

Limitering van schadevergoeding in het internationaal personenverkeer (lucht, weg, zee, spoor, binnenvaart)

Wannes Vandenbussche

Onder wetenschappelijke begeleiding van Prof. Dr. Bernard Tilleman en Dhr. Wouter Verheyen

1. INLEIDING: HET INTERNATIONAAL PERSONENVERVOER

1.1. LIMITERING SCHADEVERGOEDING IN HET INTERNATIONAAL PERSONENVERVOER

“De afgelopen dertig jaar heeft de mobiliteit in Europa een ware explosie gekend. Voor miljoenen burgers is reizen tegenwoordig de normaalste zaak, ja zelfs een recht geworden.” Met deze uitspraak begon de commissie op 16 februari 2005 zijn mededeling aan het Europees Parlement en de Raad. De reglementering van het internationaal personenvervoer raakt inderdaad ons allemaal. Wij zijn allen deel van transportcontracten. Daarom moet de regulering hieromtrent ook dienend zijn voor personen. Nochtans mogen we niet vergeten dat recht vaak alleen maar om geld draait. Dit is in het internationaal personentransport met zijn beperkte aansprakelijkheid niet anders. Is die limitering gerechtvaardigd? Wat is de ratio hierachter? Zijn er evoluties op te merken? Heeft dit beginsel nog steeds een voldoende draagvlak?

Het prerogatief van beperkte aansprakelijkheid berust op het beginsel van verdeling van transportrisico's tussen partijen, die verdisconteerd zijn in de door de vervoerder te leveren prestatie en de daarvoor te betalen prijs door de passagier/afzender.¹ Anders dan bij goederen, speelt in het personenvervoer het luchtverkeer de meest prominente rol. Dat is enigszins logisch: luchtvervoer staat voor snelheid en in onze huidige maatschappij hebben mensen minder tijd om onderweg te zijn dan goederen.²

¹ K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 2.

² M. WOUTERS, “Een toepassing van de e-commerce in de luchtvaartindustrie” in E. VAN HOOYDONK (ed), *Actualia zee- en vervoerrecht*, Antwerpen, Maklu, 2003, (193) 193.

Na een globale inleiding beoogt dit werk in de eerste plaats de aansprakelijkheid van de vervoerder voor dood of verwonding van de passagiers te behandelen. Daarbij spelen steeds drie aspecten een cruciale rol: de limitering, de doorbreking en het ontkomen aan aansprakelijkheid. Daarnaast wordt er ingegaan op de derde actor, namelijk de verzekeraar. Ten slotte wordt de regulering vanuit het standpunt van de consument bekeken en wordt de vraag naar de afschaffing van de limitering gesteld.

1.2. MAATSCHAPPELIJKE NOODZAAK

1.2.1. Tot regulering van de aansprakelijkheid van de vervoerder

DE ONTPLOOIING VAN HET LUCHTRECHT - Het eerste internationale verdrag over luchtvaart, het verdrag van Warschau van 12 oktober 1929, stelde twee grote doelen voorop: Het opstellen van uniforme regels voor het internationaal vliegverkeer en het limiteren van de aansprakelijkheid van de vervoerder om potentiële investeerders niet af te schrikken.³ Het belangrijkste uitgangspunt was dus het beschermen van een op dat moment nog kwetsbare luchtvaartindustrie. Sindsdien heeft de luchtvaartindustrie echter grote technologische veranderingen meegemaakt. Op 25 oktober 2007 werd de airbus A 380 in gebruik genomen, een luchtvaartuig dat 555 passagiers over een afstand van 15 000 kilometer kan vervoeren. Nog veel meer dan in het zee-, weg- en spoorvervoer hebben deze turbulente ontwikkelingen hun weerslag gehad op de ontplooiing van het luchtrecht.⁴

ONGEVALLEN OP ZEE - Het ontstaan van een internationale regeling inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder in het zeerecht wordt enigszins anders verantwoord. Hoewel scheepsrampen statistisch gezien hoge uitzonderingen zijn, was het uitgangspunt in deze tak dat elk ongeval er altijd één teveel was. Daarbij was de gedachte determinerend dat de mensheid er nooit in zal slagen om de dodelijke combinatie van menselijk falen, verborgen gebreken aan schepen en onweerstaanbare natuurkrachten geheel uit te schakelen.⁵

SOEVEREINITEIT EN HET VERVOER OVER DE WEG - In het personenvervoer over de weg was nog een andere factor bepalend om internationale afspraken te maken. De bussen en autocars verplaatsen zich namelijk op buitenlands grondgebied en raken zo aan de soevereiniteit van die vreemde staat. Zeker

³ P.B. LARSEN, J.C. SWEENEY en J.E. GILLYCK., *Aviation Law, Cases, Laws and Related Sources*, Arsley, Transnational Publishers Inc, 2006, 315.

⁴ I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 51.

⁵ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 15-16.

toen er nog geen sprake was van een interne Europese markt, kon dit element niet over het hoofd gezien worden.⁶

HET SUCCES VAN DE UNIFICATIE VAN HET SPOORVERVOER - De ontwikkelingen in het spoorvervoer kwamen het vroegst op gang. Toen in de tweede helft van de 19^{de} eeuw het spoorwegnet op het Europese continent snel uitbreidde, ontstond reeds spoedig behoefte aan internationale samenwerking, die op Zwitsers initiatief ook daadwerkelijk tot stand kwam.⁷ In vergelijking met de andere takken valt op te merken dat de unificatie van het spoorverkeer heel constant en zonder grote discussies verlopen is. Een verklaring voor dit fenomeen kan volgens R. CLETON gevonden worden in de goede samenwerking tussen de regeringen van de verdragsstaten en de nauw met hen gelieerde spoorwegondernemingen. Hij houdt daarbij wel rekening met een eventuele verandering die zou kunnen intreden als de Europese spoorwegen worden geprivatiseerd en op commerciële basis zullen opereren.⁸

1.2.2. Tot limitering van de aansprakelijkheid

DE OORSPRONKELIJK VOLLEDIGE EXONERATIE - Het ontstaan van de limitering van aansprakelijkheid kan ook deels vanuit historisch perspectief verklaard worden. Toen er namelijk nog geen internationale regeling bestond, stipuleerde de zeevervoerder in zijn contracten steeds een volledige exonерatie voor dood of verwonding van zijn passagiers. Hij kon dit doen door het feit dat het afsluiten van transportcontracten onder zijn normale bedrijfsvoering viel en hij dus veel meer vertrouwd was met de contractuele voorwaarden dan zijn passagiers.⁹ Ook in het luchtrecht bestond er een praktijk waarbij de vervoerders zich volledig exonereerden voor alle aansprakelijkheid tegenover hun cliënteel. Het verdrag van Warschau maakte daar een einde aan en bepaalde in welke omstandigheden de vervoerder aansprakelijk was voor verwondingen en schade geleden door passagiers. In ruil voor deze toegevingen werd het vermoeden van aansprakelijkheid door de conventie beperkt tot een zeker bedrag.¹⁰

ANDERE REDENEN VOOR DE LIMITERING - Veel voorkomende redenen om de limitering van aansprakelijkheid te verantwoorden zijn de verzekerbaarheid en de noodzaak om het ondernemersrisico beheersbaar te houden.¹¹ Ook de spreiding van mogelijk catastrofale gevolgen, het gelijk maken van toegekende

⁶ C. PAULIN, *Droit des transports*, Paris, Litec, 2005, 71.

⁷ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 16.

⁸ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 17.

⁹ C. HILL, *Maritime Law*, London – Hong Kong, LLP, 2004, 446.

¹⁰ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 85.

¹¹ E.J. DENNEKAMP, "Rb Arnhem 210508 beroep op limitering aansprakelijkheid 8-1157 naar red. en billijkh. Onaanvaardbaar", *Letselschademagazine* 2008, <http://www.letselschademagazine.nl/Tram-Trein-Bus-en-vliegtuig-ongevallen/>.

schadevergoedingen en de mogelijkheid voor passagiers om ten behoeve van zichzelf een verzekering af te sluiten worden regelmatig aangehaald.¹²

RECHTSECONOMISCH OOGPUNT - Ook vanuit rechtseconomisch oogpunt kan de beperkte schadevergoeding gerechtvaardigd worden. Een risicovermijdende actor zal een activiteit verrichten die hij zonder limitering niet zou durven uitoefenen. Het is immers mogelijk dat een activiteit maatschappelijk zinvol is, maar de risicovermijdende actor die activiteit toch niet wil verrichten omwille van de mogelijk grote omvang van de schade. Limitering van de aansprakelijkheid tot het bedrag dat redelijkerwijs door de verzekering kan worden gedekt, lost dit probleem op.¹³

1.2.3. Tot een verhoging van de limieten

ONTOEREIKENDHEID OMWILLE VAN GELDONTWAARDING - De limieten die bij de eerste internationale verdragen vastgelegd waren, werden al vlug ontoereikend. Oorspronkelijk was dit eerder aan praktische oorzaken te wijten. De steeds voortschrijdende geldontwaarding zorgde ervoor dat de aansprakelijkheid in de loop der jaren verminderde en ten slotte tot een zodanig laag niveau daalde dat zij in feite niets meer voorstelde.¹⁴

RECENTERE VERHOGINGEN OMWILLE VAN ECONOMISCHE MOTIEVEN - Het doorvoeren van de recentere verhogingen werd echter vanuit een heel ander perspectief gerechtvaardigd. Wat de luchtvaart betreft, besliste men in het protocol van Den Haag van 1955 de limieten te verdubbelen. Voor de Verenigde Staten, die reeds in de jaren vijftig een hogere levensstandaard kenden, was deze verhoging absoluut onvoldoende.¹⁵ Uiteindelijk besefte Europa ook in 1997 dat de door het Verdrag van Warschau vastgestelde en door het protocol van Den Haag gewijzigde aansprakelijkheids grens naar de toen geldende economische en sociale maatstaven te laag lag en vaak tot langdurige gerechtelijke procedures leidde die het imago van het luchtvervoer schaadden.¹⁶

OMMEKEER VAN BEWEEGREDENEN IN HET ZEERECHT - Bij de ondertekening van het protocol van Athene in 2002, dat voor het zeerecht het regime van het verdrag van Athene van 1974 moest vervangen, werden historische en sociale

¹² FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 2.

