

Verdrag, op 18 september 1961 te Guadalajara (Mexico) gesloten, ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE
ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
ontvangen: 21 november 1963.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer of door de Gevolmachtigde Minister van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen, te kennen worden gegeven uiterlijk op 21 december 1963.

's-Gravenhage, 11 november 1963.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, alsook naar artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestreng hiernevens over te leggen de tekst en de vertaling in het Nederlands van het op 18 september 1961 te Guadalajara (Mexico) gesloten verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder (*Trb.* 1962, 37 en 1963, 67)¹⁾.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het verdrag voor het gehele Koninkrijk gelden.

Een toelichtende nota bij het verdrag gelieve U Hoogedelgestreng hiernevens aan te treffen.

Aan de Gouverneurs van Suriname en van de Nederlandse Antillen is verzocht, bovengenoemde stukken op 21 november 1963 over te leggen aan de Staten van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigd Ministers van Suriname en van de Nederlandse Antillen zijn van de overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.

Toelichtende nota

Op 29 augustus 1961 vond te Guadalajara de opening plaats van een internationale conferentie, welke op uitnodiging van de Mexicaanse regering onder auspiciën van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) bijeen kwam, ten einde een verdrag op te stellen ter aanvulling 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), zoals bij Protocol van 28 september 1955 gewijzigd (laatstelijk *Trb.* 1960, 175). Als basis voor de besprekingen diende een ontwerp-verdrag, opgesteld door de juridische commissie van de I.C.A.O. Op 18 september 1961 kwam het onderhavige verdrag, als resultaat van genoemde conferentie, tot stand.

Reeds sinds 1955 werden door de I.C.A.O. de juridische problemen bestudeerd, welke kunnen rijzen, indien een luchtvaartuig is gecharterd met bemanning, dan wel luchtvervoer wordt verricht door een ander dan degeen, die de vervoersovereenkomst met de passagier of de bevrachter heeft gesloten.

Het bedrag beoogt een regeling te geven voor de gevallen, dat een luchtvervoersovereenkomst is gesloten waarop het Verdrag van Warschau, al dan niet gewijzigd overeenkomstig genoemd protocol, toepasselijk is, terwijl het vervoer in feite geheel of gedeeltelijk wordt bewerkstelligd door een ander dan de contractuele vervoerder. De feitelijke vervoerder wordt naast de contractuele vervoerder onder de aansprakelijkheidsbeperking van het Verdrag van Warschau gebracht. Aldus wordt aan een bestaande rechtsonzekerheid een einde gemaakt.

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

Voorop staat de relatie tussen de feitelijke vervoerder en de passagier of bevrachter. De rechtsverhouding tussen de feitelijke en de contractuele vervoerder wordt in het onderhavige verdrag — behoudens in artikel X juncto artikel VII — buiten beschouwing gelaten.

Onder de definitie van *artikel I, lid c*, betreffende de feitelijke vervoerder is niet begrepen de eigenaar van een luchtvaartuig. „Interchange of aircraft”, waarbij de eigenaar-vervoerder zijn luchtvaartuig zonder bemanning ter beschikking stelt van een andere vervoerder zonder zich enige zeggenschap over de navigatie voor te behouden, valt derhalve niet onder de werkingssfeer van het verdrag. In een resolutie welke ter conferentie werd aangenomen, wordt echer aan de I.C.A.O. aanbevolen, genoemd onderwerp in studie te nemen. Het is namelijk van belang te voorkomen, dat bij het vercharteren of uitwisselen van luchtvaartuigen tussen luchtvaartmaatschappijen, indien slechts een van beide als vervoerder geldt, een onbeperkte aansprakelijkheid zou worden geïntroduceerd. Een dergelijke aansprakelijkheid zou een obstakel kunnen betekenen voor deze vorm en van samenwerking, doordat bevrachter en passagier in dat geval, zonder onderworpen te zijn aan de bepalingen van het Verdrag van Warschau, de onderneming zouden kunnen aanspreken, die niet „vervoerder” zou zijn in de zin van genoemd verdrag, en derhalve ook niet beschermd zou zijn door de aansprakelijkheidsbeperking van dat verdrag.

Artikel II, handelende over de werkingssfeer, bepaalt, dat het verdrag van toepassing is in die gevallen waarin de feitelijke vervoerder het gehele of een gedeelte van het vervoer bewerkstelligt, overeenkomstig een tussen de contractuele vervoerder en de passagier of bevrachter gesloten overeenkomst. Uitdrukkelijk wordt vastgesteld, dat de bepalingen van het Verdrag van Warschau van toepassing zijn op de contractuele vervoerder voor het gehele vervoer en de feitelijke vervoerder slechts aansprakelijk is voor het gedeelte van het vervoer, dat hij bewerkstelligt.

