

Prof. mr. M.H. Claringbould*

De overeenkomst van personenvervoer, het aansprakelijkheidsregime en de limieten

De overeenkomst van personenvervoer is per specifieke vervoerstak geregeld in Boek 8 BW (paragraaf 2.2-2.6) met dien verstande dat met betrekking tot het spoor-, lucht-, zee- en autobusvervoer EU-Verordeningen van toepassing kunnen zijn (paragraaf 1.2). Veel aandacht wordt besteed aan de vraag wanneer er een overeenkomst van personenvervoer tot stand komt, te denken valt aan het meevaren met vrienden in een speedboot (paragraaf 2.8.4). Ook kosteloos vervoer met de eigen auto kan een overeenkomst van personenvervoer inhouden (paragraaf 2.10). In paragraaf 2.8.6 wordt opgemerkt dat Uber kan worden aangemerkt als een contractuele personenvervoerder over de weg in de zin van Boek 8 BW. Het kosteloos vervoer en het verschil tussen een verstekeling (paragraaf 3.2) en een zwartrijder (paragraaf 3.3) worden nader uitgewerkt in paragraaf 3. Wat betreft de vorderingsgerechtigdheid kan de reiziger die geen contractspartij is, zijn vordering tot schadevergoeding toch baseren op 'wanprestatie' onder de toepasselijke vervoerovereenkomst (paragraaf 4.2). In paragraaf 5 wordt per vervoerstak het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime beschreven. Juist bij personenvervoer speelt de eigen schuld van de reiziger een belangrijke rol (paragraaf 5.5). Bij een aanrijding of aanvaring leidt de medeschuld van een derde niet tot een verminderde aansprakelijkheid van de medeschuldige vervoerder jegens zijn reiziger (paragraaf 5.6). Er wordt geen volledig overzicht gegeven van alle limieten, maar de limieten bij binnenlands openbaar vervoer (paragraaf 6.2) en met betrekking tot de 'Autobusverordening' (paragraaf 6.3) worden wel genoemd. Tot nu toe werd de lage limiet van € 137 000 verhoogd met de inflatiecorrectie (paragraaf 6.4) maar per 1 januari 2021 treedt het Besluit 'verhoging limiet' in werking en wordt deze te lage limiet verhoogd tot 400 000 SDR (paragraaf 6.5). De verraderlijke verjaringstermijnen (één jaar, twee jaar, drie jaar?) komen aan de orde in paragraaf 7. En tot slot worden de vragen uit de casus van paragraaf 1.1 beantwoord in paragraaf 8.

1. INLEIDING

1.1. De casus

Bart rijdt op zijn scooter en zijn vriendin Anne zit achterop.¹ Bart maakt een stuurfout, de scooter valt, Anne komt ongelukkig terecht en zij breekt haar nekwerfels met een dwarslaesie tot gevolg. De dure laptop die Anne in haar handen hield, komt onder de scooter en is *total loss*. Anne is een succesvolle advocaat met uitzicht om partner te worden bij een Zuidas-kantoor. Anne vordert van Bart wegens letsel en inkomensderving een schadevergoeding van € 1 500 000 alsmede € 2500 voor de laptop. Is Bart jegens Anne voor deze schade aansprakelijk op grond van onrechtmatige daad of op grond van wanprestatie? En zo ja, hoeveel moet Bart betalen?² De antwoorden vindt u aan het eind van dit artikel (paragraaf 8).

In dit artikel wordt ruim aandacht gegeven aan de vraag wanneer er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer, met name in geval van kosteloos vervoer. Dit is van belang omdat in geval van een overeenkomst van personenvervoer er een dwingendrechtelijk aansprakelijk-

heidsregime is met bijbehorende limiet en korte verjarings-termijn.

1.2. Overzicht

In Boek 8 BW 'Verkeersmiddelen en vervoer' is de overeenkomst van personenvervoer voor iedere vorm van vervoer keurig geregeld. Het begint met de algemene bepalingen over de overeenkomst van personenvervoer (afdeling 8.2.4 BW; art. 8:80-92 BW). Deze afdeling vormt het sjabloon voor de andere afdelingen die een specifieke vervoerstak regelen. Iedere afdeling begint telkens met de definitie van de overeenkomst van personenvervoer en meestal ook met een bepaling over het toepassingsgebied. Vervolgens het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder (in de betreffende amvb worden de limieten vastgelegd) en de bepaling dat dit aansprakelijkheidsregime dwingend recht is. Dan komen de verplichtingen van de reiziger aan de orde en de opzeggingsmogelijkheid door zowel de vervoerder als diens wederpartij (de reiziger). Per vervoerstak worden specifieke bepalingen toegevoegd zoals de vervoersperiode, de aansprakelijkheid

* Maarten Claringbould is em. hoogleraar Zeerecht Universiteit Leiden en of counsel bij Van Traa Advocaten.

1. Dit voorbeeld is ontleend aan M.H. Claringbould, 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk', *de Beursbengel*, nr. 818, oktober 2012, p. 12-14.

2. In bovengenoemd artikel heb ik ook de verzekeringsdekking (WAM of AVP?) besproken maar dat laat ik nu terzijde.

van de reiziger en de zogenoemde buitencontractuele aansprakelijkheid (de paardensprong).

Het sluitstuk bij het personenvervoer zijn de verraderlijke verjaringstermijnen van één, twee of drie jaar (afdeling 8.20.5 BW) en voor luchtvervoer geldt zelfs een vervaltermijn van twee jaar (art. 8:1835 BW).

Kortom, veel herhaling in de verschillende afdelingen betreffende het personenvervoer. Grappig is wel dat juist die ‘algemene’ afdeling 8.2.4 BW (art. 8:80-92 BW) het minst wordt toegepast want die geldt alleen voor overeenkomsten van personenvervoer die niet elders in Boek 8 BW zijn geregeld (art. 8:92 BW).³

En dan komt Europa ook nog om de hoek kijken. Voor het (meeste) internationaal zeevervoer gelden het Verdrag van Athene 2002 en de Verordening (EG) 392/2009 (Vo. Athene); zie ook art. 8:500 BW. Voor het ‘gewone’ spoorvervoer (ook binnenland) geldt Verordening (EG) 1371/2007, welke verordening weer (grotendeels) het COTIF-CIV (het internationaal spoorwegverdrag voor personenvervoer) heeft overgenomen. En voor het internationale luchtvervoer komen we weer uit bij Verordening (EG) 2027/97, gewijzigd bij Verordening (EG) 889/2002, waarin het Verdrag van Montreal is opgenomen (art. 8:1346 BW). Voor vervoer per lijnbus over een reisafstand van meer dan 250 km is Verordening (EU) 181/2011 van toepassing (art. 8:99 BW); die verordening is qua aansprakelijkheid ook van toepassing op een dagtocht in Nederland, bijvoorbeeld van Rotterdam naar het museum in Groningen en weer terug (zie nader paragraaf 6.3 De ‘Autobusverordening’). Behoorlijk ingewikkeld allemaal en daarom beperk ik mij zo veel mogelijk tot Boek 8 BW.

2. DE OVEREENKOMST VAN PERSONENVERVOER

2.1. Definitie

De definitie van de overeenkomst van personenvervoer van art. 8:80 BW luidt:

‘De overeenkomst van personenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt een of meer personen (reizigers) te vervoeren.’

In de Toelichting Schadee⁴ uit 1972 staat: ‘Of in een bepaald geval van een overeenkomst kan worden gesproken, is ter beslissing aan de rechter overgelaten.’ In de voetnoot verwijst Schadee naar de nodige jurisprudentie en litera-

tuur hierover, onder andere het arrest HR 11 april 1958, NJ 1958/467 (*Nukoop/Saalfeld*) (paragraaf 3.1).

2.2. Openbaar vervoer krachtens dienstregeling

Een bijzondere positie neemt afdeling 8.2.5 BW ‘Overeenkomst van binnenlands openbaar personenvervoer’ in. Kort gezegd bepaalt art. 8:100 lid 1 BW waarin de overeenkomst van personenvervoer krachtens dienstregeling wordt gedefinieerd, dat het om binnenlands spoorvervoer⁵ moet gaan of om vervoer krachtens een dienstregeling. Het luchtvervoer valt er niet onder, zie paragraaf 2.6.

‘Dienstregeling’ is een ruim begrip: ‘een voor ieder kenbaar schema van reismogelijkheden’. Daaronder valt ook de veerpont die vaart van ‘zonsopgang tot zonsondergang’. Met betrekking tot het wegvervoer moeten we vooral denken aan het busvervoer. Maar ook vallen de buurtbus, de lijntaxi en zelfs de tentoonstellingstrein op wielen die over de weg rijdt gedurende de openingstijden van de tentoonstelling eronder.⁶

2.3. Zeerecht

In de memorie van toelichting bij art. 8:500 BW (de definitie van de overeenkomst van personenvervoer over zee) staat dat hij die de ander mee doet varen op zijn zeegaand jacht jegens deze als vervoerder aansprakelijk zal zijn, indien tenminste, wat uitzondering zal zijn, uit de omstandigheden moet worden afgeleid dat tussen hen een vervoerovereenkomst tot stand kwam. En even verder staat dat het van de omstandigheden van ieder geval zal afhangen of bijvoorbeeld het beoefenen van sport of het zeilen op zichzelf zozeer het motief van beide partijen is, dat niet meer gesproken kan worden van een verplichting tot vervoeren.⁷

2.4. Binnenwateren

Bij de definitie van de overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren (art. 8:970 BW) wordt wederom opgemerkt dat aan de rechter moet worden overgelaten of het voorval van het op de binnenwateren zeer veelvuldig voorkomende meenemen van vrienden en familieleden als een vervoerovereenkomst is te zien.⁸

2.5. Vervoer over de weg

Het vervoer over de weg is onder te verdelen in ‘wegvervoer krachtens dienstregeling’ waarop afdeling 8.2.5 BW van toepassing is (zie paragraaf 2.2) en ‘wegvervoer zonder dienstregeling’ waarop afdeling 8.13.3 BW van toepassing is.⁹ Zonder dienstregeling rijdt de gewone taxi maar

3. Bijvoorbeeld vervoer per ‘trottoir roulant’ (op vliegvelden), roltrap, zweefbaan of monorail (MvT (14049) onder 1 bij Algemene bepalingen, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 60) alsmede vervoer per lift (zie paragraaf 2.7). Maar ook de hyperloop waar nu mee wordt geëxperimenteerd bij de TU Delft valt eronder.

4. *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 132.

5. Voor het ‘gewone’ (ook binnenlands) spoorvervoer geldt echter Verordening (EG) 1371/2007 waarin het COTIF-CIV is opgenomen. Voor spoorvervoer dat onder afdeling 8.2.5 BW valt, blijft met name over vervoer per *light rail*, tram en metro.

6. Voor veel meer voorbeelden zie de parlementaire geschiedenis van Boek 8 BW en met name Bijlage B bij de nota naar aanleiding van het verslag I (NV I) (17650) bij art. 8:100 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 163-174.

7. MvT (19979) onder 4 bij art. 8:500 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 536. In deze MvT wordt ook verwezen naar D.A. Hoogenraad, *De aansprakelijkheid bij kosteloos meerijden* (diss. Utrecht), Zwolle: Tjeenk Willink 1946.