¹³ L.T. VISSCHER en R.J. VAN DEN BERGH, "Personenschade van de reiziger – een rechtseconomische tour d'horizon" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (83) 107.

¹⁴ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 32.

¹⁵ N. HOOGENBOOM, "De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder onder het Verdrag van Montreal 1999", *TVR* 2004, afl. 7, 183.

¹⁶ Verord. Raad nr. 2027/97, 17 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, *Pb.L.* 17 oktober 2009, afl. 285, 1-3.

beschouwingen als reden voor de verhoging in aanmerking genomen.¹⁷ Volgens de verdragsoptellers had er immers een ommekeer plaatsgevonden in de beweegredenen waarom mensen ervoor kozen om zich op een passagierschip te begeven. Vroeger werd van het zeevervoer gebruik gemaakt uit noodzaak, door mensen die de armoede in hun geboorteland wilden ontvluchten op zoek naar een nieuw leven in een ander werelddeel. Tegenwoordig maken passagiersschepen voornamelijk deel uit van de vrijetijdsindustrie. Mensen uit de hogere sociale klasse gaan aan boord van luxeuze cruiseschepen om daarop in een ontspannen sfeer hun vakantie door te brengen.¹⁸

1.3. EVOLUTIES IN DE REGULERING VAN HET PERSONENTRANSPORT

1.3.1. *Weinig uniformiteit tussen de verschillende verdragen*

VAN PRIVATE AFSPRAKEN NAAR MULTILATERALE VERDRAGEN - In de loop van de 20^{ste} eeuw kwamen er in iedere sector van het internationaal personenvervoer verschillende verdragen tot stand. Voordien waren er wel al enkele private afspraken tussen de verschillende marktpelers gemaakt. Het voordeel van verdragen is dat ze veelzijdiger zijn dan private akkoorden en dat we naar hun ontstaansgeschiedenis, onderhandelingen en praktische uitwerking kunnen kijken om hun precieze betekenis te achterhalen.¹⁹

FRAGMENTATIE TUSSEN VERVOERSSECTOREN - Er is echter een enorme fragmentatie tussen de verschillende regelingen op te merken. De belangrijkste reden daarvoor is dat iedere vervoerssector zijn eigen economische marktpartijen kent, die hun invloed via internationale (non-) gouvernementele organisaties doen gelden. Die organisaties laten zich nauwelijks leiden door ontwikkelingen in andere vervoerssectoren, behalve wanneer ze echt overtuigd zijn van het onontkoombare ervan.²⁰

FRAGMENTATIE BINNEN EENZELFDE SECTOR - Soms is er zelfs binnen eenzelfde sector weinig eenvormigheid waar te nemen. Het luchtrecht is hier het meest sprekende voorbeeld van: Op passagiers die in eenzelfde toestel reizen, werden in het verleden soms verschillende aansprakelijkheidsregels toegepast.²¹ Het verdrag van Montréal is er tot op heden nog niet in geslaagd

¹⁷ Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

¹⁸ C. HILL, *Maritime Law*, London – Hong Kong, LLP, 2004, 456.

¹⁹ P.B. LARSEN, J.C. SWEENEY en J.E. GILLYCK., *Aviation Law, Cases, Laws and Related Sources*, Arsley, Transnational Publishers Inc, 2006, 306.

²⁰ K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgeverij, 2007, (1) 3.

²¹ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 18.

een oplossing te bieden.²² Het nieuwe verdrag is momenteel door 95 lidstaten geratificeerd, wat nog heel wat minder is dan het oorspronkelijk aantal Warschau lidstaten. Dit betekent dat het nieuwe Montreal regime het oude Warschau systeem nog niet volledig heeft verdrongen. Voor de Europese burger is men er wel in geslaagd de complexiteit ten aanzien van de vraag welk regime van toepassing is te doen afnemen. De Europese Unie heeft namelijk in 2002 het Montreal regime dwingend verklaard voor al het passagiersvervoer verricht door Europese luchtvervoerders.²³

MOEILIKHEDEN MET BETREKKING TOT HET OPSTELLEN VAN EEN VERDRAG OVER PERSONENTRANSPORT - Dat het opstellen van een succesvol verdrag over personenvervoer geen evidentie is, heeft het verleden al herhaaldelijk uitgewezen. Passagiers van een touringbus genieten bijvoorbeeld nog steeds niet van de bescherming van een internationaal verdrag inzake aansprakelijkheid. Wanneer schadevergoeding wordt geëist bij overlijden of verwondingen, worden ze vaak geconfronteerd met uiteenlopende nationale regels en weten ze niet bij welke rechtbank ze klacht moeten indienen.²⁴ R. CLETON maakt de bedenking dat men eigenlijk meerdere lijsten zou moeten opstellen: een lijst van in werking getreden verdragen met een redelijk grote aanvaarding, een lijst van verdragen die wel in werking zijn getreden maar een beperkte aanhang hebben gekregen, een lijst van nimmer in werking getreden verdragen en tenslotte een lijst van ontwerpverdragen die in het archief zijn verdwenen. Hij vreest daarbij dat de eerste lijst zeker niet de langste zou zijn.²⁵ Een reden hiervoor is dat de ratificatieprocedures doorgaans veel te veel tijd in beslag nemen. Bovendien wordt aan de ratificatie van verdragen door de regeringen niet altijd de hoogste prioriteit gegeven.²⁶

1.3.2. Inmenging vanuit Europa als oplossing?

ACUTE NOODZAAK GEDURENDE DE AFGELOPEN TWINTIG JAAR - Vervoer is naar zijn aard een grensoverschrijdende economische activiteit en maakt bijgevolg al van oudsher deel uit van de Gemeenschappelijke Markt.²⁷ Het is echter vooral tijdens de laatste twintig jaar dat de noodzaak van een inmenging vanuit Europa acuut geworden is. De interne vervoersmarkt was immers grondig

²² Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221.

²³ I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 52.

²⁴ Med. Comm. nr. 46/2005, 16 februari 2005 betreffende versterking passagiersrechten in de Europese Unie.

²⁵ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 30.

²⁶ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 31.

²⁷ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 18.

verstoord doordat de lidstaten hun aansprakelijkheidsgrenzen op uiteenlopende wijze hadden verhoogd, wat tot verschillende vervoersvoorwaarden leidde.²⁸ Bovendien had men voor grote collectieve ongevallen nood aan een globaler systeem en dit globaler systeem kon beter vanuit Europa geboden worden.

VEELZIJDIGE ROL VAN EUROPA - De Europese Unie doet echter meer dan het eenmaken van de regelgeving van de lidstaten. Ze stelt zich steeds tot doel de reiziger te beschermen. Dit doet de Unie onder andere door de veiligheidsvoorschriften te verhogen en uitgebreide informatieplichten op te leggen.²⁹ In het zeerecht is ze nog een stap verder gegaan in het beschermen van de consument. Het protocol van 2002 bij het verdrag van Athene is tot op heden niet in werking getreden. Na het ondertekenen van dit protocol was er immers teveel commotie rond omdat het de aansprakelijkheidslimieten voor de reders drastisch verhoogt en de passagiers de mogelijkheid geeft voorschotten te ontvangen en zich rechtstreeks tot de verzekeraar te richten. Bijgevolg werd het slechts door een miniem aantal staten geratificeerd. Toch heeft de Commissie het gedurfd dit protocol, waar in 2002 niemand zin in had, via een verordening dwingend op te leggen aan alle lidstaten van de Unie.

1.4 TOEPASSINGSGEBIED VAN DE VERSCHILLENDE VERDRAGEN

1.4.1. *Ratione Loci*

LUCHTRECHT VERSUS ZEERECHT - De uitgangspositie in het luchtrecht is dat een verdrag toepassing vindt wanneer zowel de plaats van vertrek als van eindbestemming gelegen zijn op het grondgebied van twee staten die partij zijn bij het verdrag.³⁰ Het Zeerecht kent een ruimer toepassingsgebied. Daar is het voldoende is dat de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een staat die partij is bij het verdrag.³¹

OOK INMENGING VANUIT EUROPA MET BETREKKING TOT HET TOEPASSINGSGEBIED - Ook het Europees recht heeft zijn invloed laten gelden met betrekking tot het toepassingsgebied. Op de interne markt van zeevervoersdiensten wordt immers geen onderscheid meer gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, zodat zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van

²⁸ Preambule (3) Verord. Raad nr. 2027/97, 17 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, *Pb.L.* 17 oktober 2009, afl. 285, 1-3.

²⁹ Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *Pb.L.* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26

³⁰ Art 1, tweede lid Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221 en Art 1, tweede lid Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer van 12 oktober 1929, *BS* 24 september 1934, 5999.

³¹ Art 2, eerste lid Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

aansprakelijkheid dient te gelden.³² Hetzelfde geldt voor de interne luchtvaartmarkt, wat tot gevolg heeft dat de internationale aansprakelijkheidsregeling ook van toepassing is op een binnenlandse vlucht van Oostende naar Luik.³³ In het spoorverkeer heeft de Europese Unie door een verordening de bepalingen van het COTIF-CIV-Verdrag dwingend opgelegd aan alle landen van de Unie, ook al waren sommigen oorspronkelijk geen partij bij het COTIF.³⁴

1.4.2. *Ratione Materiae*

REIS- EN TIJDBEVRACHTINGEN - In het Zeerecht is het materiële werkingsbereik ingeperkt doordat er sprake moet zijn van een overeenkomst voor het vervoer van een passagier. Er is nogal wat discussie of tijd- of reisbevrachtingen van een schip aangemerkt kunnen worden als vervoersovereenkomsten. Wanneer een jubilerend echtpaar een partyboot afhuurt om al varende hun huwelijksfeest op zee te vieren, is er sprake van dergelijke tijdbevraching. Algemeen wordt aangenomen dat het transportrecht slechts van toepassing is wanneer de scheepseigenaar nog de regie en zeggenschap over het schip en de bemanning heeft behouden.³⁵ In het goederenvervoer daarentegen wordt een tijdbevraching zonder enige discussie uit het toepassingsgebied van de transportverdragen geweerd.

