

Het 'Mathilda'-arrest en de herziening van aansprakelijkheidslimieten voor personenvervoer (in Nederland)

Belgisch-Nederlands Colloquium (BVZ en NVV)

Vlaardingen, 4 april 2019

Taco van der Valk

AKD Transport & Energy



Structuur Boek 8 Burgerlijk Wetboek

7 delen:

1. Algemeen
2. Zeerecht
3. Binnenvaartrecht
4. Wegvervoerrecht
5. Luchtrecht
6. Spoorwegrecht
7. Slot (termijnen, waaronder verjaring)

Structuur Boek 8 Burgerlijk Wetboek

Basismodel structuur per deel: 5 titels

1. Vervoermiddel (schepen, luchtvaartuigen)
2. Bemanning (schepen)
3. Exploitatie (contractueel)
4. Ongevallen (buitencontractueel)
5. Algemene beperking van aansprakelijkheid (schepen)

Structuur Boek 8 Burgerlijk Wetboek

Basismodel structuur in iedere titel Exploitatie: 4 afdelingen

1. Algemeen
2. Overeenkomst van goederenvervoer
3. Overeenkomst van personenvervoer
4. Bijzondere overeenkomsten

Structuur Boek 8 Burgerlijk Wetboek

Gevolg: 7 afzonderlijke regelingen van personenvervoer

1. Overeenkomst van personenvervoer ('residu'-recht)
2. Overeenkomst tot binnenlands openbaar personenvervoer (incl. spoor)
3. Overeenkomst van gecombineerd vervoer van personen
4. Overeenkomst van personenvervoer over zee
5. Overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren
6. Overeenkomst van personenvervoer over de weg
7. Overeenkomst van personenvervoer door de lucht

(Overeenkomst van personenvervoer langs spoorstaven: zie 2)

Geschiedenis

- Invoering Boek 8 Burgerlijk Wetboek: 1 april 1991
- Nederland toen niet gebonden aan enige internationale regeling van vervoersaansprakelijkheid, behalve in het luchtvervoer (Verdrag van Warschau, zoals herhaaldelijk gewijzigd) dat was geïncorporeerd (voor nationale gevallen) in de Wet luchtvervoer (pas later overgeheveld naar Boek 8 BW), en spoorwegrecht (CIV).
- Ontwerper Schadee keek echter ook naar (andere) bestaande regelingen: Verdrag van Athene (zee), CVN (binnenvaart), CIV en CACIV (spoor), CVR (weg).

Geschiedenis

- De afzonderlijke wettelijke regelingen bevatten een wetsartikel dat (in beginsel) beperkt mag worden, met verwijzing naar limieten zoals opgenomen in een AMvB (Koninklijk Besluit).
- Verschillende AMvB's van 1991 zijn onder invloed van internationale ontwikkelingen aangepast. (De limieten zijn daardoor uit elkaar gaan lopen.)
- Per AMvB van 24 november 2008 worden weer aantal limieten aangepast, maar niet de binnenvaartlimiet. Die is inmiddels te laag, erkent door de wetgever, maar gewacht wordt op internationale ontwikkelingen (nota bene: CLNI)(?!)

Verhouding Boek 8 BW/Internationaal recht

- Verordening (EG) nr. 1371/2007 van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer
- Verordening (EU) nr. 181/2011 van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers
- Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974 + Protocol 2002
- Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen ('Athene-Vo)

Verhouding Boek 8 BW/Internationaal recht

- Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer
- Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen
- Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

Mathilda – S&S 2018/85

ECLI:NL:HR:2018:729

JA 2018/121 met noot A.F. Veldhuis

NJ 2018/376 met noot K.F. Haak

AB 2019/59 met noot T. Barkhuysen, M.L. van Emmerik

AA 20190199 met noot W.H. van Boom

NJB 2018/1049

RvdW 2018/620

NTHR 2018, afl. 4, p. 234

RAV 2018/76

PS-Updates.nl 2018-0450

Mathilda – S&S 2018/85

- Vaartocht met zeilklipper Mathilda (21 juli 2007).
- Giek breekt af.
- Slachtoffer heeft ernstig en blijvend letsel.
- Aansprakelijkheidsverzekeraar Allianz betaalt de limiet (EUR 137.000,-).
- Schade slachtoffer komt ver boven de limiet uit (\approx EUR 621.000,-).
- Slachtoffer vordert volledige schade. Argument 'beroep op de limiet' is in strijd met art. 1 Eerste Protocol EVRM, en dit 'beroep op de limiet' is naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid (goede trouw) onaanvaardbaar.
- Hof Den Haag: geen 'fair balance' (art. 1 EP EVRM) en beroep op limiet is naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar, maar slechts voor zover niet een inflatiecorrectie vanaf 1 april 1991 wordt meegenomen.