8. MvT (19979) onder 5 bij art. 8:970 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 927.

9. Zie ook B. Neureiter di Torrero, ‘Blik op het personenvervoer over de weg: afdeling 8:13:3 BW’, *TVR* 2020, afl. 5, p. 124-129.

ook de particuliere auto, motor, scooter, (brom)fiets en de touringcar waarmee een dagtocht wordt gemaakt.¹⁰

In de definitie van de overeenkomst van personenvervoer over de weg (art. 8:1140 BW) staat dat de vervoerder zich verbindt de reiziger aan boord van een voertuig over de weg te vervoeren. Al in 1985 vroeg De Nerée tot Babberich zich af of de persoon achterop de fiets wel *aan* boord van het voertuig was.¹¹ Ik reageerde daarop in mijn artikel 'De Wet Overeenkomst Wegvervoer: een overzicht' in *Verkeersrecht*.¹² Ik was – en ben nog steeds – van mening dat de uitdrukking 'aan boord van' mede omvat het vervoer op het vervoermiddel zoals een motor of (brom)fiets. Ik schreef dat aan deze kwestie aandacht zou moeten worden besteed bij de Invoeringswet betreffende afdeling 8.13.3 BW. En omdat ik destijds optrad als griffier (alleen voor Boek 8 BW) van de Commissie voor de herziening van het Burgerlijk Wetboek van de Eerste Kamer kon ik die vraag gemakkelijk laten stellen in het Voorlopig Verslag van de Eerste Kamer bij de Invoeringswet Boek 8 BW. Gelukkig deelde de minister mijn mening.¹³ Dus achterop de scooter kan, maar dat hoeft niet, een overeenkomst van personenvervoer over de weg inhouden.

2.6. Luchtvervoer

Op het luchtvervoer, ook binnenlands vervoer, met 'gewone' passagiersvliegtuigen is Verordening (EG) 2027/97 zoals gewijzigd door Verordening (EG) 889/2002 (zie art. 8:1346 BW) van toepassing. Dat wil zeggen, het moet gaan om passagiersvervoer door luchtvervoerders met een door een EU-lidstaat verstrekte exploitatievergunning.¹⁴ In Verordening (EG) 889/2002 wordt rechtstreeks verwezen naar alle bepalingen van het Verdrag van Montreal 1999 ten aanzien van de aansprakelijkheid voor passagiers en bagage.

Wanneer deze verordeningen niet van toepassing zijn, wordt de overeenkomst van personenvervoer door de lucht geregeld in afdeling 8.16.3 BW. Dat betreft dan het vervoer met particuliere vliegtuigjes maar ook het vervoer per luchtballon en per parachute of parapente als tenminste tussen de instructeur en de aan hem vastgemaakte persoon een overeenkomst van personenvervoer tot stand is gekomen.

De overeenkomst van personenvervoer door de lucht is gedefinieerd in art. 8:1390 BW en is geheel gebaseerd op de algemene definitie van de overeenkomst van personenvervoer (art. 8:80 BW), met dien verstande dat het vervoer moet plaatsvinden aan boord van een luchtvaartuig.

Luchtvaartuigen zijn gedefinieerd in art. 8:3a BW en dat zijn 'toestellen die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent'; luchtkussen- en vliegtuigen zijn uitgezonderd. Onder luchtvaartuigen vallen watervliegtuigen en, zoals gezegd, de luchtballon, de parachute en de parapente, maar ook de drone hoewel ik niet weet of daar ook mensen mee kunnen worden vervoerd. Een raket en een *personal jet pack* zijn geen luchtvaartuig; zij ontleen hun stijgvermogen niet aan de lucht.¹⁵

Het Verdrag van Montreal 1999, noch de voorloper ervan, het Verdrag van Warschau 1929, kent een definitie van de overeenkomst van personenvervoer door de lucht. Art. 1 lid 1 Verdrag van Montreal beperkt zich tot het toepassingsgebied van het verdrag: internationaal vervoer van personen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaatsheeft én kosteloos vervoer per luchtvaartuig door een luchtvaartonderneming. Wat een luchtvaartuig en een luchtvaartonderneming zijn, vertelt het verdrag ons niet.

2.7. Vervoeren

Het hoofdelement van de overeenkomst van personenvervoer is dat men overeenkomt te 'vervoeren'. Daarbij maakt het niet uit of het gaat om een rondvaart, rondrit of rondvlucht waar de plaats van vertrek en de plaats van bestemming dezelfde is.¹⁶ Japikse schrijft dat 'vervoeren' naar normaal spraakgebruik betekent: verplaatsen, overbrengen.¹⁷ Wel benadrukt hij dat tussen partijen daadwerkelijk een overeenkomst tot vervoer van personen moet bestaan.¹⁸ Zo vraagt hij zich af of dat met name bij kosteloos vervoer het geval is, bijvoorbeeld bij het gebruikmaken van een lift in een gebouw.¹⁹ Op die vraag geeft mijns inziens de wetgever (in feite regeringscommissaris Schadee) op een onverwachte plaats antwoord. Bij de behandeling van de Wet Overeenkomst Binnenlands Openbaar Personenvervoer (WOBOP)²⁰ is exact deze vraag in de Eerste Kamer gesteld door de Commissie voor de herziening van het Burgerlijk Wetboek. Het antwoord van de ministers luidt:

'De ondergetekenden kunnen zich met het standpunt van de commissie verenigen, dat veelal de overeenkomst tot stand komt door het toetreden van de reiziger en dat bij het gebruik van lift en roltrap moeilijk iets anders denkbaar is.'²¹

Overigens wijs ik erop dat bij het gebruik van een lift of roltrap niet de WOBOP van toepassing is (er is geen

10. Voor voorbeelden zie Bijlage B bij de NV I (17650) bij art. 8:100 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 172.

11. M.M.C.J.M. de Nerée tot Babberich, 'Overeenkomst van personenvervoer over de weg in de WOW', *de Beursbengel* 1985, p. 49.

12. *Verkeersrecht* 1987, afl. 7/8, p. 170.

13. VV I (19979), vastgesteld 8 november 1988, en MvA I (19979), ontvangen 6 februari 1989, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1118.

14. Valk, *T&C BW*, aant. 4 bij Inleidende opmerkingen bij Titel 8.16.

15. MvT (23814), p. 11.

16. MvT (14049) onder 2 bij art. 8:81 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 135.

17. *Asser/Japikse 7-I 2004/233* (over art. 8:80 BW) en 135-136 (over art. 8:20 BW).

18. *Asser/Japikse 7-I 2004/237*.

19. *Asser/Japikse 7-I 2004/237*.

20. De WOBOP is als 'voortrein' van Boek 8 BW per 1 november 1988 in werking getreden. De WOBOP is bij de inwerkingtreding van Boek 8 op 1 april 1991 grotendeels overgenomen in afdeling 8.2.5 BW (zie paragraaf 2.2).

21. NV I (17650), *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 171.

sprake van een openbaar gemaakte dienstregeling²²), maar de algemene bepalingen over de overeenkomst van personenvervoer, afdeling 8.2.4 BW, art. 8:80-92 BW.

Een ander goed voorbeeld waarin het instappen in het vervoermiddel, in dit geval in de trein zonder dat de reiziger een kaartje had gekocht, leidt tot het tot stand komen van een vervoerovereenkomst, vinden we in het recente arrest van het Hof van Justitie inzake *NMBS/Passagiers*.²³ Zie daarover paragraaf 3.3 De zwartrijder.

Kortom, als een persoon de bedoeling en wil heeft om vervoerd, in de ruime zin van verplaatst, te worden en hij betreedt het vervoermiddel, dan komt er in principe een vervoerovereenkomst tot stand mits de vervoerder vrije toegang heeft verleend tot dat vervoermiddel. De criteria van art. 3:33 jo. art. 3:35 BW spelen hier de hoofdrol. Maar uiteindelijk is de vraag of er in een bepaald geval van een overeenkomst van personenvervoer kan worden gesproken ter beslissing aan de rechter overgelaten, zoals de wetgever bij herhaling vermeldt.²⁴

2.8. Jurisprudentie over overeenkomst van personenvervoer in Boek 8 BW

Sinds de inwerkingtreding van Boek 8 BW op 1 april 1991 zijn er hoogstens twintig zaken bij de rechter gekomen waar de bepalingen van Boek 8 BW over de overeenkomst van personenvervoer een rol spelen.

2.8.1. Grytsje Obes

Het meest in het oog springend is het arrest van de Hoge Raad inzake de ‘Grytsje Obes’.²⁵ Bij de rechtbank was de vordering tot vergoeding van letselschade (ingesteld ruim twee jaar na het ongeval) gebaseerd op ‘droge’ onrechtmatige daad (niet verjaard) en bij het hof op een ‘rechtsovereenkomst tegen een schipper’ (art. 8:1780 BW, twee jaar verjaringstermijn, dus verjaard) en pas bij de Hoge Raad wordt de gewonde reiziger ‘gered’ omdat de Hoge Raad de subsidiaire grondslag van de vordering erkent, namelijk dat er wel degelijk een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren (art. 8:970 BW) was gesloten, weliswaar tussen de schipper van het skûtsje ‘Grytsje Obes’ en de organisator van het zeilevenement. Maar dat belet de gewonde reiziger niet om zelf een vordering wegens letselschade tegen de vervoerder (hier: de schipper) in te stellen. En die vordering verjaart pas na drie jaar (art. 8:1751 lid 1 BW).²⁶

Wat opvalt in deze zaak is dat de Hoge Raad op grond van het aan hem voorgelegde feitencomplex aanneemt dat er een overeenkomst van personenvervoer was geslo-

ten tussen de schipper als vervoerder en de organisator als contractuele wederpartij, terwijl in werkelijkheid De Kuilart Recreatie BV (hierna: De Kuilart) eigenaar van het skûtsje was; de schipper was door De Kuilart ingehuurd voor dit zeilevenement. Dus hoogstwaarschijnlijk was de vervoerovereenkomst (in feite een bevrachtingsovereenkomst) gesloten tussen De Kuilart en de organisator. De Kuilart was derhalve de vervoerder of nog nauwkeuriger gezegd de tijdsvervrachter²⁷ van de ‘Grytsje Obes’. Dit alles neemt niet weg dat de reiziger een vorderingsrecht heeft uit hoofde van die vervoerovereenkomst. Maar dan niet tegen de schipper maar tegen de vervoerder, in casu De Kuilart.

In ieder geval geeft deze procedure geen aanwijzingen om te bepalen of er in een twijfelgeval al dan niet sprake is van een overeenkomst van personenvervoer, ook al voer de genodigde reiziger in het kader van een *business event* kosteloos mee.

2.8.2. Mathilda

Ook in het arrest van de Hoge Raad over de zeilkluiper ‘Mathilda’,²⁸ is er geen twijfel of er een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren is gesloten. Immers de eigenaar Van T. en zijn echtgenote exploiteren het schip door op verzoek toeristische boottochtjes voor groepen en individuen te verzorgen. De gewonde reiziger heeft met een aantal bekenden een tochtje gemaakt op het Grevelingenmeer aan boord van de ‘Mathilda’.²⁹ In r.o. 4.2 van het vonnis van de rechtbank wordt slechts kort vermeld dat tussen partijen niet in geschil is dat sprake is van een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren. Dat lijkt mij volstrekt juist want ik denk niet dat eigenaar Van T. zonder overeenkomst zomaar een dag met een aantal hem onbekende personen gaat varen...