1.4.3. *Ratione Personae*

PASSAGIER NIET NOODZAKELIJK PARTIJ BIJ OVEREENKOMST - Het is niet noodzakelijk dat de passagier partij is bij de te zijnen behoeve gesloten overeenkomst. Ook als zijn werkgever, een vriend, een familielid of de reisagent in eigen naam de vervoersovereenkomst voor hem sloot, zijn de regelingen van het transportrecht toepasselijk.³⁶

NOODZAAK PASSAGIERSOVEREENKOMST - Het is daarentegen wel noodzakelijk dat men onder een passagiersovereenkomst vervoerd wordt. In het zeerecht kunnen andere personen die aan boord zijn, waaronder technici die herstellingen uitvoeren of verstekelingen, zich niet beroepen op de

³² Preamble (3) Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *P.B.L* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26.

³³ Preamble (8) Verord EP en de Raad nr. 889/2002, 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, *P.B.L* 30 mei 2002, afl. 140, 2-5.

³⁴ Verord. EP en de Raad nr.1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *P.B.L* 3 december 2007, afl. 315, 14-41.

³⁵ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 20-21.

³⁶ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 21.

aansprakelijkheidsregels van het Verdrag van Athene.³⁷ In het spoorvervoer wordt vereist dat het transport plaatsvindt op basis van één enkele overeenkomst, ongeacht of het gaat om een vervoer ten bezwarende titel of om niet. Wanneer het vervoer om niet echter niet op basis van een vervoersovereenkomst gebeurt, is het CIV-verdrag niet van toepassing. Bijgevolg wordt de relatie tussen de spoorwegvervoerder en verstekelingen evenmin geregeld door het CIV.³⁸ Ook het luchtrecht vereist meer dan het enkele feit zich te bevinden aan boord van een vliegtuig, met als gevolg dat het verdragsrecht niet van toepassing is op het cabinepersoneel. Men moet immers aanwezig zijn onder een vervoersovereenkomst en reizen van de ene plaats naar de andere.³⁹

2. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER VOOR DE DOOD OF LETSEL VAN DE PASSAGIER

2.1 INLEIDING

INTRODUCTIE VAN HET TWO TIER LIABILITY SYSTEM - Het zeerecht en het luchtrecht, de twee voornaamste takken van het internationaal personentransport, kennen sinds enkele jaren het “Two Tier Liability System”. Deze berekeningswijze van limieten werd in het internationale personenvervoer geïntroduceerd in 1999 in het verdrag van Montreal. Het houdt in dat de vervoerder een risicoaansprakelijkheid draagt tot een zeker bedrag. Indien de schade geleden door een passagier dit bedrag overschrijdt, kan de vervoerder ook tot een hoger bedrag gehouden worden, maar daarvoor is wel vereist dat de vervoerder een fout heeft gemaakt. Men noemt dit tweede de schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast. Dit bijzonder systeem kent dus als het ware twee verschillende grondslagen. In 2008 heeft de Europese Commissie voorgesteld dit stelsel ook toe te passen op de autobus- en autocarpassagiers.⁴⁰

NOG GEEN TWO TIER LIABILITY IN HET SPOORVERVOER - Een poging van de Commissie om deze techniek in het spoorvervoer in te voeren is mislukt. In een ontwerpverordening had men voorgesteld om een op risicoaansprakelijkheid gebaseerde limiet van 220 000 EUR in te voegen. Boven die limiet zou dan geen verdere financiële beperking meer gelden.

³⁷ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 211.

³⁸ B. TILLEMAN, A. VERBEKE en T. VANDEBOSCH (eds.), *Een reis door het recht, Reisrecht anders bekeken*, Gent, Jura Falconis Libri, Gent, 2005, (236) 239.

³⁹ L.B. GOLDBIRSCHE, *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Den Haag, Kluwer Law International, 2000, 73.

⁴⁰ Art 6, derde lid Verord. Comm. nr. 2008/0817, 4 december 2008 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming.

Tevergeefs, want de ratificatieprocedure van het Protocol van Vilnius tot wijziging van het COTIF-Verdrag van 1980 was toen al te ver gevorderd.⁴¹ De ontwerpverordening werd nog voor het in werking treden van het Vilnius-Protocol ingetrokken.⁴²

DE BEPERKINGSVERDRAGEN VOOR SCHEEPSEIGENAREN - Daarnaast bestaan in het zee- en binnenvaartrecht verdragen die de eigenaar van het schip en de daarmee gelijkgestelde personen (waaronder bevrachters en vervoerders) het recht geven hun aansprakelijkheid te beperken zowel wat betreft contractuele als buitencontractuele rechtsvorderingen.⁴³ Deze beperkingsverdragen komen in punt IV aan bod.

2.2. SYSTEMEN ZONDER DE ‘TWO TIER LIABILITY’

2.2.1. De beperkte aansprakelijkheid in het treinverkeer

LIMITERING IN HET TREINVERVOER TOT 175 000 SDR - Volgens het Vilnius-protocol is de spoorwegvervoerder aansprakelijk voor de schade ten gevolge van dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger tot een bedrag van 175 000 SDR.⁴⁴ Hij kan die aansprakelijkheid wel ontlopen in geval van overmacht of vreemde oorzaak. Daarvoor moet hij aantonen dat het ongeval is veroorzaakt door omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.⁴⁵ In een Belgische zaak betreffende een treinrit van Fréjus naar Brussel, besliste de vrederechter van St-Gillis evenwel dat een wilde staking van het personeel geen vreemde oorzaak is voor de onderneming, wanneer deze niet alle nuttige maatregelen heeft genomen om het uitbreken ervan te voorkomen.⁴⁶ De omgekeerde bewijslast uit het spoorvervoer is overgenomen uit het Verdrag van Warschau en wordt verantwoord als het *quid pro quo* voor de beperkte aansprakelijkheid waarvan de vervoerder geniet.⁴⁷ Daarenboven stipuleert het verdrag inzake het

⁴¹ Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, *BS* 7 september 1983, 11147.

⁴² K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 7.

⁴³ K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 5.

⁴⁴ Art 26, eerste lid juncto art 30, tweede lid Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, *BS* 7 september 1983, 11164

⁴⁵ Art 26, tweede lid Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, *BS* 7 september 1983, 11164.

⁴⁶ Vred. St.-Gillis 8 september 1999, *DCCR* 1999, 319.

⁴⁷ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 3.

spoorwegvervoer uitdrukkelijk dat bepalingen die de bewijslast omkeren van rechtswege nietig zijn.⁴⁸

2.2.2. *De nooit in werking getreden regimes van het CVN- en CVR- Verdrag*

HET CVN- EN CVR-VERDRAG - Gelijkaardige systemen als dat voor het spoorwegvervoer zijn terug te vinden in de nooit in werking getreden verdragen voor het personenvervoer via de binnenvaart (het CVN-verdrag) en over de weg (het CVR-verdrag). In deze verdragen is de aansprakelijkheid van de vervoerder respectievelijk beperkt tot 200 000 Poincaré Goudfranken⁴⁹ en 250 000 Poincaré Goudfranken⁵⁰. Het CVR-verdrag voorziet echter wel in de mogelijkheid voor de verdragsluitende staten om hogere limieten of zelfs geen limieten vast te stellen. In beide verdragen kunnen de contractsluitende partijen ook een hogere limiet overeenkomen.

2.2.3. *Foutaansprakelijkheid in het zeerecht voor “gewone ongevallen”*

SCHEEPVAARTINCIDENT VERSUS GEWONE ONGEVALLen - Wanneer een passagier in het zeerecht een schade lijdt die niet veroorzaakt is door een scheepvaartincident, is de vervoerder enkel aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is.⁵¹ Het is niet eenvoudig om deze categorie van gewone ongevallen af te bakenen. Dit kan geïllustreerd worden aan de hand van een eenvoudig voorbeeld: Iemand valt van de trap door het ontbreken van een trapleuning.⁵² Is dit een gewoon ongeval waarvoor de reder enkel aansprakelijk is indien hij een fout heeft gemaakt of is deze val te wijten aan een defect aan het schip? In het tweede geval draagt de zeevervoerder een risicoaansprakelijkheid aangezien defect aan het schip valt onder de definitie van scheepvaartincident.⁵³ Deze materie levert in ieder geval veel inspiratie op voor letselschadeadvocaten die zullen proberen om ieder ongeval aan boord te herleiden tot een

⁴⁸ Art 32 Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, *BS* 7 september 1983, 11164.

⁴⁹ Art 7 Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway (CVN), Genève 6 February 1976, http://www.unece.org/trans/conventn/CVN_epr.pdf

⁵⁰ Art 13, eerste lid Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR), Genève 1 March 1973, http://www.unece.org/trans/conventn/CVR_e.pdf

⁵¹ Art 3, tweede lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

⁵² S.D. LINDENBERGH, “Beperking van aansprakelijkheid bij personenschade van de reiziger, techniek en tendens in het gemene vermogensrecht” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (37) 39.

⁵³ Art 3, lid 5 Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

scheepvaartincident.⁵⁴ Toch wordt meestal aangenomen dat de foutaansprakelijkheid enkel geldt voor incidenten die plaatsvinden in het hotel- en restaurantgedeelte van een cruise of ferry.

RATIO LEGIS VAN DEZE FOUTAANSPRAKELIJKHEID - De ratio legis van deze foutaansprakelijkheid was immers te vermijden dat een persoon op zee in een sterkere positie stond dan iemand die betrokken is in een gelijkaardig incident op het vasteland. Een risicoaansprakelijkheid voor elk ongeval zou de balans teveel doen doorwegen in het voordeel van de passagier.⁵⁵ P. DELEBECQUE vermeldt de mogelijkheid van de passagiers om zich naar wens te verplaatsen op een schip als reden voor het bestaan van de foutaansprakelijkheid voor gewone ongevallen. Wel maakt hij de bedenking dat men in de meeste van de hogesnelheidsvaartuigen even weinig vrijheid van bewegen heeft als in een autobus of een vliegtuig.⁵⁶

2.3. HET TWO TIER LIABILITY SYSTEM

2.3.1. De eerste trede: de risicoaansprakelijkheid

a. De schade die vergoed moet worden

a.1. Dood, verwonding of enig ander letsel

DOOD OF LICHAMELIJK LETSEL - Volgens het verdrag van Montreal is de luchtvervoerder aansprakelijk voor ‘dood of lichamenlijk letsel’ ten gevolge van ‘een ongeval’ gedurende ‘een zekere periode’. Over de precieze draagwijdte van dood of lichamenlijk letsel bestaat weinig discussie. Om het leven komen in een bomexplosie boven Lockerbie, een voedselvergiftiging oplopen of een allergische reactie vertonen tegen een insecticidenspray vallen daar probleemloos onder.⁵⁷

PSYCHISCHE LETSELS IN VERDRAGSTEKSTEN - Over de vraag of ook psychische letsels daaronder vallen bestaat meer controverse. De keuze van de verdragsopstellers voor de term ‘bodily injury’ lijkt te suggereren dat men in het luchtrecht uitsluitend lichamenlijke letsels onder de aansprakelijkheidsregels heeft willen brengen. Leest men echter de verslagen van de diplomatieke conferentie in 1999, dan blijkt uit alles dan men vergoeding wegens psychisch

⁵⁴ F.G.M. SMEELE, “Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 24.