Ingevolge *artikel III* zijn de feitelijke en de contractuele vervoerder, alsmede hun respectieve ondergeschikten, handelende binnen de kring hunner bevoegdheid, aansprakelijk voor elkanders gedragingen. Aangenomen moet worden, dat onder „acts” ook rechtshandelingen, zoals overeenkomsten, zijn begrepen.

Overeenkomstig *artikel V* kunnen ook de ondergeschikten van zowel de feitelijke, als van de contractuele vervoerder, handelende binnen de kring hunner bevoegdheid, een beroep doen op de aansprakelijkheidslimieten van het Verdrag van Warschau, tenzij hun gedragingen ingevolge het Verdrag van Warschau het invoeren van de aansprakelijkheidslimieten verhinderen.

Artikel VI dient onder meer om te voorkomen, dat op de contractuele vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun ondergeschikten in totaal meer zou kunnen worden verhaald, dan het hoogste bedrag waarvoor één van hen afzonderlijk op grond van het Verdrag van Warschau en — eventueel — het Protocol van Den Haag zou kunnen worden aangesproken.

Ingevolge *artikel VII* kan een actie tot schadevergoeding worden ingesteld, hetzij tegen de contractuele, hetzij tegen de feitelijke vervoerder, hetzij tegen beiden. De aangesproken vervoerder kan echter de andere vervoerder in vrijwaring oproepen.

Voor een actie tegen de feitelijke vervoerder is overeenkomstig *artikel VIII*, naast de in *artikel 28* van het Verdrag van Warschau bevoegde rechters, ook bevoegd, de rechter waar de feitelijke vervoerder zijn woonplaats of de zetel van zijn bedrijf heeft.

Artikel IX, lid 1, is gebaseerd op *artikel 23* van het Verdrag van Warschau, het *tweede lid* op *artikel XII* van het Haagse Protocol.

Tijdens de voorbereidende besprekingen in de juridische commissie is van de zijde van het Koninkrijk onder meer aandacht gevraagd voor de vraag welke bepalingen moeten worden toegepast indien het nieuwe verdrag in strijd zou komen met het Verdrag van Warschau. Er is immers een aantal situaties denkbaar, waarin dit het geval kan zijn.

Zo zal indien het vervoer door de feitelijke vervoerder wordt beheerst door het Verdrag van Warschau, omdat de gecontracteerde plaatsen van vertrek en bestemming van dit vervoer in twee Warschau-landen liggen, deze, voor zover hij vervoerder is in de zin van dit verdrag, ingeval van schade aan goederen niet aansprakelijk zijn, wanneer hij bewijst, dat hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen, nodig om de schade te vermijden, of dat het hem onmogelijk was die maatregelen te nemen (*artikel 20*). Volgens *artikel III*, tweede lid, van het Verdrag van Guadalajara is hij dan toch aansprakelijk wanneer wél een verzuim is begaan door de contracterende vervoerder of diens ondergeschikte.

Indien alleen het Verdrag van Warschau toepasselijk is, is ingeval van schade aan goederen een rechtsvordering tegen de vervoerder niet ontvankelijk, indien de geadresseerde geen protest heeft uitgebracht binnen de in het verdrag genoemde termijnen (*artikel 26*). Ingevolge *artikel IV* van het Verdrag van Guadalajara is de rechtsvordering ook ontvankelijk, indien protest is gedaan bij de contractuele vervoerder.

De toepassing van *artikel VIII* van het Verdrag van Guadalajara kan er voorts toe leiden, dat in strijd met *artikel 24* van het Verdrag van Warschau een forum wordt toegevoegd aan die, genoemd in *artikel 28* van het verdrag.

Moelijkheden kunnen vooral ontstaan, indien ten aanzien van de ene staat het Verdrag van Warschau toepasselijk zou zijn en ten aanzien van de andere staat het nieuwe verdrag. Een Nederlands voorstel, hiervoor een regeling in het Verdrag van Guadalajara op te nemen, werd niet aangenomen. Het verslag van de bespreking dienaangaande kan wellicht steun geven bij de beoordeling van concrete gevallen.

Het verdrag is voor de luchtvaartmaatschappijen van aanzienlijk belang. In het bijzonder geldt zulks voor de K.L.M., daar deze maatschappij de laatste jaren steeds meer betrokken wordt in het verhuren en vercharteren van vliegtuigen, waarmee door andere luchtvaartmaatschappijen diensten worden onderhouden.

Ter uitvoering van het Protocol van 1955 is indertijd de Wet van 10 september 1936, houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer gewijzigd (*Stb.* 1960, 327). Het voornemen bestaat, bij de aanpassing van de inhoud van genoemde wet in Boek 8 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek met het Verdrag van Guadalajara rekening te houden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. VAN AARTSEN.

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,

L. DE BLOCK.

De Minister van Justitie,

Y. SCHOLTEN.