2.8.3. Herman

Hetzelfde speelde bij de vaartocht van Rotterdam naar Scheveningen met de *rigid inflatable boat* (RIB), de ‘Herman’.³⁰ Het betrof een bedrijfsuitje waar de werknemer, de reiziger, tijdens de tocht gewond raakte aan zijn rug. Ook hier is door het bedrijf kennelijk een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren en over zee met de eigenaar van de RIB gesloten hoewel de rechtbank dat niet met zoveel woorden vaststelt. De rechtbank gaat ervan uit dat nu eiser als grondslag voor de aansprakelijkheid zich beroept op art. 8:974 BW, er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer met dien verstande dat het hier waarschijnlijk vervoer over de Nieuwe Waterweg en dan over zee naar Scheveningen

22. Zie hierover de discussie in de Eerste Kamer, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 170-174; zo valt het gebruik van de Euromastlift die volgens een dienstregeling werkt, wel onder de WOBOP, nu afdeling 8.2.5 BW. Het lijkt mij dat hetzelfde geldt voor liften en roltrappen in winkelpanden met vastgestelde openingstijden.

23. HvJ EU 7 november 2019, ECLI:EU:C:2019:936, *NJ* 2020/179, *S&S* 2020/76.

24. MvT (14049) onder 2 bij art. 8:80 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 132; MvT (19979) onder 5 bij art. 8:970 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 927. In TS II onder 2 bij art. 8:1140 BW (wegvervoer) wordt verwezen naar de jurisprudentie bij art. 8:80 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1116.

25. HR 11 juli 2014, ECLI:NL:HR:2014:1628, *NJ* 2014/370, *S&S* 2015/28.

26. Deze procedure is door mij uitgebreid besproken in *de Beursbengel*, nr. 844, mei 2015, p. 30-31.

27. Tijd- en reisbevrachting vallen ook onder de definitie van de overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren (art. 8:970 BW); ik neem aan dat hier sprake was van een tijdsbevrachting van de ‘Grytsje Obes’ voor één dag.

28. HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:729, *NJ* 2018/367, m.nt. K.F. Haak; *S&S* 2018/85; *de Beursbengel*, nr. 880, december 2018, p. 29-30.

29. Zie voor dit feitencomplex de rechtbank Rotterdam (*S&S* 2014/31).

30. Rb. Rotterdam 20 september 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:7232, *S&S* 2018/3; *de Beursbengel*, nr. 873, april 2018, p. 32.

betreft. Dan wordt een dergelijke vervoerovereenkomst over zee en over de binnenwateren aan boord van hetzelfde schip als een vervoerovereenkomst over zee beschouwd (art. 8:500 onder e BW).

2.8.4. Drie vrienden in speedboot

Veel interessanter wordt het wanneer drie vrienden (studenten) besluiten met de speedboot van een van hen te gaan varen. Zij varen van Schoorlham naar Schagen en weer terug. Onderweg zijn ze gestopt bij de kermis in Schagerbrug. Daar hebben zij bier gedronken. In de haven van Schagen hebben zij ook bier gedronken. Op de terugweg zijn zij wederom gestopt bij de kermis in Schagerbrug en hebben ze weer bier gedronken. In totaal hebben zij die dag elk 8 tot 13 glazen bier gedronken. Op de terugweg is een van de vrienden van zijn zitplaats omhooggekomen en met zijn achterhoofd tegen een stalen brug gekomen. Hij (medisch student) heeft als gevolg van dit ongeval ernstig schedel-hersenletsel opgelopen. In r.o. 3.1 stelt het hof: 'De rechtbank heeft kort samengevat geoordeeld dat tussen partijen terecht vaststaat dat het ongeval is voortgevallen tijdens het vervoer in het kader van een vervoerovereenkomst (om niet) in de zin van art. 8:970 BW.'³¹ Helaas is het vonnis van de rechtbank Noord-Holland niet gepubliceerd zodat ik niet kan zeggen wat de overwegingen zijn geweest die de rechtbank ertoe hebben gebracht om, kennelijk in navolging van partijen, te oordelen dat hier inderdaad een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren was overeengekomen.

Maar als we kijken naar de casus in de 'Grytsje Obes', de 'Mathilda' en de 'Herman' zien we dat het in alle gevallen gaat om 'varen voor het plezier'. Er is echter geen twijfel dat het in die gevallen gaat om overeenkomsten van personenvervoer, in die zin dat de personen vervoerd, verplaatst worden. Het was zeker niet de bedoeling dat de personen de hele dag aan boord van een stilliggend schip zouden verblijven, zoals dat met een bezoek aan het museumschip de 'Batavia' of het ss 'Rotterdam' wel het geval is. Kortom, verplaatst worden met een schip is het hoofdkenmerk van deze activiteit, ook al doen de deelnemers het voor hun plezier (totdat zij zeeziek worden...). En ook al voelen de passagiers het niet als vervoeren, juridisch gezien is het volkomen juist om deze verplaatsing van personen te zien als personenvervoer. Kortom, mijns inziens volkomen terecht dat de partijen in de 'speedboot-zaak' ervan uitgingen dat er sprake was van een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren van Schoorlham naar Schagen en weer terug, ook al was dit de eerste zaak waar er geen schriftelijke overeenkomst tot stand was gekomen, zoals in de andere drie bovengenoemde zaken wel het geval was.

2.8.5. De partyboot en het Hof van Justitie

Trijber heeft een open sloep, geschikt voor het vervoer van kleine groepen van maximaal 34 personen. Hij wil tegen betaling passagiers met zijn boot rondleiden door Amsterdam, bijvoorbeeld als bedrijfsuitje of ter viering van een feestelijke gelegenheid.

De vraag die aan het Hof van Justitie wordt voorgelegd is of het passagiersvervoer per open sloep over de binnenwateren van Amsterdam, met voornamelijk als doel om tegen betaling rondvaarten en partyverhuur aan te bieden, is aan te merken als een 'dienst op het gebied van vervoer' volgens art. 2 lid 2 onder d Dienstenrichtlijn (2006/123/EG).³² In dat geval valt deze activiteit buiten de werkingssfeer van de richtlijn.

Interessant is de conclusie onder 31 van advocaat-generaal Szpunar:

'Het begrip "transport" ("vervoer") stamt af van het Latijn en betekent letterlijk "over/aan de overkant van/aan de andere kant brengen/dragen".³³ In vergelijkbare zin wordt in de juridische literatuur benadrukt dat het verplaatsen van personen (of goederen) van plaats A naar plaats B een bepalend criterium is.'

Onder 33 merkt Szpunar nog wel op dat het criterium van 'overbrengen van A naar B' niet zo strikt moet worden toegepast, nu ook een cruise die begint en eindigt in dezelfde haven ontegenzeggelijk een vervoersdienst is.

Het Hof van Justitie oordeelt (r.o. 56) dat de aan de orde zijnde dienst op het eerste gezicht weliswaar een 'vervoer over de binnenwateren' is, maar dat deze dienst er in feite veeleer toe strekt de afnemers ervan het aangename kader van een feestelijke bijeenkomst dan wel³⁴ het vervoer van de ene plaats naar de andere in de stad Amsterdam te verschaffen. Hieruit volgt (r.o. 58) dat een dergelijke activiteit niet in hoofdzaak de verstrekking van een vervoersdienst in de zin van art. 2 lid 2 onder d Richtlijn 2006/123/EG beoogt.

Het is duidelijk, het Europese recht hanteert een heel ander begrippenkader dan Boek 8 BW als het om de uitleg van een Europeesrechtelijk begrip gaat zoals 'dienst op het gebied van vervoer'. Evenzeer wordt duidelijk dat het 'feestelijk varen met een partyboot door de Amsterdamse grachten' volgens Boek 8 BW een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren oplevert. Zie de conclusie van Szpunar onder 31. Maar in diezelfde conclusie onder 36 haalt Szpunar voorbeelden aan die volgens het Handboek voor de implementatie van de Dienstenrichtlijn geen vervoerdiensten als zodanig zijn, zoals rijtscholen, verhuisbedrijven, autoverhuurders, begrafenisondernemingen of bedrijven voor luchtfotografie. Met betrekking tot de *rijtscholen* vraag ik mij inderdaad af of het nemen van autorijlessen – naast een overeenkomst tot opdracht – ook als een vervoerovereenkomst van personenvervoer over de weg kan worden gekwalificeerd. De wil en bedoeling van partijen lijkt mij gericht

31. Hof Amsterdam 29 juni 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:5153, S&S 2019/84; *de Beursbengel*, nr. 891, februari 2020, p. 27-28.

32. HvJ EU 1 oktober 2015, ECLI:EU:C:2015:641, AB 2015/37, m.nt. A. Drahmman.

33. Het begrip 'transport' ('vervoer') is een samenstelling van de Latijnse woorden 'trans' en 'portare'.

34. Hoewel de originele tekst van dit arrest in het Nederlands is, denk ik dat het woord 'wel' weggelaten moet worden. In het Engels staat er 'rather than', in het Duits 'eher ... als' en in het Frans 'davantage ... que'. 'Dan wel' moet dus niet worden gelezen als 'of' maar als 'veeleer ... dan'. Dan wordt de tekst ook logisch.

op het lesgeven en niet op het vervoeren (verplaatsen) respectievelijk vervoerd (verplaatst) worden.

Wat betreft de *verhuisbedrijven*, dat is wel degelijk een onderdeel van het wegvervoer en is apart geregeld in afdeling 8.13.4 BW 'De verhuisovereenkomst'.

Verhuur van auto's zonder chauffeur is uitgesloten van Titel 8.13 BW; in dat geval zijn de regels betreffende huur in Titel 7.4 BW van toepassing.³⁵

Wat betreft *begravenisondernemingen*, in navolging van art. 1 lid 4 onder b CMR is de afdeling betreffende het goederenvervoer over de weg, afdeling 8.13.2 BW, niet van toepassing op overeenkomsten van lijkbezorging (art. 8:1092 BW); ook postvervoer is uitgezonderd van deze afdeling.

En wat betreft *luchtfotografie* denk ik dat wanneer de fotograaf meevliegt met een piloot, er wel degelijk sprake kan zijn van een overeenkomst van personenvervoer door de lucht. Als er alleen vliegles wordt gegeven, denk ik dat, net zoals bij de autorijles, er geen overeenkomst van personenvervoer is.

Met betrekking tot een recreatieve ballonvaart oordeelde de rechtbank Den Haag (kamer voor kantonzaken Gouda) begrijpelijkerwijs dat de Dienstenrichtlijn (2006/123/EG) van toepassing is op die activiteit, dat wil zeggen de afdeling 6.5.2A BW en meer in het bijzonder art. 6:230o en 230p onder e BW over de ontbinding van de overeenkomst.³⁶ De reiziger wilde zijn geld terug omdat de ballonvaart door ongunstige weersomstandigheden niet kon doorgaan.

Ik wijs erop dat als de ballonvaart wel was doorgegaan en de reiziger was gewond geraakt, de aansprakelijkheid van de ballonvaarder (de luchtvervoerder) wordt geregeld door art. 8:1393 BW (zie paragraaf 2.6 over de overeenkomst van luchtvervoer en paragraaf 5.4 over de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder).