⁵⁵ C. HILL, *Maritime Law*, London – Hong Kong, LLP, 2004, 457.

⁵⁶ CENTRE D’ÉTUDE ET DE RECHERCHE DE DROIT INTERNATIONAL ET DE RELATIONS INTERNATIONALES, *Le droit international des transports maritimes*, Den Haag, Nijhoff, 2001, 43.

⁵⁷ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 92.

letsel geenszins heeft willen uitsluiten.⁵⁸ De keuze voor de handhaving van de term ‘bodily injury’ wordt gerechtvaardigd door de jurisprudentie die onder het Warschau-systeem in de verschillende landen ontwikkeld is en zich op deze wijze verder kan ontwikkelen.⁵⁹ In het zeerecht daarentegen ligt deze kwestie veel eenvoudiger door het gebruik van de woorden ‘persoonlijk letsel’ in het verdrag van Athene⁶⁰. Zo lieten de verdragsopstellers onmiddellijk uitschijnen dat ze geen graten zagen in de aansprakelijkheid voor mentale letsels. In het spoorwegvervoer deelde men deze mening en stipuleerde men uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van de vervoerder voor een geestelijk letsel in het CIV-verdrag.⁶¹

UITEENLOPENDE STANDPUNTEN OMTRENT PSYCHISCHE LETSELS - Door de onduidelijkheid in het luchtrecht, vallen er in de rechtspraak van de verschillende verdragsstaten dan ook heel uiteenlopende oplossingen waar te nemen. In *Eastern Airlines v. Floyd*, een zaak waarin de piloten van een vliegtuig op het laatste ogenblik een noodlanding in zee konden afdwenden, nadat alle straalmotoren uitgevallen waren en het toestel een plotse duikvlucht had gemaakt, kwam het Amerikaanse Supreme Court tot de conclusie dat een zuiver psychisch letsel niet in aanmerking komt voor een vergoeding.⁶² In navolging van deze rechtspraak zien verscheidene Amerikaanse rechtbanken echter geen probleem in het vergoeden van psychologische schade wanneer dit psychisch lijden werkelijk voortkomt uit een fysiek letsel (bv. Het verlies van een been).⁶³ Het Israëlitisch Hooggerechtshof ziet daarentegen in de zaak *Air France v. Teichner* geen enkel probleem in het vergoeden van puur mentale schade. Volgens dit Hooggerechtshof dringt een extensieve interpretatie zich op, afgaande op de ontwikkeling van de luchtvaartindustrie en de evolutie van de rechtspraak inzake psychische schade.⁶⁴ Een rechter in Europa op zijn beurt zal dan weer minder snel geneigd zijn een vergoeding voor een psychologisch letsel toe te kennen.⁶⁵

⁵⁸ I. KONING, “Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 61.

⁵⁹ N. HOOGENBOOM, “De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder onder het Verdrag van Montreal 1999”, *TVR* 2004, afl. 7, 185.

⁶⁰ Art 3 Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

⁶¹ Art 26 Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, *BS* 7 september 1983, 11164

⁶² P.B. LARSEN, J.C. SWEENEY en J.E. GILLICK., *Aviation Law, Cases, Laws and Related Sources*, Arsley, Transnational Publishers Inc., 2006, 330.

⁶³ P.S. DEMPSEY EN M. MILDE, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montreal, McGill University, 2005, 128

⁶⁴ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 92.

⁶⁵ K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 9.

a.2. Een ongeval versus scheepvaartincident

ONGEVAL VOLGENS DE SUPREME COURT- De luchtvervoerder is uitsluitend aansprakelijk voor die gebeurtenissen die kunnen worden gekwalificeerd als een ongeval. In het mijlpaalarrest *Air France v. Saks* definieerde de Supreme Court de term ongeval als “*an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*”.⁶⁶ Valerie Saks kreeg daarom geen schadevergoeding voor haar tijdens de landing opgelopen permanente doofheid. Ze kon immers geen plotselinge gebeurtenis aanwijzen omdat uit de bewijsmiddelen bleek dat de systemen voor de cabinedruk naar behoren hadden gefunctioneerd.⁶⁷ Het Supreme Court bepaalde dan ook uitdrukkelijk dat een inwendige reactie op het normaal functioneren van een vliegtuig onmogelijk als een ongeval kon worden beschouwd.⁶⁸ Toch zijn de uitspraken van de Supreme Court niet steeds zo streng. In de zaak *Olympic Airways v. Husain* werd de weigering van het boordpersoneel om de astmatische passagier Husain een andere plaats toe te wijzen wel als een plotselinge en onverwachte gebeurtenis aangemerkt.⁶⁹

ONGEVAL VOLGENS HET HOUSE OF LORDS - Het House of Lords kiest resoluut voor een gelijkaardige interpretatie van het begrip ‘ongeval’. Dit standpunt kwam tot uiting in een aantal zaken over DVT claims. Deep Vein Thrombosis is een aandoening die voornamelijk passagiers van langeafstandsvluchten treft en die bestaat in het samenklonteren van bloed in de bloedvaten en veroorzaakt wordt door langdurig zitten in een verkrampte houding. Hoewel het House of Lords aannam dat de trombose veroorzaakt werd door de vliegreis, weigerde het een vergoeding toe te kennen voor de slachtoffers ervan. Dit werd gerechtvaardigd door de stelling dat enkel het ontstaan van de trombose zelf werd aangetoond, niet een onverwachte gebeurtenis die de trombose had veroorzaakt.⁷⁰

ONGEVAL VOLGENS DE FEDERALE GERECHTSHOVEN IN DE VS - Toch zijn er enkele federale gerechtshoven in de Verenigde Staten die eerder geneigd zijn om het criterium ‘een risico karakteristiek aan de vlucht’ toe te passen. Mevrouw Wallace, die tijdens een nachtvlucht het slachtoffer geworden was van de seksuele wellusten en betastingen van een medepassagier, kon daarom

⁶⁶ P.B. LARSEN, J.C. SWEENEY en J.E. GILLOCK., *Aviation Law, Cases, Laws and Related Sources*, Arsley, Transnational Publishers Inc, 2006, 304-312.

⁶⁷ I. KONING, “Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 55.

⁶⁸ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 95.

⁶⁹ I. KONING, “Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 55-56.

⁷⁰ I. KONING, “Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 57.

niet op een vergoeding rekenen ‘concluding that the sexual assault was not a risk characteristic of air travel’.⁷¹ Ook GOEDHUIS pleitte ervoor om uitsluitend ‘luchtrechttypische’ oorzaken als ongeval aan te nemen. Hij deed daarbij vooral beroep op de verdragshistorie.⁷² Volgens KONING verdienen deze zienswijzen de aanbeveling. Een ruime uitleg van het begrip ongeval leidt volgens haar tot een wel heel lage drempel van onbeperkte aansprakelijkheid.⁷³

DE DRAAGWIJDTE VAN EEN SCHEEPVAARTINCIDENT - In het zeevervoer is het woord ‘scheepvaartincident’ de cruciale term om de aansprakelijkheid van de reder te bepalen. Het verdrag van Athene bepaalt dat zowel een schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden, explosie of brand aan boord als defect aan het schip onder deze term vallen.⁷⁴ Deze brede omschrijving zorgt ervoor dat de grootste scheepsrampen van de voorbije eeuw, de ‘Berlin’ (stranding en schipbreuk), de ‘Titanic’ (aanvaring en schipbreuk), de ‘Herald of Free Enterprise’ (kapseizen) en de ‘Estonia’ (schipbreuk), voldoende afgedekt zijn.⁷⁵

a.3. Gedurende een bepaalde periode

HET AAN BOORD GAAN, HET ER ZICH BEVINDEN EN HET VERLATEN VAN EEN VLIEGTUIG - In het luchtrecht is de vervoerder enkel aansprakelijk gedurende de periode waarin de passagier zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of verlaten van het luchtvaartuig.⁷⁶ Eenmaal de passagier plaats heeft genomen in het toestel, is dit criterium voldaan, wat er daarna ook van omstandigheden plaatsvindt. In de zaak Herman v. Trans World Airlines, werd de vervoerder aansprakelijk gesteld voor de verwondingen opgelopen door de passagiers die tijdens een kaping in de woestijn van Jordanië gedurende een week aan boord van het vliegtuig werden gehouden, hoewel de vervoerder daar geenszins mee akkoord ging.⁷⁷ Wat het aan boord gaan of verlaten van het luchtvaartuig betreft, ligt het voor de hand dat een val van de trap naar het vliegtuig onder het aansprakelijkheidsregime valt. De zogenaamde verbindingsarmen die tegenwoordig aan terminals gebouwd worden, leveren echter voer op voor

⁷¹ P.B. LARSEN, J.C. SWEENEY en J.E. GILLYCK., *Aviation Law, Cases, Laws and Related Sources*, Arsley, Transnational Publishers Inc, 2006, 314.

⁷² D. GOEDHUIS, Handboek voor het luchtrecht, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1943, 122.

⁷³ I. KONING, “Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 60.

⁷⁴ Art 5, vijfde lid Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

⁷⁵ F.G.M. SMEELE, “Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 15-16.

