

Goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Stb. 1933, 365)

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Het Verdrag van Warschau, dat op 29 september 1933 voor het gehele Koninkrijk in werking trad, houdt een regeling voor aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in. Deze aansprakelijkheid wordt beperkt tot een bedrag van 125 000 goudfranken (\pm f 31 000), tenzij de schade het gevolg is van opzet of daarmee gelijk te stellen schuld van de luchtvervoerder, in welk geval diens aansprakelijkheid onbeperkt is. Voor een uitvoerige toelichting op de aard en de strekking van het verdrag moge worden verwezen naar behandeling in de Staten-Generaal (Bijl. *Handelingen II* 1932/33, 183).

Hoewel dit verdrag, dat voor 46 Staten van kracht is en dus vrijwel over de gehele wereld bij internationaal luchtvervoer geldt, in het algemeen zeer bevredigend wordt geacht, gingen reeds in 1935 stemmen op tot verhoging der aansprakelijkheidslimieten en herziening van de formulering der gevallen, waarin de vervoerder onbeperkt aansprakelijk is.

De tweede wereldoorlog, de daarna volgende hergroepering van het grootste deel der aan de luchtvaart deelnemende Staten in een wereldorganisatie op het gebied van de civiele luchtvaart (de I.C.A.O.) en de veelomvattende taak van de juridische commissie met betrekking tot het opstellen van andere privaatrechtelijke verdragen, de luchtvaart betreffende, waren oorzaak, dat de juridische commissie dier organisatie eerst in 1951 de herziening van het verdrag kon voorbereiden. Deze voorbereidingen leidden ten slotte in 1955 tot het houden van een conferentie te 's-Gravenhage, bij welke gelegenheid een Protocol tot wijziging van het verdrag werd opgesteld, hetwelk door 26 van de ter conferentie aanwezige Staten werd ondertekend. De tekst van het Protocol is bekendgemaakt in *Tractatenblad* 1956, nr. 26.

Het protocol brengt op een aantal punten wijziging in het verdrag zonder nochtans de beginselen daarvan aan te tasten. De belangrijkste wijzigingen betreffen de limiet, welke aan de aansprakelijkheid van de vervoerder is gesteld en welke gebracht is op 250 000 goudfranken, ongeveer gelijkgesteld met f 62 000 (artikel XI van het Protocol), dus op het dubbele van het huidige bedrag, waar tegenover staat, dat de gevallen, waarin de gelaedeerde onbeperkt schadevergoeding kan verkrijgen, zijn beperkt. Zulks is nl. nog slechts mogelijk in geval van opzet van de vervoerder of diens ondergeschikten, dan wel, indien gehandeld wordt „témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement” (artikel XIII).

Aan deze wijzigingen ligt de hierna geschetste ontwikkeling ten grondslag.

In 1929 was een passagier, die het luchtvaartuig als middel van vervoer koos, zich bewust, dat hij hiermede een zeker risico nam. Om deze reden en mede ten einde het zich ontwikkelende luchtvervoer te steunen, wilde men het risico slechts in beperkte mate ten laste van de vervoerder brengen. Vandaar de lage aansprakelijkheidslimiet.

Een hogere limiet zou de vervoerder in verband met de te betalen verzekeringspremies voor te hoge lasten hebben gesteld. Thans zijn deze redenen echter vervallen en dient de risicoverdeling meer ten gunste van de passagier te zijn. Hierbij komt nog, dat het huidige luchtvervoer, zij het niet formeel dan toch wel in feite, het karakter van openbaar middel van vervoer heeft gekregen en dat een verhoging van de aansprake-

lijkheidslimiet van de luchtvervoerder geen evenredige verhoging van de verzekeringspremies meebrengt, juist omdat het luchtvervoer veiliger is geworden.

Ten aanzien van de overige artikelen van het protocol moge het volgende worden opgemerkt.

HOOFDSTUK I

Artikelen I—XVII

Artikel I. Dit artikel brengt een verduidelijking aan in de formulering van de toepasselijkheidssfeer.

Artikel II. Alle vervoer van post en dus niet langer alleen dat, vallende onder internationale postverdragen, wordt buiten de werking van het verdrag gebracht.

Artikelen III—VII. Deze artikelen brengen een vereenvoudiging van de inhoud van de door de vervoerder uit te reiken vervoerdocumenten (reisbiljet, bagagebiljet en luchtvrachtbrief). Nu de verplichting tot het vermelden van het nummer van het reisbiljet en van het aantal en het gewicht van de colli in het bagagebiljet is komen te vervallen, kon het ontbreken dier gegevens — in tegenstelling met hetgeen artikel 4, vierde lid, van het ongewijzigde Verdrag van Warschau bepaalt — het recht van de vervoerder om zich op de aansprakelijkheidslimieten van het verdrag te beroepen uiteraard niet meer aantasten. Anderzijds echter verzwaren zij de aan het uitreiken van voornoemde documenten verbonden sanctie. Thans is nl. niet alleen bij vervoer, waarvoor met toestemming van de vervoerder geen document is uitgereikt, diens beroep op de aansprakelijkheidslimieten uitgesloten, doch tevens in geval van vervoer tegen een document, waarin de voorgeschreven verwijzing naar de aansprakelijkheidsregeling van het verdrag ontbreekt.