2.8.6. Het Uber-arrest

En tot slot van deze paragraaf over de vergelijking tussen het Europese recht en Boek 8 BW, in feite een vergelijking tussen appels en peren, wijs ik op het *Uber*-arrest van het Hof van Justitie,³⁷ waarin het Hof heeft uitgemaakt dat Uber geen bemiddelingsdienst is maar aan zijn klanten een 'dienst op het gebied van het vervoer' in de zin van art. 2 lid 2 onder d Dienstenrichtlijn (2006/123/EG) aanbiedt. Mede aan de hand van de factoren (omstandigheden) die het Hof ertoe brengen deze taxidienst als een 'dienst op het gebied van het vervoer' in Europeesrechtelijke zin aan te merken, kom ik tot de conclusie dat Uber volgens de definitie van Boek 8 BW kan worden aangemerkt als een (contractuele of papieren) personenvervoerder over de weg.³⁸ De voornaamste reden dat ik tot die conclusie kan komen is dat bij het personenvervoer in

Boek 8 BW de expediteur ontbreekt. De expediteur in Boek 8 BW is hij, die met zijn opdrachtgever een overeenkomst tot het doen vervoeren van *goederen* sluit. Bij het personenvervoer bestaat een dergelijke tussenpersoon niet en dan kom je al gauw terecht bij het zijn van een contractuele vervoerder die niet zelf vervoert maar een ondervervoerder inschakelt. Dat betekent dat wanneer een passagier gewond raakt in een Uber-taxi hij mijns inziens Uber als (contractuele) vervoerder onder de overeenkomst van personenvervoer over de weg kan aanspreken (afdeling 8.13.3 BW). De door Uber ingeschakelde chauffeur met zijn taxi is dan ondervervoerder.

2.9. Nog meer voorbeelden

In mijn artikel 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk'³⁹ uit 2012 heb ik nog een aantal voorbeelden gegeven van overeenkomsten van personenvervoer: het ophalen van vrienden met de auto van Schiphol naar Rotterdam, mijn vrouw die met diezelfde vrienden een rondrit maakt naar de molens in Kinderdijk, een kantoorgenoot die met een gehuurde aak met stagiaires en medewerkers in Friesland gaat varen.⁴⁰ Ik voeg er nog aan toe de vaartocht over de Linge die mijn vrouw en ik in mei 2020 maakten met onze vrienden in hun grote sloep (1,5 m afstand houden!); trouwens, ik heb hen uitdrukkelijk gezegd dat het hier een overeenkomst van personenvervoer over de Linge betrof...

2.10. Vervoer met eigen auto

In mijn artikel voor *de Beursbengel* had ik ook het voorbeeld van een overeenkomst van personenvervoer over de weg gegeven waarbij ik mijn vrouw met de auto naar de supermarkt breng; het is uitdrukkelijk de bedoeling dat zij door mij naar die supermarkt wordt gebracht (verplaatst, vervoerd). Ik ben dan vervoerder en zij de reiziger. Maar daarbij had ik niet gedacht aan art. 8:1080 lid 3 BW dat bepaalt:

'Een overeenkomst, waarbij de ene partij zich tegenover de andere partij verbindt een voertuig te besturen, dat hem daartoe door die andere partij ter beschikking is gesteld, is niet een overeenkomst van vervoer in de zin van deze titel.'

Deze overeenkomst van terbeschikkingstelling van het voertuig dat van de reiziger zelf is, aan een ander die als chauffeur optreedt, ziet op situaties waarbij studenten zich ter beschikking stellen om de feestganger in zijn eigen auto naar huis te rijden. Of wanneer de ANWB-hulpverlener de auto van de bestuurder die onwel is geworden, naar de garage of diens huis rijdt.⁴¹ In al die gevallen worden deze overeenkomsten niet geregeld door Titel 8.13 BW 'Wegvervoer'. Deze overeenkomsten

35. Zie TS II onder 2 bij art. 8:1093 BW en TS II onder 2 bij art. 8:1094 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1038.

36. Rb. Den Haag 3 januari 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:1817, *S&S* 2020/31.

37. HvJ EU 20 december 2017, ECLI:EU:C:2017:981, *NJ* 2018/361, m.nt. E.J. Dommering (*Elite Taxi/Uber*).

38. M.H. Claringbould, 'Is Uber een bemiddelingsdienst of een vervoerder van personen over de weg?', *Weg en Wagen*, nr. 84, mei 2018 (te downloaden via Google).

39. *De Beursbengel*, nr. 818, oktober 2012, p. 13-14.

40. Kantoor huurt de aak en is rompbevrachter (art. 8:990 BW). Kantoor verbindt zich als vervoerder om de stagiaires en medewerkers te vervoeren (art. 8:970 lid 1 BW). De kantoorgenoot die gaat varen, treedt op als schipper.

41. Deze voorbeelden worden genoemd in de MvT (15966) bij art. 8:1080 lid 3 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1022.

worden derhalve door het gemene recht beheerst.⁴² Maar die bepaling geldt dan ook als mijn vrouw zich in haar auto door mij laat vervoeren. Het overeenkomstenrecht van Boek 6 BW met een onbeperkte aansprakelijkheid is dan van toepassing. Alleen, wij zijn in gemeenschap van goederen getrouwd, dus ook haar auto is mijn auto. In dat geval is er dus niet een overeenkomst van personenvervoer tussen ons beiden.

Iets anders is wanneer twee vrienden een zeilboot huren en om de beurt aan het roer zitten terwijl de ander de fok bedient. Wie vervoert dan wie? Let op, in de zaak met de speedboot zat de vriend die tevens eigenaar was en die over het verplichte klein vaarbewijs beschikte, de hele tijd aan het stuur; hij was dus de vervoerder.

Het hangt dus, zoals altijd bij juristen, af van de omstandigheden van het geval of er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer. Uiteindelijk is dat ter beslissing aan de rechter overgelaten.

3. KOSTELOOS VERVOER

3.1. Nukoop/Saalfeld

Toen de overeenkomst van personenvervoer nog niet wettelijk was geregeld speelde met betrekking tot kosteloos vervoer de vraag of er tussen de kosteloos meerrijdende persoon en de bestuurder van het voertuig wel een rechtens verbindende overeenkomst tot stand was gekomen. Alle jurisprudentie over deze kwestie betrof vervoer over de weg waar de gratis meerrijdende persoon als gevolg van een ongeval schade lijdt; in *Verkeersrecht* is hier veel aandacht aan besteed.⁴³ En dan speelde er nog een kwestie, namelijk als er al een overeenkomst om niet tussen partijen was, hield die overeenkomst dan een inspanningsplicht van de vervoerder in of een prestatieplicht? Let wel, de algemene bepalingen betreffende de overeenkomst van personenvervoer van toepassing.

In 1958 heeft de Hoge Raad over deze vragen in het arrest *Nukoop/Saalfeld* een oordeel gegeven.⁴⁴ Mevrouw Nukoop sprak met dr. Saalfeld (zij waren goede kennissen) af dat hij en zijn verloofde voor hun vakantiegenooten en kosteloos, zoals Nukoop later in de procedure zou stellen, konden meerrijden van Nederland naar Lissabon waar Saalfeld woonde. Na Madrid te zijn gepasseerd kregen zij een ongeluk ten gevolge waarvan Saalfeld schade heeft geleden. Saalfeld vordert vergoeding van de schade uit hoofde van wanprestatie.

De Hoge Raad beslist drie punten:

1. in zijn algemeenheid kan de afspraak tussen goede kennissen, inhoudende dat de een de ander op een vakantiereis met zijn automobiel zal meenemen, zeer wel de voorwaarden vereist voor de bestaanbaarheid van een

rechtens verbindende overeenkomst bevatten, ook dan indien het meenemen kosteloos geschiedt;

2. er valt niet aan te nemen dat een dergelijke afspraak voor degenen die de ander meeneemt ten hoogste een inspanningsplicht zou inhouden; veeleer gaat het, gelijk het hof aannam, om een verplichting om de medegenomene naar de plaats van bestemming te brengen en daar heelhuids af te leveren (dus een prestatieplicht, MHC);

3. wel kan worden aangenomen dat bij vervoerovereenkomsten om niet, evenals dit bij bewaargeving en lastgeving om niet in art. 1743, 1744 en 1838 BW (oud) is bepaald, de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verzuim in het algemeen minder streng zal moeten worden toegepast dan bij vervoerovereenkomsten tegen beloning.

De Hoge Raad geeft – begrijpelijkerwijs – alleen een oordeel over de onderhavige casus: een afspraak tussen goede kennissen om voor een vakantiereis samen met de auto naar Lissabon te rijden, kan een overeenkomst zijn die een prestatieplicht inhoudt, ook al betreft het een overeenkomst om niet. Wat opvalt bij dit arrest *Nukoop/Saalfeld* is dat het de eerste keer is dat de vordering tot schadevergoeding wordt ingestoken op basis van wanprestatie. Bij de andere jurisprudentie uit die tijd werd de actie tot schadevergoeding altijd ingestoken op basis van onrechtmatige daad.⁴⁵ En ook in latere arresten over kosteloos meerrijden is de vordering tot schadevergoeding steeds gegrond op onrechtmatige daad. Een bestuurder op een scooter liet iemand op diens verzoek achterop de scooter gratis meerrijden omdat hij de bus naar huis had gemist.⁴⁶ Dochter neemt haar moeder gratis mee voor afleiding en ontspanning op een vakantiereis.⁴⁷ Ook in deze zaken komt een actie uit wanprestatie geheel niet aan de orde.

Het gaat er in al deze zaken (ook bij *Nukoop/Saalfeld*) om welke mate van aansprakelijkheid er is voor de bestuurder van een voertuig jegens een persoon die kosteloos meerrijdt en die ten gevolge van het ongeval schade lijdt.

Bij de introductie van de overeenkomst van personenvervoer in Boek 8 BW is aan al dit juridisch ‘gedoe’ een einde gemaakt behalve op één punt: Is er tussen partijen inderdaad een overeenkomst van personenvervoer tot stand gekomen? Zie daarover in paragraaf 2.

Wat betreft de aansprakelijkheid van de personenvervoerder (resultaatsverplichting tenzij vervoerdersovermacht wordt bewezen⁴⁸), wordt in de Toelichting vermeld dat die aansprakelijkheid van de vervoerder mede wordt be-

42. MvT (15966) bij art. 8:1080 lid 3 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1022.

43. Zie met name H. Drion in *Verkeersrecht* 1958, p. 109 e.v. alsmede de door Rutten in zijn uitgebreide noot bij *Nukoop/Saalfeld* genoemde literatuur.