⁷⁶ Art 17 Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221

⁷⁷ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 98.

discussie. Er is dan immers vaak geen enkele breuk meer tussen het luchthavengebouw en het luchtvaarttuig.⁷⁸

HET INSCHEPEN, HET ZICH AAN BOORD BEVINDEN EN HET VERLATEN VAN EEN SCHIP - Het zeerecht kent een gelijkaardige regeling. De vervoerder is niet enkel aansprakelijk gedurende de periode dat de passagier aan boord van het schip verblijft, maar bovendien ook tijdens de periodes van inscheping en ontscheping.⁷⁹ Wanneer dus, zoals bij cruises dikwijls gebeurt, het schip ergens aanlegt en de passagiers met behulp van hulpboten van het schip aan land worden gebracht om de plaatselijke bezienswaardigheden te bezoeken, is het verdrag van Athene van toepassing wanneer een passagier tijdens deze overzet een letsel oploopt, doch niet wanneer de passagier tijdens het verblijf aan wal een ongeval overkomt.⁸⁰

b. Limitering van deze risicoaansprakelijkheid

UITEENLOPENDE LIMIETEN IN HET PERSONENVERVOER - De limieten vertonen opmerkelijke verschillen als men de verscheidene sectoren van het internationaal transportrecht met elkaar vergelijkt. In de luchtvaart is de risicoaansprakelijkheid bijvoorbeeld beperkt tot 100 0000 SDR.⁸¹ In het zeevervoer wil men in het protocol van Athene van 2002 gaan tot 250 000 SDR.⁸² In het oorspronkelijke verdrag van Athene ligt die nog op 46 666 SDR.⁸³ In de Europese Unie ligt de limiet voor het vervoer van passagiers over de weg dan weer op 220 000 EUR.⁸⁴

MISLUKTE POGING TOT EENMAKING VAN LIMIETEN IN DE SCHEEPVAART - Toen de Europese Unie in een ontwerpverordening voorgesteld had om eenzelfde limiet in te voeren voor het zeevervoer en de binnenvaart, kwam er daar ongelofelijk veel kritiek op.⁸⁵ De binnenvaart rechtvaardigde zijn lagere limieten door te stellen dat er zich tot op heden geen spectaculaire ongevallen hebben voorgedaan in hun sector. Dit was volgens hen te danken aan de geldende kwaliteits- en veiligheidsvoorschriften van de uitrusting van de

⁷⁸ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 99.

⁷⁹ Art 1, achtste lid, a) Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, BS 6 oktober 1989, 17171.

⁸⁰ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 211.

⁸¹ Art 21, eerste lid Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, BS 18 mei 2004, 39221.

⁸² Art 3, eerste lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

⁸³ Art 7, eerste lid Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, BS 6 oktober 1989, 17171

⁸⁴ Art 6, derde lid Verord. Comm. nr. 2008/0817, 4 december 2008 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming.

⁸⁵ Verord. Comm. nr.2005/592, 23 november 2005 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen.

schepen en de opleiding van de bemanning.⁸⁶ Nadat het Europees Parlement drie stemmingen had gehouden, is de Raad van Ministers in de uiteindelijke verordening voor het protest van de binnenvaart gezwicht en zo eindigde de enige poging van rechtseenmaking van limieten tussen de verschillende sectoren in een fiasco.⁸⁷ Al bij al lijkt dit toch de juiste beslissing te zijn omdat de vraag rijst of een volledige uniformisering van de aansprakelijkheid in de scheepvaart wel zo wenselijk is. Om het met de woorden van F.G.M. SMEELE te zeggen: Moet voor een watertaxi, een veerpontje, een ferry en een luxe cruiseschip steeds hetzelfde regime gelden?⁸⁸

c. Ontkomen aan de aansprakelijkheid

DE SCHULD OF NALATIGHEID VAN DE PASSAGIER IN HET LUCHTRECHT - Onder het verdrag van Warschau kon men oorspronkelijk als luchtvervoerder aan de aansprakelijkheid ontsnappen als men alle nodige maatregelen genomen had om de schade te vermijden.⁸⁹ Deze regeling werd echter al in 1966 in de Montreal Agreement buiten toepassing verklaard, waarin de partijen zich verplichtten geen beroep op overmacht meer te doen.⁹⁰ Tegenwoordig kan de vervoerder onder het regime van het verdrag van Montreal enkel van zijn risicoaansprakelijkheid ontheven worden voor zover de schuld of de nalatigheid van de passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.⁹¹ Uiteraard kan de vervoerder ook steeds aan een vergoeding ontsnappen door de geleden schade of het schadegeval te betwisten.⁹² In de Europese Unie kan een autobus- en/of touringcaronderneming haar aansprakelijkheid ook niet uitsluiten of beperken door te bewijzen dat het de vereiste zorgvuldigheid aan de dag heeft gelegd.⁹³

OVERMACHT IN HET ZEERECHT IN UITZONDERLIJKE GEVALLEN - In het zeerecht kan men daarentegen in uitzonderlijke gevallen wel nog een beroep doen op

⁸⁶ K.F. HAAK, "Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 7.

⁸⁷ Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *P.B.L* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26.

⁸⁸ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 19.

⁸⁹ Art. 20 Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer van 12 oktober 1929, *BS* 24 september 1934, 5999.

⁹⁰ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 17.

⁹¹ Art 20 Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221.

⁹² Art 17 Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221.

⁹³ Art 6, derde lid Verord. Comm. nr. 2008/0817, 4 december 2008 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming.

overmacht. De vervoerder moet daarvoor bewijzen dat het scheepvaartincident het gevolg is geweest van een oorlogshandeling, vijandigheid, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard.⁹⁴ In die uitzonderlijke gevallen kunnen de slachtoffers dan immers een beroep doen op de oorlogsmolestverzekering.⁹⁵ Wel dient de aandacht erop gevestigd te worden dat een zeevervoerder zich van zijn aansprakelijkheid kan ontheven indien hij terroristische daden aantoot, terwijl in het luchtrecht een terroristische aanslag onder een ‘ongeval’ ressorteert waarvoor de vervoerder de volle verantwoordelijkheid draagt.

2.3.2. De tweede trede: de schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast

a. Limitering van de schuldaansprakelijkheid

EEN TWEDE LIMiet VERSUS ONBEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID - Onder het protocol van Athene van 2002 ligt deze tweede limiet voor het zeevervoer op 400 000 SDR.⁹⁶ Deze beperkte aansprakelijkheid van de vervoersbedrijven wordt verantwoord als compensatie voor de strikte aansprakelijkheid en verzekeringsplicht tot 250 000 SDR.⁹⁷ In het luchtrecht daarentegen geldt er een onbeperkte aansprakelijkheid indien de geleden schade het bedrag van de risicoaansprakelijkheid te boven gaat.⁹⁸ In de ontwerpverordening betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers heeft de Unie dit systeem zonder een tweede limiet overgenomen.⁹⁹

b. Doorbreking van deze limitering

DE OPT-OUT-CLAUSULE IN HET ZEERECHT - In het zeerecht bestaat van oudsher de mogelijkheid voor verdragsstaten om een opt-out-clausule op te nemen. Zo kunnen ze volgens hun nationale recht hogere limieten bepalen voor de aansprakelijkheid van de vervoerder, op voorwaarde dat ze het secretariaat-generaal van het IMO daarvan op te hoogte te brengen.¹⁰⁰ Het Protocol van 2002 breidt deze mogelijkheid nog uit. Een opt-out-clausule is nu ook

⁹⁴ Art 3, eerste lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

⁹⁵ Zie verder

⁹⁶ Art 7, eerste lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

⁹⁷ F.G.M. SMEELE, “Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 19.

⁹⁸ Art 21, tweede lid Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, BS 18 mei 2004, 39221.

⁹⁹ Art 6, derde lid Verord. Comm. nr. 2008/0817, 4 december 2008 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming.

¹⁰⁰ Art 7, tweede lid Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, BS 6 oktober 1989, 17171.

mogelijk voor alle vervoerders waarop het nationale recht van de verdragsstaat toegepast kan worden, daar waar zo'n clause vroeger enkel mogelijk was voor vervoerders die de nationaliteit van de verdragsstaat hadden.¹⁰¹ Toen de Commissie in 2005 de veelbesproken 'ontwerpverordening over de rechten van passagiers die over zee en binnenwateren reizen' opstelde, besloot ze vanuit het oogpunt van uniformiteit van de interne markt de gegeven mogelijkheid buiten werking te stellen.¹⁰² Merkwaardig genoeg is de uitsluiting van de opt-out-clausule verdwenen in de definitieve verordening.¹⁰³ Zou de Europese Unie dan toch meer belang hechten aan de bescherming van de passagiers dan aan de harmonisatie van de interne markt? Daarnaast dient opgemerkt te worden dat in het zeerecht de partijen bij de vervoersovereenkomst ook steeds de mogelijkheid hebben om hogere limieten overeen te komen.¹⁰⁴

OPZET EN BEWUSTE ROEKELOOSHEID – Ingeval van opzet of bewuste roekeloosheid kan men in het internationaal personentransport ook steeds de limieten doorbreken. Toen er in het luchtrecht onder het Warschau regime nog limieten voor schuldaansprakelijkheid golden, werd bepaald dat de opzet of bewuste roekeloosheid een daadwerkelijke en determinerende oorzaak van de schade moest zijn. Het enkel creëren van een mogelijkheid om schade te doen ontstaan, was niet voldoende. Zo werd in de zaak *Goepf v. American Overseas Airlines* het enkele feit dat de luchtvaartmaatschappij er niet in geslaagd was de reglementen te volgen (door steeds een tweede controlepiloot in te zetten) als onvoldoende beschouwd om als bewuste roekeloosheid in aanmerking te komen.¹⁰⁵ Opzet of bewuste roekeloosheid werd makkelijker aanvaard indien het vliegtuig onvoldoende uitgerust was of de uitrusting van het toestel onjuist gebruikt werd. In de zaak *Butler v. Aeromexico* werd de crew dan ook schuldig geacht aan bewuste roekeloosheid omdat het de radar die mogelijk het slechte weer had kunnen detecteren uitgezet had.¹⁰⁶ Het zeerecht heeft zich geïnspireerd op deze bepalingen van het Warschau regime.¹⁰⁷ Toch werd er een beperking in het voordeel van de vervoerder ingevoerd. Handelen of nalaten van aangestelden van de vervoerder volstaat in tegenstelling tot het luchtrecht derhalve niet om de reder het recht te ontnemen om de aansprakelijkheidsbeperking in te roepen. Enkel het eigen handelen of nalaten van de zeevervoerder komt in aanmerking.¹⁰⁸

¹⁰¹ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 211.