In het geven van, zij het vereenvoudigde, voorschriften met betrekking tot de inhoud van de documenten en het stellen van sancties op de verplichting tot uitreiking daarvan gaat het protocol volgens Nederlandse opvatting te ver. Het door Nederland ondersteunde voorstel bij de totstandkoming van het protocol deze bepalingen te doen vervallen, is echter niet aanvaard; dit vormt evenwel naar het oordeel van ondergetekenden geen bezwaar tegen bekrachtiging van het protocol.

Artikel IX. Aan artikel 15 van het verdrag is een lid toegevoegd, inhoudende, dat niets in het Verdrag van Warschau de uitgifte van een verhandelbare vrachtbrief in de weg staat.

Artikel X. Vervallen wordt verklaard het tweede lid van artikel 20 van het verdrag. Deze bepaling was reeds een dode letter geworden, aangezien het toegeven, dat een navigatiefout heeft plaatsgehad, onder de huidige jurisprudentie dikwijls leidt tot het aannemen van „dol” met betrekking tot het reizigersvervoer en dus tot onbeperkte aansprakelijkheid van de vervoerder tegenover de passagiers, zodat geen enkele vervoerder zich meer op deze bepaling durfde te beroepen.

Artikel XI. In aansluiting op hetgeen hiervóór in de algemene beschouwingen omtrent de verhoging van de aansprakelijkheidslimieten werd vermeld, zij gewezen op artikel 22, vier-

de lid. Hierin wordt vastgelegd, dat, behoudens het in de tweede zin van dit lid bepaalde, de rechter de gedaagde vervoerder kan veroordelen tot vergoeding van de door de eiser gemaakte kosten van een eventueel rechtsgeding boven het bedrag van de in dit artikel gestelde limiet.

Artikel XII. Het voorschrift, strekkende tot nietigverklaring van elk geding van de vervoerder tot uitsluiting van aansprakelijkheid, wordt door de toevoeging van een tweede lid aan artikel 23 geamendeerd in die zin, dat zulks, in navolging van het zeerecht, niet geldt voor bedingen betreffende verlies of schade, welke het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de vervoerde goederen.

Artikel XIV. Krachtens dit artikel wordt een nieuw artikel 25A in het verdrag geïnsereerd, waarin wordt bepaald, dat nu ook de ondergeschikten van de luchtvervoerder zich op de aansprakelijkheidsbeperkingen van het verdrag kunnen beroepen. De mogelijkheid wordt hierdoor uitgesloten, dat gelaedeerden rechtstreeks de ondergeschikten van de luchtvervoerder aanspreken om zo te trachten een uitspraak tot onbeperkte schadevergoeding te krijgen in de hoop, dat de luchtvervoerder in een dergelijk geval voor zijn ondergeschikten zal opkomen.

Artikel XVI. Door het laten vervallen van artikel 34 van het verdrag wordt dit ook van toepassing op vervoer bij proefvluchten en in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf. Op dit laatste vervoer zullen de bepalingen betreffende de vervoerdocumenten echter niet van toepassing zijn.

Artikel XVII. Achter artikel 40 van het verdrag wordt een nieuw artikel 40A ingevoegd, hetwelk een verduidelijking geeft ten aanzien van het gebruik van de termen „Hoge Verdragssluitende Partijen” en „Staat”, terwijl tevens wordt aangegeven hetgeen onder „grondgebied” (territoire) moet worden verstaan.

HOOFDSTUK III

Artikelen XIX—XXVII

Slotbepalingen

Artikel XIX. Dit artikel legt vast, dat het protocol een integrerend deel van het Verdrag van Warschau vormt.

Artikel XXI. Evenals ten aanzien van het Verdrag van Warschau het geval is, wordt Polen aangezien als de Staat, waar de bekrachtigingsoorkonden zullen worden neergelegd.

Artikel XXIV. Het protocol laat de Staten vrij met betrekking tot de vraag of bij aanvaarding daarvan het Verdrag van Warschau al dan niet ware op te zeggen. Voor het geval opzegging nodig wordt geoordeeld, is zekerheidshalve in het derde lid van dit artikel de bepaling opgenomen, dat zulks niet wordt beschouwd als opzegging van het verdrag, zoals dit door het protocol is gewijzigd.

Artikel XXVI. Dit artikel opent voor de Staten de mogelijkheid een voorbehoud te maken van de strekking, dat het Verdrag van Warschau niet van toepassing zal zijn op vervoer van militairen en militaire goederen. Het Nederlandse streven is steeds geweest het luchtvervoer in de mate, waarin zulks mogelijk is, onder de werking van het Verdrag van Warschau te brengen. De ondergetekenden vinden dan ook geen aanleiding om van deze mogelijkheid gebruik te maken.

Bovengenoemde wijzigingen en voornamelijk die, welke een betere risicoverdeling tussen de bij luchtvervoer betrokken partijen ten gevolge hebben, betekenen een wezenlijke vooruitgang op de bestaande regeling en hebben aanleiding gegeven het Protocol voor het Koninkrijk te tekenen.

De wetgeving in het Koninkrijk omtrent het luchtvervoer, waaraan de beginselen van het Verdrag van Warschau ten grondslag liggen, ware aan het protocol aan te passen; hiertoe moge voor wat Nederland betreft worden verwezen naar het afzonderlijk in te dienen ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 10 september 1936, houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer (*Stb.* 523).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. A. KORTHALS.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.

De Minister van Justitie,
A. C. W. BEERMAN.