44. HR 11 april 1958, *NJ* 1958/467, m.nt. L.E.H. Rutten.

45. HR 20 december 1957, *NJ* 1958/68 (*Bello/Huyskamp*); zie ook de noot van Rutten bij *Nukoop/Saalfeld*.

46. HR 3 december 1971, *NJ* 1972/144, m.nt. G.J. Scholten; *VR* 1972/34 (*Gemeente Groningen/Kerssies*).

47. HR 11 april 1975 (precies 17 jaar na *Nukoop/Saalfeld*), *NJ* 1975/373 (*Zopp/Mijnwerkersfonds*).

48. TS bij art. 8:81 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 134.

paald door de omstandigheid dat hij belangeloos handelt.⁴⁹ Zo lang Boek 6 BW nog niet was ingevoerd was dat matigingsrecht, dat vooral bij kosteloos vervoer een rol speelt, voor de overeenkomst van personenvervoer over de weg⁵⁰ nog apart geregeld in art. 8:13:3:15 lid 3 Vaststellingswet waarin stond dat de vordering van de reiziger wordt gewaardeerd naar gelang van de wederzijdse stand en fortuin der personen en naar de omstandigheden.⁵¹ Bij de Aanpassingswet bij art. 8:1159 BW, die Boek 8 BW aanpaste aan het per 1 januari 1992 in werking getreden Boek 6 BW, wordt vermeld dat deze materie nu geregeld wordt door Boek 6 BW, dat wil zeggen art. 6:109 BW.

3.2. De verstekeling

Volgens Van Dale is een verstekeling 'iemand die zich in een vaar- of vliegtuig voor het vertrek verstoppt heeft om de overtocht gratis mee te maken'. De vervoerder heeft absoluut niet de wil om een dergelijke verstekeling te vervoeren (art. 3:33 BW). Integendeel, als de verstekeling wordt ontdekt levert dat alleen maar veel gedoe op. Dit betekent dat er tussen de verstekeling en de vervoerder geen vervoerovereenkomst is gesloten. Overigens gaat het tegenwoordig niet alleen om verstekelingen die zich verstoppen in schepen of vliegtuigen maar ook om de personen die zich verstoppen in vrachtwagens om zo illegaal grenzen te passeren. Wij spreken dan over inklimmers in vrachtwagens.

Maar als de verstekeling (de inklimmer in de vrachtwagen) tijdens de rit schade lijdt, kan hij de (weg)vervoerder op grond van onrechtmatige daad aanspreken. Aannemend dat aan de vereisten voor een onrechtmatige daad is voldaan, is de vervoerder jegens de verstekeling aansprakelijk voor diens schade. In dat geval komt het 'paardensprongartikel', art. 8:364 lid 4 BW, om de hoek kijken. Was de persoon buiten overeenkomst aan boord van het voertuig, dan is de vervoerder tegenover deze persoon niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.⁵² Algemeen wordt aangenomen dat met de 'overeenkomst als bedoeld in art. 8:364 lid 1 BW', welke overeenkomst immers niet is gesloten tussen de vervoerder en de verstekeling, wordt bedoeld de voor de betreffende vervoerstak in Boek 8 BW geregelde overeenkomst van personenvervoer. Dus het bij die overeenkomst behorende aansprakelijkheidsregime en de limieten zijn dan van toepassing.

3.3. De zwartrijder

De zwartrijder is iemand die zonder vervoerbewijs instapt in een openbaar toegankelijk vervoermiddel met het doel om zich te laten vervoeren. Onlangs heeft het Hof van Justitie daarover met betrekking tot het spoorvervoer een

interessant arrest gewezen.⁵³ Ik wijs erop dat de Verordening (EG) 1371/2007 van toepassing is op het binnenlands openbaar personenvervoer per trein; de Wet Overeenkomst Binnenlands Openbaar Personenvervoer (WOBOP), nu afdeling 8.2.5 BW, is wat betreft spoorvervoer eigenlijk alleen nog maar van toepassing op vervoer per tram en metro (paragraaf 2.2).

De kernoverweging van het Hof (r.o. 37) luidt: '(...) dat door het verlenen van vrije toegang tot de trein enerzijds, en het instappen in die trein om een rit te maken anderzijds, de spoorwegonderneming en de reiziger hun overeenstemmende wil uiten om een contractuele relatie aan te gaan, zodat de voorwaarden voor een vervoerovereenkomst in beginsel zijn vervuld.' Samengevat (r.o. 53): '(...) onder het begrip vervoerovereenkomst in de zin van deze bepaling [art. 3 onder 8 Verordening (EG) 1371/2007; MHC] valt ook de situatie waarin een reiziger zonder vervoerbewijs in een vrij toegankelijke trein stapt om een rit te maken.'

Ik ben van mening dat deze Europeesrechtelijke redenering naadloos kan worden toegepast op de vraag of er naar Nederlands burgerlijk recht een overeenkomst van personenvervoer tot stand is gekomen tussen de vervoerder en de reiziger.

Ook naar Nederlandse opvatting komt er op zich een vervoerovereenkomst tot stand tussen de zwartrijder en de openbaar vervoerder.⁵⁴ Het ontbreken van een vervoerbewijs doet er niet aan af dat er toch een overeenkomst van personenvervoer kan zijn.⁵⁵

Voorheen was het de vraag of dat ook zo is bij zwartrijders en verstekelingen. Japikse is van mening dat dat niet het geval is nu bij de vervoerder de wil ontbreekt om een niet-betalende zwartrijder of verstekeling te vervoeren.⁵⁶ Ook de wetgever merkt op dat een zwartrijder niet als een reiziger kan worden aangemerkt; hij heeft slechts een vorderingsrecht op grond van onrechtmatige daad. Maar evenals bij de verstekeling is de vervoerder niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn (art. 8:116 jo. art. 8:364 lid 4 BW).⁵⁷

Ik ben van mening dat het Hof van Justitie en ook de rechtbank Utrecht gelijk hebben dat in geval van zwartrijders er wel degelijk een vervoerovereenkomst tot stand komt tussen de zwartrijder (de reiziger) en de 'openbaar' vervoerder. Dat betekent dat de vervoerder niet alleen zijn aansprakelijkheidsregime kan tegenwerpen aan deze zwartrijder maar ook kan hij deze zwartrijder aansprakelijk houden voor door deze veroorzaakte schade (zie art. 8:114 BW).

49. In de MvT (14049) uit 1975 bij art. 8:80 BW wordt verwezen naar HR 3 december 1971, NJ 1972/144, m.nt. G.J. Scholten (*Gemeente Groningen/Kerssies*).

50. Daaronder valt niet openbaar personenvervoer over de weg dat uiteraard niet kosteloos is; zie art. 8:1140 lid 2 jo. art. 8:100 BW.

51. OS II en VW (15966), *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1141.

52. Bij iedere vorm van personenvervoer wordt de paardensprongregeling van art. 8:361-366 BW van toepassing verklaard; art. 8:91 BW (algemeen); art. 8:116 BW (openbaar vervoer; dan gaat het meestal over zwartrijders); art. 8:504d BW (zee); art. 8:880 BW (binnenvaart); art. 8:1081 BW (weg); art. 8:1340 BW (lucht).

53. HvJ EU 7 november 2019, ECLI:EU:C:2019:936, NJ 2020/179; S&S 2020/76.

54. Rb. Utrecht 18 december 2002, ECLI:NL:RBUTR:2003:104, r.o. 4.1, S&S 2003/92 (*NS/Baardman*).

55. *Asser-Japikse 7-I 2004/337*.

56. *Asser-Japikse 7-I 2004/372*.

57. MvT (1765) bij art. 8:105 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 187.

Maar in geval van de verstekeling die zich uitdrukkelijk tegen de wil van de vervoerder aan boord van het voertuig bevindt, is er geen sprake van een overeenkomst van personenvervoer.

4. DE REIZIGER

4.1. De wederpartij van de vervoerder

In de definitie van de overeenkomst van personenvervoer wordt de wederpartij van de vervoerder niet nader aangeduid.⁵⁸ Het woord 'reiziger' of 'passagier'⁵⁹ kan hiertoe niet dienen. De reden hiervoor is dat die wederpartij niet steeds degene is die vervoerd zal worden. Het kan voorkomen dat niet de reiziger zelf maar zijn werkgever of een reisbureau of vereniging de overeenkomst van personenvervoer met de vervoerder sluit.⁶⁰ Voorbeelden dat een ander dan de reiziger de vervoerovereenkomst sluit zijn te vinden in de hierboven genoemde arresten inzake de 'Grytsje Obes' en de 'Mathilda' en in het vonnis inzake de 'Herman' (paragraaf 2.8.1-2.8.3).

4.2. De vorderingsgerechtigdheid van de reiziger

In de memorie van toelichting bij art. 8.2.4.4 BW (nu art. 8:85 BW) staat dat in geval van letsel uitsluitend de reiziger zelf rechten kan ontlenen aan de overeenkomst en zulks los van de vraag of hij de contractuele wederpartij van de vervoerder is.⁶¹ En in art. 8.2.4.4 lid 2 BW stond dat in geval van dood van de reiziger uitsluitend de overblijvende echtgenoot, de kinderen of ouders van de reiziger, die door zijn arbeid plachten te worden onderhouden, een vordering tot schadevergoeding hebben. Dat betekende dat in geval van letsel of dood de vervoerder niet kon worden aangesproken door zijn contractuele wederpartij, wanneer deze niet dezelfde persoon als de reiziger is. Maar in de Aanpassingswet waarmee een aantal bepalingen van Boek 8 BW worden aangepast aan het per 1 januari 1992 in werking getreden Boek 6 BW, is deze regeling over het vorderingsrecht van de reiziger vervallen omdat, zo staat er in de memorie van toelichting, in de materie van de leden 1-3 (van art. 8.2.4.4), die aansloot bij het bepaalde in art. 1406 en 1407 (oud) BW, reeds wordt voorzien voor alle aansprakelijkheidsgronden door art. 6:107, 108 en 109 BW.⁶²

Japikse schrijft dat de grondslag van een vordering van een reiziger tot vergoeding van letselschade beoordeeld zou moeten worden naar de regels van art. 6:107 BW, waarbij de wetgever Boek 8 heeft willen doen aansluiten.⁶³ Hij vervolgt dan met de opmerking dat in beginsel een vordering van een reiziger die niet zelf de contractuele wederpartij van de vervoerder is, dientengevolge haar grondslag vindt in art. 6:162 BW (onrechtmatige daad

van de vervoerder). Wel kan de vervoerder zich verweren met de aansprakelijkheidsbepalingen die hij aan de vervoerovereenkomst kan ontlenen (art. 8:91 jo. art. 8:364 BW).

Mede naar aanleiding van het arrest in de 'Grytsje Obes' (paragraaf 2.8.1) vraag ik mij af of de reiziger, niet-contractspartij, in geval van letsel een zuivere 'droge' onrechtmatige-daad-actie tegen de vervoerder moet instellen in die zin dat hij de vereisten voor een onrechtmatige daad, zoals toerekenbaarheid, schade en causaal verband tussen daad en schade moet stellen en bewijzen. Ik ben van mening dat hij, net zoals de reiziger, die wel contractspartij is, kan volstaan met te stellen dat hij tijdens de reis letsel heeft geleden. De vervoerder is dan aansprakelijk (art. 8:81 BW) tenzij hij vervoerdersovermacht (art. 8:82 BW) of andere ontheffingsgronden kan bewijzen. Zie nader paragraaf 5 over het aansprakelijkheidsregime.