¹⁰² Art 5 Verord. Comm. nr.2005/592, 23 november 2005 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen.

¹⁰³ Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *PB.L* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26

¹⁰⁴ Art 10 Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

¹⁰⁵ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 149.

¹⁰⁶ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 159.

¹⁰⁷ Art 13, eerste lid Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

¹⁰⁸ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 211.

c. Overmacht

HET BEWIJS VAN OVERMACHT - Het bewijs van overmacht ligt in de drie sectoren op de vervoerder. Het uitgangspunt is dus dat de schuld van de vervoerder wordt verondersteld.¹⁰⁹ In het zeevervoer en luchtvervoer kent men een omgekeerde bewijslast: de vervoerder moet aantonen dat het verlies of de schade niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is.¹¹⁰ In het luchtvervoer is duidelijk naar boven gekomen dat het de bedoeling was om met het verdrag van Montreal een minder strenge maatstaf voor overmacht te hanteren dan onder het verdrag van Warschau. Wanneer men overmacht slechts in zeer uitzonderlijke gevallen zou aanvaarden, zou de tweede trede immers tot een *de facto* onbeperkte risicoaansprakelijkheid leiden.¹¹¹

OVERMACHT IN AUTOBUS- EN TOURINGCARRECHT - In het Europees autobus- en touringcarrecht ligt de situatie enigszins anders. In dit systeem is een onderneming niet aansprakelijk indien het ongeval veroorzaakt is door omstandigheden die geen verband houden met de exploitatie van de autobus- en touringcardiensten. Bovendien moet ze ook aantonen dat ze de in die specifieke omstandigheden vereiste zorgvuldigheid in acht heeft genomen.¹¹² Een geestelijke of lichamelijke tekortkoming van de bestuurder wordt in het personenvervoer echter niet als overmacht in aanmerking genomen.¹¹³

2.4. DE BEPERKINGSVERDRAGEN LLMC EN CLNI

2.4.1. Inleiding

ENKEL OVER BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID - Zoals eerder aangegeven bestaan er in het zee- en binnenvaartrecht ook verdragen die de eigenaar van het schip en de vervoerders het recht geven hun aansprakelijkheid te beperken. Het eigenaardige aan deze verdragen is dat ze geen uitspraak doen over de vervoerdersaansprakelijkheid zelf. Ze houden zich enkel bezig met het

¹⁰⁹I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 61.

¹¹⁰ Art 3, eerste lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002 en art 21, tweede lid Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, BS 18 mei 2004, 39221.

¹¹¹ I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 68.

¹¹² Verord. Comm. nr. 2008/0817, 4 december 2008 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming.

¹¹³ K.F. HAAK, "Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 11.

beperkingsregime.¹¹⁴ Hij die met een schip vaart, kan dan ook, los van wat er gebeurt (bv. in brand vliegen of olie in zee lossen), zijn aansprakelijkheid beperken. De reder stort daartoe geld in een passagiersfonds waarvan de bijdrage naar rato van het tonnage van het desbetreffende schip berekend wordt.

2.4.2. *London Limitation Liability Maritime Convention (LLMC)*

HET LONDENS BEPERKINGSVERDRAG EN ZIJN PROTOCOL VAN 1996 - Voor de zeevaart was er oorspronkelijk het Brussels Beperkingsverdrag van 1957, maar dit verliest steeds meer terrein. Dus voorlopig is het Londens Beperkingsverdrag (LLMC) van 1976 maatgevend. Dit verdrag voorziet in een passagiersfonds berekend op basis van 46 667 SDR per passagier met een algeheel maximum van 25 miljoen SDR.¹¹⁵ Deze berekening wordt enkel gebaseerd op basis van het aantal passagiers die het schip volgens de vergunning mag vervoeren, niet op het daadwerkelijk aantal passagiers. In 1996 werd er een protocol aangenomen dat voorziet in een passagiersfonds van 175 000 SDR vermenigvuldigd met de passagierscapaciteit. Daarbij werd ook bepaald dat er geen afzonderlijke maximumlimiet meer zou gelden.¹¹⁶

ART 19 VAN HET VERDRAG VAN ATHENE LAAT HET LLMC-VERDRAG ONVERLET - Het belang van dit LLMC is moeilijk te onderschatten en dit is vooral te wijten aan een bepaling van het verdrag van Athene. Artikel 19 van het verdrag van Athene laat immers uitdrukkelijk de rechten en verbintenissen die de vervoerder put uit andere beperkingsverdragen onverlet.¹¹⁷ Indien derhalve de vervoerder binnen de toepassingsvoorwaarden van het LLMC-verdrag valt, en de LLMC-bepanking voor hem voordeliger is (wat bijna steeds het geval zal zijn), dan kan hij deze beperking inroepen.¹¹⁸ Toen de Europese Unie de bepalingen van het Protocol van Athene in een verordening opnam¹¹⁹, werd het voorstel gedaan om artikel 19 te schrappen en er zo voor te zorgen dat het strengere regime van het protocol van Athene onverwijld toepassing zou verkrijgen op het grondgebied van de gehele Unie. Opnieuw is de Europese Unie gezwicht voor de druk van de zeevervoerders met als gevolg dat artikel 19 onverkort van toepassing blijft en men eigenlijk niet zoveel last heeft van het strenge protocol van 2002.

¹¹⁴ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 208.

¹¹⁵ Art 7, eerste lid Verdrag van Londen inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 19 november 1976, *BS* 6 oktober 1989, 17162.

¹¹⁶ F.G.M. SMEELE, "Samenlopende regelingen bij personenvervoer over zee en binnenwateren" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (15) 17.

¹¹⁷ Art 19 Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee van 13 december 1974, *BS* 6 oktober 1989, 17171.

¹¹⁸ F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 209.

¹¹⁹ Zie randnr.18

2.4.3. *Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)*

MEER BESCHIEDEN LIMieten VOOR DE BINNENVAART - De internationale Rijnvaartcommissie, het oudste internationale wetgevingsinstituut, heeft het systeem van de beperkingsverdragen voor de binnenvaart overgenomen, maar met heel wat bescheidenere limieten. Er geldt een beperking van 60 000 SDR per passagier met een minimum van 720 000 SDR per schip. Daarnaast zijn er limieten van 3 miljoen, 6 miljoen en 12 miljoen SDR voor schepen van respectievelijk minder dan 100, tussen de 100 en 180 passagiers en meer dan 180 passagiers.¹²⁰

BELOFTE TOT UITBREIDING VAN HET AANTAL LIDSTATEN EN VERHOOGING VAN DE LIMieten - Zoals eerder al vermeld had de Europese Commissie een plan om de zee- en binnenvaart gelijk te schakelen. Uiteindelijk heeft de Raad van Ministers dit verhinderd door amendementen aan te nemen waarin de binnenvaart uit de verordening werd gehaald. In ruil voor deze toegeving moest de binnenvaartsector de thans geldende CLNI-limieten verhogen en de reikwijdte van het CLNI-verdrag uitbreiden tot de Donaulanden. Op 20 februari 2007 kwam de Centrale Commissie voor de Rijnvaart al met een Voorontwerp voor een Aanvullend Protocol op de proppen dat twee doelstellingen voorop stelde. Ten eerste wou het een uitbreiding van het toepassingsgebied tot alle Europese staten waar de binnenvaart van significant economisch belang is, doorvoeren. Ten tweede zou het de globale aansprakelijkheidsgrenzen opnieuw evalueren.¹²¹ Op 10 september 2008 kwam een protocol tot stand na onderhandelingen met de Oost-Europese landen. Er liggen twee opties open. Ofwel kiest men voor een globaal minimum en maximum per schip. Ofwel maakt men een onderscheid naargelang het een schip betreft dat bestemd is voor cruisetochten dan wel daguitstapjes. In het eerste geval zou de limiet tussen 1 miljoen en 18 miljoen SDR per schip liggen. In het tweede geval zou die voor een daguitstap tussen 720 000 en 12 miljoen en voor een cruise tussen 1 miljoen en 18 miljoen bedragen.

¹²⁰ Art 7 Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) <http://www.ccr-zkr.org/Files/clni/clni.pdf>

¹²¹ K.F. HAAK, "Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 7.

3. DE ROL VAN VERZEKERINGEN

3.1. DE VERZEKERINGSPLICHT IN DE LUCHTVAARTSECTOR

VERZEKERINGSPLICHT VOOR DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN - In 1999 besloot men in het Verdrag van Montreal een bepaling op te nemen die een op wereldvlak veralgemeende invoering van een verzekeringsplicht voor de luchtvaartmaatschappijen regelde. Krachtens artikel 50 moeten de Staten eisen dat hun vervoerders voorzien zijn van een toereikende verzekering ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag. Een vervoerder kan door de staat die de bestemming is van de door hem uitgevoerde diensten, gehouden worden het bewijs van een toereikende verzekering te leveren.¹²² Wel dient opgemerkt te worden dat artikel 50 over het algemeen als een vreemde bepaling bestempeld wordt, die volgens sommigen eigenlijk niet thuishoort in het verdrag. Het verdrag van Montreal is immers een verdrag dat de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens de passagier of de ladingbelanghebbende regelt. Daarin past niet een bepaling die ziet op de verhouding tussen lidstaten en hun luchtvervoerders.¹²³

VERORDENING BETREFFENDE DE VERZEKERINGSEISEN VOOR LUCHTVERVOERDERS EN EXPLOITANTEN VAN LUCHTVAARTUIGEN - De Europese Unie was van mening dat de verzekeringsvereisten van het Verdrag van Montreal niet duidelijk genoeg waren met betrekking tot het beschermingsniveau van de passagiers. Bovendien hadden de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten voor een schaarse aansprakelijkheidsdekking op de verzekeringsmarkt gezorgd.¹²⁴ Bijgevolg besloot de Gemeenschap in 2004 een duidelijke verordening op te stellen over verzekeringseisen voor vervoerder en exploitanten in de luchtvaartsector. In deze verordening werden minimumeisen bepaald voor de verzekering van passagiers, bagage, post, vracht en derden.¹²⁵ Het belangrijkste punt van deze wetgeving is dat de minimumbedragen aanzienlijk hoger zijn dan de bedragen die in de internationale verdragen vastgesteld zijn en afgestemd zijn op de heersende praktijken in de verzekeringsmarkt, zowel wat de algemene risico's als wat de risico's op oorlog en terrorisme betreft.¹²⁶

¹²² M. DE GRAEVE, "Het Verdrag van Montreal: het internationaal luchtvervoer gemoderniseerd", *TWV* 2004, afl. 8, 312-314.

