artikel 529j*

De hoogte van de vergoedingen voor de afgifte of waarmerking van een certificaat als bedoeld in artikel 529c kan regelmatig moeten worden gewijzigd. Omdat wijziging van een wet enige tijd in beslag neemt, is ervoor gekozen de voor afgifte of waarmerking van een certificaat verschuldigde vergoedingen niet in dit wetsvoorstel zelf te regelen. Gekozen is voor nadere regelgeving van de verschuldigde vergoedingen bij algemene maatregel van bestuur waardoor wijzigingen sneller zullen kunnen worden doorgevoerd.

#### *Artikel 529k*

Artikel 526 regelt het beroep tegen besluiten die zijn genomen op grond van de nieuw in te voeren afdeling. Deze besluiten moeten worden aangemerkt als besluiten in de zin van de Awb. Gelet op artikel 7:1 Awb dient, alvorens beroep wordt ingesteld, bezwaar te worden gemaakt bij het bestuursorgaan. Overeenkomstig het uitgangspunt van rechtspraak in twee feitelijke instanties is voorzien in bestuursrechtspraak in twee instanties tegen besluiten op grond van deze wet. Gelet op het feit dat de behandeling van de categorie zaken op grond van het wetsvoorstel bijzondere rechterlijke expertise vereist en zich jaarlijks een beperkt aantal zaken van deze categorie aandient, is gekozen voor concentratie van beroep bij één rechtbank. Een vergelijkbare bepaling als 529k staat in artikel 654 ter uitvoering van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (*Trb.* 2005, 329) (Bunkers Verdrag).

Gezien de (maritieme) materie waarop het wetsvoorstel ziet, wordt voorgesteld de beroepen inzake besluiten die voortkomen uit dit wetsvoorstel aan de rechtbank Rotterdam toe te bedelen. Gelet op de aard van de materie en de ervaring die het College van Beroep voor het bedrijfsleven heeft op dit terrein wordt voorgesteld dit College als hogerberoeprechter te laten fungeren (zie de in artikel II van dit wetsvoorstel opgenomen aanvulling van de bijlage bij de Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie). Omdat jaarlijks slechts een zeer beperkt

aantal zaken van deze categorie zich aandient, wordt geen verzwaren van de last voor de rechterlijke macht verwacht.

## *L*

De in artikel 1750, eerste lid, bepaalde verjaringstermijn van één jaar wijkt af van de in het Verdrag bepaalde verjaringstermijn voor vorderingen tot schadevergoeding op grond van afdeling 3 van titel 5 van Boek 8. Het Verdrag bepaalt in artikel 16 immers een verjaringstermijn van twee jaar voor deze vorderingen. Daarom wordt uit het eerste lid van artikel 1750 de verwijzing naar afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 geschrapt, zodat de verjaringstermijn van artikel 1750 niet van toepassing is op die afdeling.

## *M*

Aan afdeling 5 van titel 20 wordt na artikel 1750 een nieuw artikel 1750a toegevoegd, in overeenstemming met artikel 16 van het Verdrag. In het voorgestelde artikel 1750a wordt een verjaringstermijn vastgesteld van twee jaar voor vorderingen tot schadevergoeding op grond van afdeling 3 van titel 5, die voortvloeien uit dood of letsel van de reiziger, of uit verlies of beschadiging van de bagage. Onder bagage in dit artikel wordt ook hutbagage begrepen. Het tweede lid geeft aan wanneer de verjaringsstermijn begint te lopen. Het derde lid stelt grenzen aan het effect van verlenging of stuiting van de verjaring. Het vierde lid maakt mogelijk dat de verjaringstermijn, ongeacht de eerste drie leden van dit artikel, verlengd wordt. Deze verlenging dient plaats te vinden op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld. Aangenomen mag worden dat onder «schriftelijk» ook elektronisch wordt verstaan. Voor een onderbouwing van deze aanname wordt verwezen naar de hierboven gegeven toelichting bij het voorgestelde artikel 504a.