Deze gedachte wordt ook ingegeven door hetgeen de Hoge Raad hierover (r.o. 3.4.2) zegt in de 'Grytsje Obes', namelijk dat de reiziger (niet-contractspartij) zijn vordering kan baseren op de dwingendrechtelijke regelingen betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder zoals vastgelegd in Boek 8 BW en die van toepassing zijn voor de betreffende vervoerovereenkomsten. De Hoge Raad (r.o. 3.4.4) voegt daaraan toe dat mevrouw B. haar vordering subsidiair heeft gegrond op het feit dat de schipper D. als vervoerder op grond van art. 8:974 BW⁶⁴ aansprakelijk is voor haar schade als gevolg van het ongeval. De Hoge Raad oordeelt dat deze grondslag de vordering van B. kan dragen. Al met al lijkt het erop dat de reiziger, niet-contractspartij, in geval van letsel een wettelijk vorderingsrecht krijgt dat hetzelfde is als ware hij wel de contractuele wederpartij van de vervoerder, namelijk een vordering uit 'wanprestatie' uit hoofde van de betreffende overeenkomst van personenvervoer. En dat is toch net even iets anders dan een vordering uit 'droge' onrechtmatige daad waar de reiziger hoe dan ook 'schuld' van de vervoerder moet stellen en bewijzen. Een en ander is ook meer in lijn met de oorspronkelijke gedachte van de wetgever (lees: Schadee) dat door wetsduiding in geval van letsel uitsluitend de reiziger, ook als hij niet de contractuele wederpartij is, rechten kan ontlenen aan de vervoerovereenkomst.

Hetzelfde moet dan gelden in geval van dood van de reiziger. Weliswaar bepaalt art. 6:108 BW welke personen de vordering tot schadevergoeding kunnen instellen maar zij kunnen hun vordering insteken op basis van 'wanprestatie' onder de toepasselijke overeenkomst van personenvervoer.

58. Bij de overeenkomst van goederenvervoer is dat wel het geval. De wederpartij van de vervoerder wordt gedefinieerd als 'afzender'; zie bijvoorbeeld art. 8:20 BW.

59. In Boek 8 BW wordt vrijwel overal het woord 'reiziger' gebruikt. 'Passagiers' komen we wel tegen in art. 8:756 lid 1 BW over het passagiersfonds maar in lid 2 zijn het alweer 'reizigers'; ook in het op Verordening (EG) 392/2009 gebaseerde art. 8:529 BW over de verzekeringsplicht in het zeevervoer staat 'passagiers'.

60. MvT (14049) onder 3 bij art. 8:80 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 133; *Asser-Japikse 7-I 2004/231*.

61. TS onder 1 en MvT (14049) onder 1 bij art. 8.2.4.4 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 138-139; zie ook de toelichtingen bij art. 8:113, 521 en 1159 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, respectievelijk p. 202, 557 en 1141-1142.

62. MvT (21658) bij art. 8:85 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 139; zie ook *Asser-Japikse 7-I 2004/263-271*.

63. *Asser-Japikse 7-I 2004/267*.

64. De aansprakelijkheidsregeling van de vervoerder betreffende de overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren.

Dit alles betekent dat de vraag wie in geval van letsel of dood schadevergoeding kan vorderen en wat de inhoud en omvang van de schadevergoeding is, geheel wordt bepaald door de bepalingen van afdeling 6.1.10 BW 'Wettelijke verplichtingen tot schadevergoeding' en dan met name art. 6:106, 107, 107a, 108 en 109 BW.⁶⁵ Maar anders dan Japikse ben ik van mening dat de reiziger, niet-contractspartij, en de nabestaande, niet-contractspartij, hun vorderingsrecht kunnen baseren op 'wanprestatie' onder de toepasselijke vervoerovereenkomst van personenvervoer als waren zij de contractuele wederpartij van de vervoerder. Hun vorderingsrecht vindt dus niet haar grondslag in art. 6:162 BW (onrechtmatige daad van de vervoerder). Dit kan daadwerkelijk verschil uitmaken in de stelplicht en bewijspositie van de vorderingsgerechtigde partij.

5. HET DWINGENDRECHTELIJK AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME

Bij alle vormen van personenvervoer is de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade veroorzaakt door dood of letsel dwingendrechtelijk geregeld.⁶⁶

5.1. Algemene bepalingen, openbaar vervoer, wegvervoer

De aansprakelijkheid van de vervoerder is kort geformuleerd:⁶⁷

'De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel in verband met het vervoer aan de reiziger overkomen.'

Van een zuivere resultaatsverplichting, zoals deze voorkomt in het goederenvervoerrecht,⁶⁸ kan niet worden gesproken. De reiziger kan immers niet volstaan met te bewijzen dat het resultaat van veilig vervoer niet werd bereikt: hij zal het soms niet eenvoudige bewijs moeten leveren dat de schade werd geleden 'in verband met het vervoer'.⁶⁹ Vervolgens mag de vervoerder, ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid, zich beroepen op 'vervoerdersovermacht': 'voor zover dood of letsel is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinde-

ren'.⁷⁰ Die vervoerdersovermacht is op dezelfde manier geformuleerd als de vervoerdersovermacht in het goederenvervoer.⁷¹ Derhalve kan ook het strenge criterium van de Hoge Raad in *Brada/Oegema* betreffende de inkleurings van het begrip 'vervoerdersovermacht' worden toegepast.⁷² De vervoerder kan zich pas succesvol op vervoerdersovermacht beroepen indien hij aantoonst dat hij *alle* (cursief van de Hoge Raad) in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen.⁷³ In de praktijk komt dit strenge criterium erop neer dat de (personen)vervoerder zich zelden op vervoerdersovermacht kan beroepen en zo komen wij dicht in de buurt van een risicoaansprakelijkheid.

In die zin ook het recente vonnis van de rechtbank Rotterdam.⁷⁴ Een reiziger, slecht ter been, liep alvast naar de uitgang van de bus, volgens zijn zeggen remde de bus bijzonder hard en werd hij van de vloer getild en gelanceerd tot vlak achter de chauffeur, met als gevolg een gebroken dijbeen. De rechtbank stelt vast dat de chauffeur niet alle maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen en derhalve is de busmaatschappij aansprakelijk. Wel is er sprake van 20% eigen schuld van de reiziger (art. 8:109 lid 1 BW); daarover meer in paragraaf 5.5.

Een ander geval waarbij het hof heeft aangenomen dat de chauffeur niet *alle* in de gegeven omstandigheden van hem te vergen maatregelen heeft genomen om het ongeval te voorkomen, vinden we in het *taxibus*-arrest.⁷⁵ Het betrof vervoer van personen met een beperking. Tijdens het rijden staat een passagier op om een pasje van een medepassagier dat op de vloer lag, op te rapen. De chauffeur moest remmen voor een stoplicht waardoor de passagier is gevallen met een wervelfractuur tot gevolg.⁷⁶ In dit tussenarrest past het hof het *Brada/Oegema*-criterium van art. 17 lid 2 CMR (*alle* maatregelen enz.) op de vervoerdersovermacht van art. 8:1148 lid 1 BW toe. Hoewel de kantonrechter nog dacht dat de vervoerder zich wel op overmacht kon beroepen, vindt het hof dat de chauffeur, toen hij had gezien dat de passagier was opgestaan, voldoende tijd had om langzaam te gaan rijden en te remmen, in plaats van plotseling te moeten stoppen voor een verkeerslicht. Vervolgens komt de vraag aan de orde of de passagier eigen schuld had en welke verdeling

65. MvT (21658) bij art. 8:85 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 138 waar ook wordt verwezen naar het door de invoering van art. 6:106 BW vervallen art. 8:1.8, MvT (21658), *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 54; *Asser-Japikse 7-1* 2004/264-271; Lankhorst, *T&C BW*, art. 8:85, aant. 1.

66. Art. 8:84 BW (algemene bepalingen); art. 8:112 BW (openbaar vervoer); art. 8:520 BW (vervoer over zee); art. 8:985 BW (vervoer over binnenwateren); art. 8:1149 BW (vervoer over de weg); art. 8:1398 BW (luchtvervoer).

67. Art. 8:81 BW (algemene bepalingen), art. 8:105 lid 1 BW (openbaar vervoer) en art. 8:1147 BW (wegvervoer).

68. Zoals o.a. geformuleerd in art. 8:21 BW 'Goed erin; goed eruit!'

69. MvT (14049) bij art. 8:81 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 134.

70. Art. 8:82 BW (algemene bepalingen); art. 8:105 lid 2 BW (openbaar vervoer); art. 8:1148 lid 1 BW (wegvervoer).

71. Zie ook de Toelichting Schadee bij art. 8:82 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 135, waar verwezen wordt naar de formulering van vervoerdersovermacht in het goederenvervoer (art. 8:23 BW); die formulering is weer ontleend aan art. 17 lid 2 CMR.

72. HR 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632, *NJ* 1998/602; *S&S* 1998/75.

73. M.H. Claringbould, 'Een zorgvuldig vervoerder: hij die *alle* maatregelen neemt', in: A.G. Castermans e.a. (red.), *De Maatman in het burgerlijk recht*, Deventer: Kluwer 2008, p. 265-281.

74. Rb. Rotterdam 19 februari 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:1490; *S&S* 2020/95; *de Beursbengel*, nr. 901, januari-februari 2021.

75. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juni 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5058, *S&S* 2018/87; door mij besproken in *de Beursbengel*, nr. 891, januari-februari 2020, p. 28.

76. Het feitencomplex wordt als een film weergegeven in het eindarrest: Hof Arnhem-Leeuwarden 12 mei 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3675, waarover meer in paragraaf 5.5.

van de schade moet worden toegepast. Daarover gaat uitgebreid het eindarrest; zie nader paragraaf 5.5.

In de memorie van toelichting bij art. 8:105 BW⁷⁷ en in de Toelichting Schadee bij art. 8:1147 BW⁷⁸ wordt nauwkeurig aangegeven hoe het zit met de bewijslastverdeling tussen de reiziger en de vervoeder met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoeder en de vervoedersovermacht.