¹²³ I. KONING, *Aansprakelijkheid in het luchtvervoer*, Zuthen, Uitgeverij Paris, 2007, 48.

¹²⁴ Med. Comm. nr. 46/2005, 16 februari 2005 betreffende versterking passagiersrechten in de Europese Unie.

¹²⁵ Art. 6 Verord. EP en Raad nr. 785/2004, 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, *Pb.L* 30 april 2004, afl. 138, 1-6.

¹²⁶ Med. Comm. nr. 46/2005, 16 februari 2005 betreffende versterking passagiersrechten in de Europese Unie.

3.2. DE VERPLICHTE VERZEKERING VOOR DE ZEEVERVOERDER

VERPLICHTE AFSLUITING VAN EEN VERZEKERING VOOR DE ZEEVERVOERDER - Het protocol bij het verdrag van Athene van 2002 verplicht de feitelijke vervoerder tot het afsluiten van een verzekering ter dekking van de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Dit wordt verantwoord vanuit de gedachte dat een risicoaansprakelijkheid enkel doeltreffend is indien ze gekoppeld wordt aan strenge verzekeringseisen.¹²⁷ Schepen die minder dan twaalf passagiers kunnen vervoeren, zijn evenwel van deze verplichting vrijgesteld.¹²⁸ Om het afsluiten van deze verzekering te bewijzen, moet er aan boord van het schip een verzekeringscertificaat aanwezig zijn.¹²⁹ Volgens de Europese Unie moet er bij deze verplichting wel rekening worden gehouden met de financiële draagkracht van de scheepseigenaars en verzekeringsmaatschappijen en de verschillende klassen van schepen. De Unie overweegt immers dat de scheepseigenaars hun verzekeringsregelingen op een economisch aanvaardbare manier moeten kunnen beheren en dat vooral voor kleine scheepvaartbedrijven die binnenlandse vervoerdiensten verzorgen, het seizoengebonden karakter van hun werkzaamheden in aanmerking moet worden genomen.¹³⁰

DIRECTE ACTIE TEGEN DE VERZEKERAAR - Het slachtoffer van een scheepvaartincident heeft een directe actie tegen de verzekeraar. De mogelijkheid om een vordering rechtstreeks bij de verzekeraar in te dienen is volgens de Commissie van essentieel belang, omdat de vervoerder soms moeilijk te traceren is en/of niet in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen.¹³¹

DE OORLOGMOLESTVERZEKERING GECREËERD DOOR DE IMO - Op 19 oktober 2006 heeft de Juridische Commissie van de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie, richtsnoeren aangenomen om bepaalde kwesties van het Verdrag van Athene, in het bijzonder de vergoeding van met terrorisme verband houdende schade, te regelen. Aangezien de zeevervoerder ingeval van overmacht (oorlog, vijandigheden, opstand, ...) van zijn aansprakelijkheid wordt ontheven, kon men de passagiers die het slachtoffer van dergelijke voorvallen waren geworden onmogelijk in de kou laten staan. Daarom kwam men tot de creatie van de figuur van de oorlogmolestverzekering. Deze verzekering dekt eventuele aansprakelijkheid voor het verlies ten gevolge van

¹²⁷ Toelichting bij Verord. Comm. nr.2005/592, 23 november 2005 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen.

¹²⁸ Art 4bis, eerste lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

¹²⁹ Art 4bis, vijfde lid Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

¹³⁰ Preambule (4) Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *P.B.L* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26.

¹³¹ Toelichting bij Verord. Comm. nr.2005/592, 23 november 2005 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen.

het overlijden of het persoonlijke letsel van een passagier ten gevolge van allerhande oorzaken. Oorlog, burgeroorlog, inbeslagname, aanhouding, achtergebleven mijnen, torpedo's en terroristische aanslagen vallen daar allemaal onder.¹³²

4. CONSUMENTENOOGPUNT

4.1. STEEDS CONSUMENTENVRIENDELIJKER

INFORMATIEVERSTREKKING OPGELEGD DOOR DE EUROPESE UNIE - Gedurende een honderdtal jaar heeft men zich nooit bekommerd om de bescherming van de passagiers. Gelukkig is dit fenomeen de laatste twintig jaar steeds meer op de voorgrond getreden. In de regelgeving van de Europese Unie wordt vooral de nadruk gelegd op de informatieverstrekking. Wanneer een vliegtuigpassagier een ticket koopt, heeft hij in de eerste plaats het recht te weten welke maatschappij de vlucht daadwerkelijk exploiteert. Bovendien moeten vervoerders uit alle sectoren vergelijkbare informatie verstrekken over de diensten die door hen worden geleverd. De Unie realiseert zich wel dat deze nieuwe passagiersrechten slechts zinvol zijn wanneer de reizigers correct worden geïnformeerd over deze rechten. Daarom voert de Commissie regelmatig campagne door het afficheren in de lokalen van de dienstverleners en reisagentschappen en in de stations en luchthavens.¹³³

CONSUMENTVRIENDELIJKE BEPALINGEN IN INTERNATIONALE VERDRAGEN - Ook in de internationale verdragen valt een tendens waar te nemen in het voordeel van de passagier. Zo werden in 2002 in het zeerecht een aantal technieken ingevoerd om het de slachtoffers van een scheepvaartincident makkelijker te maken hun schadevergoeding te verkrijgen.¹³⁴ In het luchtrecht voerde het verdrag van Montreal een systeem van voorschotten in.¹³⁵ Deze zouden de getroffen passagiers in staat moeten stellen te voorzien in hun economische behoeften in afwachting van de definitieve uitkering van een schadevergoeding. Ook het invoeren van de risicoaansprakelijkheid moet in dit opzicht bekeken worden. De risicoaansprakelijkheid versterkt namelijk de positie van passagiers die een vordering willen indienen, omdat de aansprakelijkheid niet afhankelijk is van een fout of nalatigheid van de

¹³² Bijlage II bij Verord. EP en Raad nr.392/2009, 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, *P.B.L* 28 mei 2009, afl. 131, 24-26.

¹³³ Med. Comm. nr. 46/2005, 16 februari 2005 betreffende versterking passagiersrechten in de Europese Unie.

¹³⁴ Artikel 4bis Protocol van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1 november 2002.

¹³⁵ Art 28 Verdrag van Montréal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 28 mei 1999, *BS* 18 mei 2004, 39221.

vervoerder.¹³⁶ De passagier dient enkel nog de hoogte van zijn schade te bewijzen alsook het feit dat deze schade is veroorzaakt door een ongeval.¹³⁷

4.2. TOCH NIET ALLESOMVATTEND

EXCLUSIVITEITSLEER ALS BEGRENZING VAN DE BESCHERMING VAN DE PASSAGIER - Zelfs het meest recente en passagiersvriendelijke verdrag, het verdrag van Montreal, kent toch nog een begrenzing aan deze verre gaande consumentenbescherming. Deze begrenzing manifesteert zich in de exclusiviteitsleer. Biedt de verdragsrechtelijke regeling geen mogelijkheid om schadevergoeding te vorderen, dan is een vordering op basis van het nationaal recht eveneens uitgesloten. Daarenboven kunnen passagiers een schadevordering waarin het verdrag voorziet, niet omzeilen door hun vordering te baseren op onrechtmatige daad, of welke andere grondslag dan ook.¹³⁸ Een van de verantwoordingen van deze regeling is om de vliegtuigbouwers beter te beschermen, omdat zij in het verleden vaak het doelwit werden van verhaalsancties van nabestaanden van slachtoffers die onvoldoende uitgekeerd kregen volgens het Warschau-systeem.¹³⁹

SOMS BLIJVEN PASSAGIERS ZONDER GENOEGDOENING ACHTER - In ieder geval erkende het House of Lords in de zaak *Sidhu v. British Airways*, waarin passagiers van een vliegtuig dat een tussenlanding maakte in Koeweit nadat Irak daar binnengevallen was en bijgevolg gedurende weken als menselijk schild gebruikt werden, dat het mogelijk is dat sommige benadeelden in sommige gevallen zonder genoegdoening achterblijven. Als verantwoording voor deze toch wel zware beslissing werd beargumenteerd dat het niet de bedoeling van het Verdrag van Warschau¹⁴⁰ is om rechtsmiddelen te voorzien tegen alle verlies.¹⁴¹ Het Supreme Court nam deze rechtspraak over in de zaak *El Al v. Tseng* met als overweging dat een rechtsmiddel toekennen onder het lokale recht de uniforme regeling van aansprakelijkheid van de internationale luchtvervoerder volledig zou ondermijnen.¹⁴²

NUANCERINGEN OP STRENGE EXCLUSIVITEITSLEER - Toch moet deze rechtspraak opnieuw genuanceerd worden, want in sommige jurisdicties in

¹³⁶ Verord. Comm. nr.2005/592, 23 november 2005 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen.

¹³⁷ I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 68.

¹³⁸ I. KONING, "Internationale ontwikkelingen in het luchtvervoer" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (51) 68-69.

¹³⁹ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 19.

¹⁴⁰ Het Verdrag van Montreal heeft de exclusiviteitsleer van het verdrag van Warschau overgenomen.

¹⁴¹ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 89.

¹⁴² FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 89.