## **Artikel II**

Door middel van de aanvullingen van de bijlage bij de Wet bestuursrecht-spraak bedrijfsorganisatie wordt bewerkstelligd dat tegen besluiten op grond van de voorgestelde afdeling 3 van titel 5 van Boek 8 BW hoger beroep openstaat bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Een vergelijkbare bepaling is opgenomen ter uitvoering van het Bunkers Verdrag. Uit de Awb vloeit voort dat beroep in eerste aanleg openstaat bij de rechtbank. Ingevolge het voorgestelde artikel 526k staat beroep in eerste aanleg open bij de rechtbank te Rotterdam.

## **Artikel III**

Teneinde de inwerkingtreding van deze wet zo goed mogelijk te kunnen laten aansluiten op de toetreding door het Koninkrijk bij het Protocol, is bepaald dat deze wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Als hoofdregel geldt dat wetten in werking treden op een van de vaste verandermomenten (1 januari dan wel 1 juli). Indien de implementatietermijn voor de Athene Verordening (31 december 2012) te weinig ruimte biedt voor toepassing van deze vaste inwerkingtre-dingsdata mag daarvan worden afgeweken.

## **Overgangsrecht**

Gekozen is om geen overgangsrecht op te nemen in dit wetsvoorstel. De voorgestelde nieuwe regeling voor aansprakelijkheid van en de verzekeringsplicht voor de vervoerder, heeft daardoor onmiddellijke werking. De

voorgestelde afdeling 3, titel 5 van Boek 8 BW voorziet ter uitvoering van het Verdrag in een verplichte verzekering voor zeeschepen die een vergunning hebben voor het vervoer van meer dan twaalf reizigers. Hierbij is relevant dat de door het Verdrag bestreken risico's vallen onder de reeds regulier in de zeescheepvaart gehanteerde verzekeringen. Uit de paragraaf over administratieve lasten bij dit wetsvoorstel blijkt bovendien dat alle betrokken delen van de maritieme sector intensief bij de totstandkoming van het Verdrag betrokken zijn geweest.

De vervoerders zijn daardoor geïnformeerd over de na de inwerkingtreding van de voorgestelde afdeling geldende verzekeringsplicht. Ook zullen zij naar verwachting geen nieuwe verzekeringen hoeven af te sluiten. Onmiddellijke inwerkingtreding zal om deze redenen in de praktijk niet op bezwaren stuiten.

Ten aanzien van de verjaringstermijnen voor vorderingen van het voorgestelde artikel 1750a, geldt de algemene overgangsrechtelijke bepaling van artikel 73 van de Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek (hierna: «Ow NBW»).

Artikel 73 Ow NBW staat verkorting van verjaringstermijnen toe, waarbij voor lopende zaken een uitgestelde werking geldt van één jaar. Dat wil zeggen: voor lopende zaken blijft de oude verjaringstermijn nog een jaar van toepassing. Gevolg hiervan is dat de verjaringstermijn in een lopende zaak niet voltooit door het enkele feit van inwerkingtreding van de nieuwe termijnen. Dit zou een te grote inbreuk betekenen op de rechtszekerheid van degene schade heeft geleden. Omdat artikel 73 Ow NBW van toepassing is, is het niet nodig om in dit wetsvoorstel overgangsrecht op te nemen betreffende de wijziging van de verjaringstermijnen.

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

## Transponeringstabel

<b>Artikel Verordening 392/2009:</b>	<b>Artikel in afdeling 3 BW:</b>	<b>Uitgevoerd in:</b>
1	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
2	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
3	Artikelen 529 t/m 529k	
4		Vereist naar zijn aard geen implementatie
5	–	Reeds geïmplementeerd in titel 7 van Boek 8 BW
6	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
7	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
8	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
9	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
10	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
11	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie
12	–	Vereist naar zijn aard geen implementatie