5.2. Zeevervoer

Voor het zeevervoer is de aansprakelijkheid van de vervoeder anders geregeld nu het aansprakelijkheidsregime is gebaseerd op het Verdrag van Athene zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (*Trb.* 2011, 110).⁷⁹ Heel kort (zie art. 8:504 BW): de aansprakelijkheid voor dood of letsel van de reiziger als gevolg van een scheepvaartincident⁸⁰ is een vorm van risicoaansprakelijkheid (art. 8:504 lid 3 BW). In geval van risicoaansprakelijkheid is de aansprakelijkheid van de vervoeder gelimiteerd tot een bedrag van 250 000 SDR.⁸¹ In art. 8:504 lid 4 BW is met betrekking tot het scheepvaartincident een aanvullende schuldaansprakelijkheid geformuleerd. Dat wil zeggen, de vervoeder is ook dan aansprakelijk tenzij hij bewijst dat het incident niet aan zijn schuld of nalatigheid is te wijten. Kan hij dat bewijs niet leveren, dan is zijn aansprakelijkheid beperkt tot een bedrag van 400 000 SDR. Is er geen sprake van een scheepvaartincident, dan is de aansprakelijkheid van de vervoeder beperkt tot gevallen van schuld of nalatigheid (art. 8:504 lid 5 BW) en is die aansprakelijkheid eveneens gelimiteerd tot 400 000 SDR.⁸²

5.3. Binnenvaart

In het binnenvaartrecht is anders dan in afdeling 8.2.4 BW (algemene bepalingen betreffende de overeenkomst van personenvervoer) en het wegvervoerrecht (art. 8:1148 lid 1 BW) de binnenvaartvervoeder slechts aansprakelijk voor dood of letsel van de reiziger, wanneer deze door zijn schuld is veroorzaakt. Dit aansprakelijkheidsregime is nog gebaseerd op het 'oude' Verdrag van Athene van december 1974; Nederland was overigens geen partij bij dit verdrag. Dat wil zeggen dat de reiziger moet bewijzen dat het voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoeder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoeder de gevolgen heeft kunnen verhinderen (art. 8:974 lid 1 BW). Dat betekent eigenlijk dat de reiziger, in navolging van het arrest *Brada/Oegema*, zou moeten bewijzen dat de vervoeder niet *alle* maatregelen heeft genomen om

de schade te voorkomen. Dus als de reiziger bewijst dat het schip harder heeft gevaren dan toegestaan, is daarmee de aansprakelijkheid van de vervoeder gegeven. Ik vraag mij echter af of je het criterium van *Brada/Oegema* als spiegelbeeld van schuldeloosheid kan toepassen.⁸³ Zie ook het arrest van het hof Amsterdam inzake 'drie vrienden in speedboot' (paragraaf 2.8.4) waar het hof concludeert dat de bestuurder van de speedboot (tevens de vervoeder) drie normen heeft overschreden: (i) te hard varen, (ii) achterwege laten van de waarschuwing om niet te gaan staan, en (iii) te veel alcohol gedronken. Het hof acht bewezen dat het ongeval is veroorzaakt door een omstandigheid die een bestuurder als zorgvuldig vervoeder had kunnen voorkomen (r.o. 3.6); derhalve is bestuurder/vervoeder aansprakelijk voor het ongeval en de gevolgen daarvan.

Ik denk dat de reiziger niet kan volstaan met alleen maar te bewijzen dat de vervoeder te hard heeft gevaren (de vervoeder heeft dan niet *alle* maatregelen genomen om het ongeval te voorkomen) maar dat de reiziger aan de hand van verschillende omstandigheden moet bewijzen dat de vervoeder schuld heeft aan het ongeval, gelijk het hof Amsterdam heeft gedaan.

Maar die op zich zware bewijslast wordt voor de reiziger in art. 8:974 lid 2 BW verlicht: in geval van een scheepsramp (schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand) is het aan de vervoeder om te bewijzen dat hij geen 'schuld' had aan de ramp. En gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip wordt aangemerkt als een omstandigheid die de vervoeder heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen (art. 8:974 lid 3 BW). Dus ook in dat geval een verlichting van de bewijslast voor de reiziger.

5.4. Luchtvervoer

Het aansprakelijkheidsregime van de luchtvervoeder in geval van dood of letsel is overgenomen uit art. 21 Verdrag van Montreal 1999.⁸⁴ De aansprakelijkheid van de luchtvervoeder is gebaseerd op een zogenoemd 'two-tier-systeem': tot het bedrag van aanvankelijk 100 000 SDR⁸⁵ rust op de vervoeder een risicoaansprakelijkheid (art. 8:1393 BW). Boven genoemde limiet bestaat onbeperkte schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast (de vervoeder moet afwezigheid van zijn schuld of nalatigheid bewijzen; art. 8:1399 lid 2 BW).⁸⁶

Omdat in Verordening (EG) 2027/97, gewijzigd bij Verordening (EG) 889/2002, het Verdrag van Montreal is

77. *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 187.

78. *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1125-1126.

79. Zie over de toepasselijkheid van het Verdrag van Athene en de daarop gebaseerde Verordening (EG) 392/2009 (Athene Verordening): Valk, *T&C BW* Inleidende opmerkingen bij afdeling 8.5.3, aant. 2, en bij art. 8:500a, aant. 2.

80. Scheepvaartincident: schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord of defect aan het schip (art. 8:504 lid 1a BW).

81. De wisselkoers van de Special Drawing Right is te vinden op www.imf.org, SDR Rates, currency units per SDR; in oktober 2020 was de koers: 1 SDR = ca. € 1,20. Dus 250 000 SDR = € 300 000 en 400 000 SDR = € 480 000.

82. Valk, *T&C BW*, art. 8:504, aant. 2.

83. Zie uitgebreid over deze vorm van schuld de MvT (1997) bij het 'oude' art. 8:504 lid 1 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 541. Dit art. 8:504 BW was destijds ook gebaseerd op art. 3 lid 1 Verdrag van Athene 1974.

84. *Trb.* 2000, 32; Nederlandse vertaling in *Trb.* 2001, 91 en 107.

85. Dit bedrag is per 28 december 2019 verhoogd tot 128 821 SDR (KB van 3 december 2019, *Stb.* 2019, 489).

86. Haak, *T&C BW*, art. 8:1399, aant. 1.

opgenomen, is het Hof van Justitie bevoegd begrippen uit dat Verdrag van Montreal uit te leggen. Dat heeft het Hof van Justitie recent gedaan met betrekking tot het begrip ‘ongeval’.⁸⁷ Een kop koffie die is neergezet op het uitklaptafeltje voor de vader, valt over de borstkas van zijn dochter van zes jaar met tweedegraads brandwonden tot gevolg. Het Hof legt het begrip ‘ongeval’, aan de hand van art. 31 Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht (1969), op autonome en uniforme wijze als volgt uit: ‘(...) dat het begrip “ongeval” zich uitstrekt tot alle situaties die zich voordoen aan boord van een luchtvaartuig en waarbij een passagier lichamelijk letsel oploopt door een voorwerp dat wordt gebruikt voor het bedienen van passagiers, zonder dat hoeft te worden onderzocht of die situaties het gevolg zijn van een typisch luchtvaartrisico.’

5.5. Eigen schuld van de reiziger

De aansprakelijkheid van de personenvervoerder kan geheel of gedeeltelijk worden opgeheven indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen (art. 8:83 BW). Dit principe geldt voor alle vervoerstakken.⁸⁸ Wat dat betreft is het opvallend dat het hof Amsterdam⁸⁹ in de zaak met het ongeluk met de speedboot (paragraaf 2.6.4) alleen verwijst naar art. 6:101 BW over eigen schuld en niet naar art. 8:981 jo. art. 8:513 BW, waar wordt bepaald dat de eigen schuld van de reiziger een matigende invloed kan hebben op de verplichting tot schadevergoeding. Maar dat neemt niet weg dat de beginselen van art. 6:101 BW over wederzijdse causaliteit en toepassing van de billijkheidscorrectie niet toegepast zouden kunnen worden.⁹⁰ Integendeel, Boek 8 BW geeft zeker bij personenvervoer⁹¹ maar ook bij schade door aanvaring geen regels op welke wijze de schadevergoeding moet worden vastgesteld. Daartoe wordt verwezen naar het gemeene recht, in het bijzonder Boek 6 BW; zie ook paragraaf 4.2 ‘De vorderingsgerechtigdheid van de reiziger’.⁹²

Van belang is om op te merken dat de schuld van de reiziger zowel betrekking kan hebben op het ongeval als op de daardoor veroorzaakte dood of letsel of de door dood of letsel geleden schade. Zo zal bijvoorbeeld het feit dat de reiziger zich willens en wetens aan een dronken bestuurder toevertrouwd evenals het feit dat hij een opgelopen verwonding verwaarloosde onder de werking van dit artikel vallen.⁹³ In de ‘ongeluk met de speedboot’-zaak wordt dit aspect uitdrukkelijk meegewogen. Vaststaat dat de bestuurder te veel gedronken had, hetgeen het

slachtoffer wist doch hem niet van het meevaren heeft weerhouden. Het slachtoffer had kunnen en moeten beseffen dat te veel alcohol een sterk verhoogde kans op ongevallen meebrengt. Het besluit van het slachtoffer om desondanks mee te varen heeft bijgedragen aan de schade.⁹⁴ Het hof stelt ieders causale bijdrage aan het ontstaan van het ongeval vast op 50% en met toepassing van de billijkheidscorrectie acht het hof de bestuurder/vervoerder aansprakelijk voor 75% van de schade. Maar dan wordt de reiziger (een medisch student) die meer dan € 1 miljoen schadevergoeding vordert, getroffen door de limiet van € 225 576. Daarover gaat paragraaf 6 ‘De limieten in het personenvervoer’.

Eigen schuld speelde ook een rol in de zaak van de reiziger, slecht ter been, die viel in de bus en zijn dijbeen brak.⁹⁵ De reiziger, die wist dat hij enigszins slecht ter been was, stond, terwijl de bus nog reed, alvast op om tijdig bij de uitgang te zijn. Voor zijn eigen veiligheid had hij pas moeten opstaan als de bus volledig tot stilstand was gekomen en aldus heeft hij in enige mate bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De rechter komt tot een verdeling van de aansprakelijkheid voor de schade in die zin dat 20% voor rekening dient te komen van de reiziger en 80% voor rekening van de vervoerder (r.o. 4.6). Gelet op dit lage percentage van eigen schuld van de reiziger komt de rechter niet meer toe aan de billijkheidscorrectie van art. 6:101 BW.

Dat was geheel anders in de zaak van de taxibus.⁹⁶ Nadat het hof in het tussenarrest had bepaald dat de vervoerder geen beroep kon doen op vervoerdersovermacht en de vervoerder dus in beginsel aansprakelijk was voor de door de reiziger geleden schade (zie paragraaf 5.1), gaat dit eindarrest in op de vraag in welke mate de schade tussen partijen moet worden verdeeld in het kader van art. 8:1155 BW, het ‘eigen schuld van de reiziger’-artikel voor personenvervoer over de weg. Aan de hand van getuigenverklaringen, met name van de chauffeur, en verklaringen van de gevallen reiziger en van de passagier wiens pasje op de vloer lag alsmede het bekijken van kaarten van de weg waar het ongeval plaatsvond, construeert het hof nauwkeurig ‘de film der feiten’ en komt uiteindelijk tot de conclusie dat de fout van de reiziger voor 75% en die van de chauffeur voor 25% heeft bijgedragen aan de schade van de reiziger. Maar vervolgens past het hof de billijkheidscorrectie van art. 6:101 BW in het voordeel van de reiziger toe. Met name telt dat de reiziger een particulier is die een medepassagier wilde helpen, en de chauffeur

87. HvJ EU 19 december 2019, ECLI:EU:C:2019:1127, *S&S 2020/1*; *de Beursbengel*, nr. 895, juni 2020, p. 30.

88. Art. 8:109 lid 1 BW (openbaar vervoer); art. 8:513 BW (zeevervoer); art. 8:981 BW (binnenvaart); art. 8:1155 BW (wegvervoer); art. 8:1397 BW (luchtvervoer).

89. Hof Amsterdam 18 december 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:47800, *S&S 2019/84*; *de Beursbengel*, nr. 891, januari-februari 2020, p. 27-28.

90. Zie ook Valk, *T&C BW*, art. 8:513, aant. 2.

91. Voor het goederenvervoer is de berekening van de schadevergoeding wel in Boek 8 BW geregeld: art. 8:387 jo. art. 8:388 BW (zee); art. 8:903 BW (binnenvaart), art. 8:1103 BW (weg); art. 8:1357 BW (lucht) en art. 8:1578 BW (spoor).