Europa lijkt men tot tegenovergestelde conclusies te komen en vorderingen onder het lokale recht wel toe te laten, niettegenstaande dat de claims ontstaan zijn in de uitoefening van het internationaal personenvervoer door de lucht.¹⁴³ Het Europees Hof van Justitie lijkt deze zienswijze te volgen.¹⁴⁴ Bovendien mag men ook niet vergeten dat wanneer een vordering volledig buiten het toepassingsgebied van het verdrag valt, er dan ook geen enkel probleem is om een schadevergoeding toe te kennen. Zo raakte in de zaak *Adatia v. Air Canada* een passagier door een medewerker van de vervoerder gewond in het luchthavengebouw. Aangezien de passagier zich al gedurende een tijdje in de terminal bevond, kon er geen sprake meer zijn van “het verlaten van het luchtvaarttuig” onder artikel 17. Bijgevolg kon de vordering probleemloos gebaseerd worden op het lokale recht en was die bovendien nog niet onderworpen aan de aansprakelijkheidslimieten van het verdrag.¹⁴⁵

5. WEG MET DIE LIMITERING?

5.1. VERHOOGD IN ALLE SECTOREN, VERDWENEN IN LUCHTRECHT

TENDENS TOT VERHOOGING VAN LIMieten - De laatste twintig jaar is er zowel vanuit de Europese Unie als vanuit de internationale vervoersorganisaties een tendens ontstaan om de limieten aanzienlijk te verhogen. In het luchtrecht is men met deze verhoogde limieten tegemoetgekomen aan de wensen van zowel (nabestaanden van) slachtoffers als luchtvaartmaatschappijen. Men vond namelijk dat de eerdere aansprakelijkheidslimieten ontoereikend waren, hetgeen ervoor had gezorgd dat een groot aantal luchtvaartmaatschappijen hun aansprakelijkheid op vrijwillige basis had verhoogd.¹⁴⁶

HET MONTREALREGIME ZONDER LIMITERING - Het Verdrag van Montreal lijkt nog een stap verder te gaan. Men zou het kunnen beschouwen als het eerste aansprakelijkheidssysteem zonder enige limiet. De risicoaansprakelijkheid tot 100 000 SDR is immers een verkapte limiet die enkel de bewijslastverdeling regelt. Tot 100 000 SDR wordt er een vergoeding voor de geleden schade gegarandeerd, wat een erg waardevolle zaak is voor de benadeelde passagier. Boven dit bedrag speelt er een schuldaansprakelijkheid met een omgekeerde bewijslast. N. HOOGENBOOM vermeldt dat de luchtvervoerder dan ook vrij snel aansprakelijk zal zijn voor het volledige bedrag, omdat het niet eenvoudig is voor de vervoerder om in dit bewijs te leveren.¹⁴⁷ Ook wat de verzekeraarheid betreft, vormde deze beslissing uit 1999 geen onoverkomelijk probleem. Er

¹⁴³ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 90.

¹⁴⁴ HvJ C-344/04, *International Air Transport Association, Ajda* 2006, afl. 5, 246

¹⁴⁵ FOUNTAIN COURT CHAMBERS, *Carriage by Air*, London, Butterworths, 2001, 90.

¹⁴⁶ . HOOGENBOOM, “De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder onder het Verdrag van Montreal 1999”, *TVR* 2004, afl. 7, 186-187.

¹⁴⁷ N. HOOGENBOOM, “De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder onder het Verdrag van Montreal 1999”, *TVR* 2004, afl. 7, 186.

werd immers reeds in 1981 door de luchtverzekeraars beweerd dat er voldoende verzekeringscapaciteit beschikbaar is om een onbeperkte aansprakelijkheid in te voeren en dat de extra benodigde premie slechts een marginale verhoging van de luchtvaarttarieven tot gevolg zou hebben.¹⁴⁸

ANDERE SECTOREN BLIJVEN ACHTER - In de andere sectoren heeft men het tot nu toe nog niet aangedurfd om een aansprakelijkheidssysteem zonder enige limiet in te voeren. De twee grootste redenen die daarvoor steeds worden aangehaald zijn de verzekeraarbaarheid en de noodzaak om het ondernemersrisico beheersbaar te houden.

5.2. LEGITIMITEIT VAN DE REDENEN

GROTE BEDRAGEN ZIJN GOED AF TE DEKKEN VIA POOLING EN HERVERZEKERING - Men kan zich de vraag stellen of deze redenen nog voldoende zwaarwichtig zijn. Ervaringen in andere gebieden hebben immers uitgewezen dat grote bedragen via pooling en herverzekering toch goed af te dekken zijn.¹⁴⁹ Zou het dan toch het doembeeld zijn van een catastrofe met zo'n gigantisch cruiseschip bemand door duizenden passagiers dat iedereen tot voorzichtigheid aanzet?¹⁵⁰ Of houdt men rekening met de vervoerders van de minder welvarende landen voor wie het systeem van Montreal al een zure appel was om door te bijten?

RATIONEEL GEZIEN HEEL WEINIG RECHTVAARDIGING - Het feit is en blijft dat er rationeel gezien heel weinig rechtvaardiging te vinden is voor het handhaven van die limieten. Degene die zich op de limieten wil beroepen moet van goeden huize komen. De gewone man op de straat wil immers niets van die limieten weten. Wie in een trein, autocar of ferry stapt en een ernstig letsel oploopt, bevindt zich in een aanzienlijk slechtere positie dan degene die door een trein wordt aangereden of degene die gewond raakt tijdens het werk, door een gebrekkig product of de fout van een arts.¹⁵¹

DISCUSSIE OP GANG DOOR BAARDMAN V. NS - Misschien verdient de Nederlandse zaak Baardman v. NS wel internationale navolging. In 2002 werd door de Utrechtse Rechtbank het beroep van de vervoerder (NS) op de aansprakelijkheidslimiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar geacht. Het Amsterdamse Hof bevestigde deze rechtspraak en nam daarbij als uitgangspunt dat een beperkte schadevergoeding een inbreuk vormde op het vorderingsrecht van het slachtoffer gewaarborgd in artikel 1 van

¹⁴⁸ R. CLETON, *Internationale Unificatie van het vervoerrecht, vooruitgang of stilstand?*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 19.

¹⁴⁹ L.T. VISSCHER en R.J. VAN DEN BERGH, "Personenschade van de reiziger – een rechtseconomische tour d'horizon" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (83) 107.

¹⁵⁰ C. HILL, *Maritime Law*, London – Hong Kong, LLP, 2004, 457.

¹⁵¹ S.D. LINDENBERGH, "Beperking van aansprakelijkheid bij personenschade van de reiziger, techniek en tendens in het gemene vermogensrecht" in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (37) 37.

het eerste protocol bij het EVRM. Het fair balance beginsel zorgde er volgens dit Hof voor dat de argumenten ten gunste van de vervoerder moesten wijken voor het belang van het slachtoffer.¹⁵² Deze uitspraak is van cruciaal belang omdat ze de discussie op gang bracht dat er internationale verplichtingen bestaan die een grens stellen aan het beperken van de rechten van slachtoffers van personenschade.¹⁵³

VANUIT RECHTSECONOMISCH OOGPUNT - Ook valt er vanuit rechtseconomische invalshoek een argument te halen voor het afschaffen van de limieten. Limitering kan immers leiden tot een laag zorgniveau en een te hoog activiteitsniveau, zodat er uiteindelijk meer schade ontstaat dan bij ongelimiteerde aansprakelijkheid.¹⁵⁴

6. CONCLUSIE

GUNSTIGE EVOLUTIES TEN BEHOEVE VAN DE REIZIGER - Overkoepelend kan men stellen dat de reiziger in de loop der tijden een steeds beter beschermde positie gekregen heeft. Dit is grotendeels de verdienste van de Europese Unie die zijn invloed met betrekking tot internationale transportverdragen heeft laten gelden. Ondanks de enorme verschillen tussen de verscheidene sectoren, kan men toch overall dezelfde tendens waarnemen: de limieten zijn aanzienlijk verhoogd. Ook de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder is drastisch uitgebreid. Slechts in heel uitzonderlijke gevallen blijven de passagiers nog in de kou staan.

GOEDE VOORBEELD VAN HET LUCHTRECHT - Ondanks het feit dat er heel weinig rechtvaardiging voor bestaat, heeft men het voorlopig enkel in het luchtrecht aangedurfd om een systeem zonder limieten te creëren. Dit in tegenstelling tot andere rechtstakken, waar een beperking van aansprakelijkheid nog nooit ter sprake is gekomen. In het burgerlijk recht bijvoorbeeld kan de rechter enkel in heel uitzonderlijke omstandigheden matigen. De limitering van de aansprakelijkheid is een typisch kenmerk van het transportrecht. De toekomst zal moeten uitwijzen of deze eigenheid nog zal kunnen stand houden in de andere sectoren in een tijdperk waarin het luchtrecht al zonder limieten werkt.

¹⁵² K.F. HAAK, “Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (1) 4.

¹⁵³ J.M. BEER, “Vergoeding van personenschade en het EVRM”, *Verkeersrecht* 2006, afl. 5, 259-264.

¹⁵⁴ L.T. VISSCHER en R.J. VAN DEN BERGH, “Personenschade van de reiziger – een rechtseconomische tour d’horizon” in K.F. HAAK en S.D. LINDENBERGH (eds.), *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief*, Den Haag, Boom juridische uitgevers, 2007, (83) 105.

LIMITERING VAN SCHADEVERGOEDING IN HET INTERNATIONAAL
PERSONENVERKEER (LUCHT, WEG, ZEE, SPOOR, BINNENVAART)

TELOORGAAN ZELFSTANDIGHEID INTERNATIONAAL VERVOERRECHT – Het verdient de aandacht om deze problematiek van limitering van schadevergoeding in een bredere context te plaatsen. Het internationaal vervoerrecht staat immers hoe langer hoe minder op zichzelf. Het is deel gaan uitmaken van een meer gelaagde rechtsorde waarbij algemene rechtsbeginselen, internationale verdragen, Europese regelgeving en nationaal conflictenrecht een belangrijke rol spelen. Ooit was het de bedoeling van de verdragen om uniformiteit en rechtszekerheid te brengen. Aangezien ze daar slechts ten dele in geslaagd zijn, is de Europese Unie zich gaan inmengen in deze materie. Daarnaast heeft de Europeanisering er ook voor gezorgd dat het consumentenrecht en de mensenrechten hun invloed kunnen laten gelden in het internationaal personenvervoer. Historische creaties uit het transportrecht worden daarbij misschien wel onderuit gehaald, maar *‘die miljoenen burgers voor wie reizen de normaalste zaak, ja zelfs een recht geworden is’* kunnen deze evoluties alleen maar toejuichen.