Mathilda – S&S 2018/85

Conclusie AG - argumenten ter rechtvaardiging van limitering aansprakelijkheid:

- Limieten maken risico's verzekeraar
- Aansprakelijkheid is alleen gerechtvaardigd bij passende verzekeringsdekking
- Bescherming kwetsbare bedrijfstakken
- Schade van catastrofale omvang niet alleen te dragen door veroorzaker
- Discrepantie tussen ernst schade en hoogte beloning
- Omvang risico beter bepaalbaar aan de kant van het voorwerp van de schade

In het algemeen wordt in het vervoerrecht aangenomen dat limitering gerechtvaardigd is vanwege de noodzaak om het ondernemersrisico beheersbaar te houden en vanwege de verzekeraarbaarheid van dat risico.

Mathilda – S&S 2018/85

Hoge Raad bekrachtigt:

- Motieven voor limitering van aansprakelijkheid van vervoerder (die door de AG zijn weergegeven) komen neer op het bewerkstelligen van een aanvaardbaar evenwicht tussen kosten, opbrengsten, risico's en verzekerbaarheid van het vervoer.
- Laat uitdrukkelijk in het midden of de limiet een beperking is van een anders naar nationaal recht bestaand recht op volledige schadevergoeding (dan bescherming van art. 1 EP EVRM denkbaar) ofwel slechts een (volledig) recht op schadevergoeding van een beperkte omvang (geen bescherming van art. 1 EP EVRM denkbaar, want immers geen 'onteigening').
- Verschil tussen wet en AMvB wat betreft toetsbaarheid (door rechter).

Mathilda – S&S 2018/85

Hoge Raad vervolg:

- Wet: Niet toetsbaar aan Grondwet, alleen aan een ieder verbindende bepalingen van internationaal recht.
- Wet: Slechts indien sprake is van bijzondere omstandigheden die niet of niet ten volle zijn verdisconteerd in de afweging van de wetgever kan aanleiding bestaan om tot een andere uitkomst te komen dan waartoe toepassing van de wettelijke bepaling leidt. Dat is het geval indien die niet-verdisconteerde bijzondere omstandigheden de toepassing van de wettelijke bepaling zozeer in strijd doen zijn met algemene rechtsbeginselen of (ander) ongeschreven recht dat die toepassing achterwege moet blijven.
- Wet: Geen grond voor buitentoepassinglating van art. 8:983 lid 1 BW o.g.v. art. 1 EP EVRM, want het wordt zowel internationaal als nationaal in het algemeen belang geboden geacht dat de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt is of kan worden beperkt, ook in het geval van dood of letsel van de reiziger.

Mathilda – S&S 2018/85

Hoge Raad vervolg:

- AMvB: Toetsbaar aan Grondwet, algemene rechtsbeginselen en (ander) ongeschreven recht. Maar rechter mag niet de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vaststellen. Ook overigens moet de rechter terughoudendheid betrachten. De rechter mag AMvB buiten toepassing laten als (a) de wetgever bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid niet tot de betrokken regeling of regel heeft kunnen komen, of (b) sprake is van bijzondere omstandigheden die niet of niet ten volle zijn verdisconteerd in de afweging van de AMvB-wetgever.
- AMvB: Geen plaats voor het geheel of ten dele buiten toepassing laten van de limiet wegens bijzondere, niet in het Besluit van 11 maart 1991 verdisconteerde omstandigheden, want de aangevoerde omstandigheden zijn verdisconteerd, zo blijkt uit het Besluit van 24 november 2008 (ongeval immers in 2007).

Mathilda – S&S 2018/85

Hoge Raad vervolg:

- AMvB: De regering heeft bij afweging van de betrokken belangen in 2008 (Besluit 24 november 2008) in redelijkheid niet geheel kunnen afzien van verhoging van de limiet, die ook naar haar eigen opvatting op haar plaats was. De limiet van 1991 mag o.g.v. onaanvaardbaarheid naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid geheel of ten dele buiten toepassing worden gelaten.
- Rechtsvormende taak rechter: Het gaat de rechtsvormende taak van de rechter niet te buiten het bedrag van de limiet aan te passen aan de opgetreden geldontwaarding.

Wat nu?

In de woorden van de HR:

- Is het in het algemeen geboden dat de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt is of dat deze kan worden beperkt, ook in het geval van dood of letsel van de reiziger?
- Welke waarde waarde of maatschappelijk gewicht moet aan de betrokken belangen moet worden toegekend?
- Verzekerberaarheid lijkt niet meer zo'n factor (i.i.g. in de pleziervaart).
- Onderlinge verschillen dan verklaarbaar o.g.v. kosten, opbrengsten, risico's?
- Voor de binnenvaart: CLNI 1988 – CLNI 2012.

Vragen?