92. Voor personenvervoer, zie bij art. 8:85 BW de verwijzing naar art. 6:106-108 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 139; voor aanvaring MvT (14049) bij art. 8:544 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 573.

93. MvT (15966) bij art. 8:1155 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1137.

94. Hof Amsterdam, tussenarrest 26 juni 2018, ECLI:NL:GHAMS:5153, r.o. 3.7, *S&S 2019/84* (zie paragraaf 2.8.4).

95. Rb. Rotterdam 19 februari 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:1917, *S&S 2020/31*, besproken in paragraaf 5.1.

96. Hof Arnhem-Leeuwarden 12 mei 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3675.

een speciaal voor het vervoer van kwetsbare personen opgeleide professional is. Het hof corrigeert de causale verdeling van 75-25% in het voordeel van de vervoerder naar een verdeling van 50-50%.

Nog even iets over de hoogte van de schade die immers bij personenvervoer volgens de regels van Boek 6 BW moet worden vastgesteld. De reiziger vordert € 2121 aan materiële schade en € 8000 aan smartengeld. De reiziger had een wervelfractuur en moest zeven dagen in het ziekenhuis liggen; zij is klinisch genezen verklaard.

Het hof waardeert de materiële schade op $7 \times € 28 = € 196$ (zeven dagen in ziekenhuis) plus € 50 (reparatie orthopedische schoen) op totaal € 246. Aan smartengeld kent het hof € 6000 toe zodat de totale schade € 6246 is. 50% van dat bedrag (€ 3123) wordt uiteindelijk toegewezen aan de reiziger. Maar de vervoerder wordt veroordeeld in de volledige proceskosten (zijn aansprakelijkheid is vastgesteld en een bedrag aan schadevergoeding is toewijsbaar), namelijk een bedrag van € 3904,92 (kantonrechter en twee keer hof). Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat in deze zaak meer belangen spelen dan de aan de reiziger toe te kennen schadevergoeding.

5.6. Aanrijding/aanvaring met medeschuld van een derde

Heel interessant is de bepaling die bij het openbaar vervoer, het vervoer over de binnenwateren en het wegvervoer voorkomt:⁹⁷

‘Bij de toepassing van het tweede lid [de formulering van de vervoerdersovermacht; MHC] wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het ongeval leidde, voor rekening van de vervoerder is.’

In de memorie van toelichting bij art. 8:105 lid 4 BW wordt het uiteengezet waarom deze bepaling is opgenomen.⁹⁸ Het is de vervoerder niet toegestaan beroep te doen op schuld van een derde indien ook hijzelf dergelijke schuld heeft. En dat geldt evenzeer wanneer de vervoerder aansprakelijk is wegens een lichamelijke of geestelijke tekortkoming van de bestuurder of een gebrek van het voertuig (art. 8:105 lid 3 BW; garantielijch bestuurder en voertuig) zonder dat de vervoerder schuld heeft. In die memorie van toelichting staat met zoveel woorden:

‘Geen beroep op schuld van een derde heeft derhalve niet alleen die vervoerder die medeschuld heeft aan het ongeval, maar ook niet hij die uit hoofde van falen van de bestuurder of gebreken van het vervoermiddel, als in het derde lid omschreven, aansprakelijkheid draagt.’

Wanneer bijvoorbeeld de buschauffeur voor 30% schuld heeft aan de aanrijding en een derde 70% schuld, dan is

de busvervoerder toch volledig (voor 100%) aansprakelijk jegens zijn reizigers.⁹⁹ Dat geldt evenzeer wanneer de aanrijding is te wijten aan een technisch mankement van de bus (de rem functioneerde niet) waaraan de busvervoerder geen enkele schuld heeft; hij is immers aansprakelijk voor gebreken van de bus, art. 8:105 lid 3 BW.

Hetzelfde principe geldt bij het goederenvervoer in geval van aanvaring of aanrijding met medeschuld van een derde. Bij een aanrijding/aanvaring (dat is dé oorzaak van de schade) met medeschuld van een derde kan er geen sprake zijn van vervoerdersovermacht. Immers, de vervoerder heeft niet *alle* maatregelen genomen om de schade te voorkomen. Hij had zelf wat langzamer moeten rijden/varen of hij had net iets eerder moeten remmen. Met andere woorden, zelfs al had de chauffeur slechts 10% schuld aan de aanrijding (die aanrijding is de oorzaak van de schade), dan heeft de chauffeur niet *alle* maatregelen genomen om de aanrijding met schade als gevolg te voorkomen.¹⁰⁰

5.6.1. Bagage en aanvaring

Ik merk nog op dat bij openbaar vervoer (art. 8:106 lid 5 BW) en het vervoer over de binnenwateren (art. 8:976 lid 4 BW) met betrekking tot de aansprakelijkheid voor hut- en handbagage art. 8:545 en 1006 BW van toepassing blijven.¹⁰¹ Deze aanvaringsartikelen kennen een evenredige aansprakelijkheidsverdeling tussen wederzijds schuldige schepen naar rato van het gewicht van hun schuld. De eigenaar van het ene medeschuldige schip is dus naar rato van zijn schuld aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan het andere medeschuldige schip en aan de goederen die zich aan boord van dat andere schip bevinden. Deze aanvaringsbepaling regelt dus niet de aansprakelijkheid van de eigenaar tevens vervoerder van een medeschuldig schip ten opzichte van de goederen die zich aan boord van zijn eigen schip bevinden. Die relatie wordt geregeld door de vervoerovereenkomst tussen de vervoerder (de eigenaar van het schip) en zijn contractuele wederpartij. Zo kennen de Hague-Visby Rules de ‘navigatie-fout-exceptie’ (art. 4 lid 2(a) HVR) en dat betekent dat ook al heeft het schip schuld of medeschuld aan de aanvaring, de eigenaar die tevens vervoerder is, is uit hoofde van de vervoerovereenkomst waarop de HVR van toepassing zijn in het geheel niet aansprakelijk voor deze ladingschade aan boord van zijn eigen schip.

Ik deel dan ook niet de visie van de wetgever dat de aanvaringsbepalingen van art. 8:545 en 1006 BW van invloed zijn op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor hut- en handbagage aan boord van zijn eigen schip.¹⁰² Het voorbeeld gegeven in de memorie van antwoord¹⁰³ waarbij het vervoerende schip 3/4 schuld heeft en derhal-

97. Art. 8:105 lid 4 BW, art. 8:974 lid 4 BW en art. 8:1148 lid 3 BW.

98. MvT (17650) bij art. 8:105 lid 4 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 189.

99. Zie ook Lankhorst, *T&C BW*, art. 8:105, aant. 5.

100. M.H. Claringbould, *Het schip en zijn verdragen*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, p. 49-50, waarin verwijzingen naar andere literatuur en jurisprudentie over dit onderwerp.

101. Ook art. 8:505 lid 4 (oud) BW. Bij de invoering van de nieuwe bepalingen voor de overeenkomst van personenvervoer over zee, gebaseerd op het Verdrag van Athene 2002, is deze bepaling – terecht – vervallen.

102. MvT (17650) ‘Vierde lid’ bij art. 8:106 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 193.

103. MvA II (17650) bij art. 8:106 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 194; ook *Asser-Japikse 7-I 2004/404* en Lankhorst, *T&C BW*, art. 8:106, aant. 5.

ve de vervoerder slechts 75% van de schade aan zijn passagier hoeft te vergoeden, acht ik dan ook onjuist.¹⁰⁴ Immers, de relatie tussen de vervoerder en de reiziger wordt beheerst door de vervoerovereenkomst. En dan kan de vervoerder die ook schuld heeft aan de aanvaring (dat is de oorzaak van de schade), zich ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid niet erop beroepen dat hij alle maatregelen heeft genomen om de schade door aanvaring te voorkomen. Hij is jegens de reiziger voor 100% aansprakelijk voor diens schade aan zijn bagage; dus ook voor de auto van de reiziger op de veerpont die bij de aanvaring te water ging.¹⁰⁵ Wel mag de vervoerder zich op de limiet van € 9100 beroepen die geldt voor dergelijke auto's als 'bagage'.¹⁰⁶ De vervoerder kan dus niet tegen de reiziger zeggen dat hij maar voor 10% aansprakelijk is voor diens schade omdat hij maar voor 10% schuld heeft aan de aanvaring.

6. DE LIMIETEN IN HET PERSONENVERVOER

Uit de voorgaande beschrijving van het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime blijkt wel dat de personenvervoerder in geval van dood of letsel van de reiziger betrekkelijk gauw aansprakelijk zal zijn. Maar voor iedere vervoersmodaliteit, ook wanneer de algemene bepalingen van afdeling 8.2.4 BW van toepassing zijn,¹⁰⁷ zijn er de limieten op grond waarvan de aldus aansprakelijke vervoerder zijn aansprakelijkheid kan beperken.

6.1. Overzicht van de limieten

Een volledig overzicht van alle limieten in het personenvervoer, zowel voor dood en letsel als voor bagage, zou nog eens drie pagina's tekst vereisen. Voor een dergelijk overzicht verwijs ik graag naar mijn artikel daarover in *de Beursbengel*.¹⁰⁸ Trouwens, de limieten worden ook weergegeven in *Tekst & Commentaar Boek 8 BW* waar telkens het betreffende beperkingsbesluit wordt behandeld bij respectievelijk art. 8:85 BW (algemene bepalingen), art. 8:110 BW (openbaar vervoer), art. 8:504 BW (zeevervoer), art. 8:983 BW (vervoer over binnenwateren), art. 8:1157 BW (wegvervoer) en art. 8:1399 BW (luchtvervoer¹⁰⁹).

Toch wil ik twee voorbeelden geven om te laten zien dat het een ingewikkelde materie is.

6.2. Limieten bij binnenlands openbaar vervoer

Het probleem met die limieten is om te bepalen bij welk vervoer welke limiet past. Ik geef als voorbeeld binnenlands spoorvervoer of vervoer krachtens een dienstregeling, art. 8:100-116a BW (zie paragraaf 2.2).

De limieten bij binnenlands openbaar vervoer voor *dood en letsel* zijn:¹¹⁰

- bus, lightrail, metro of tram: € 1 000 000 per reiziger met een maximum van € 15 000 000 per gebeurtenis;
- spoorvervoer over hoofdspoorwegen: 175 000 SDR per reiziger;
- veerdienst over binnenwateren: € 137 000 per reiziger;
- veerdienst over 'binnenlandse' zee: € 137 000 per reiziger.¹¹¹ Deze 'veerdienst over binnenlandse zee' komt volgens mij niet voor nu de Waddenzee als binnenwater wordt aangemerkt, art. 8:4 BW.

Let op, de limiet van € 137 000 werd tot nu verhoogd met de inflatiecorrectie (paragraaf 6.4). Maar belangrijker is dat deze 'veerdiensten'-limiet van € 137 000 per 1 januari 2021 wettelijk is verhoogd tot 400 000 SDR (zie paragraaf 6.5); de 'rechterlijke' verhoging met de inflatiecorrectie is dan van de baan (zie paragraaf 6.4).

6.3. De 'Autobusverordening'

Nog ingewikkelder om te bepalen welke limiet van toepassing is, wordt het bij de toepasselijkheid van de 'Autobusverordening'.¹¹² Art. 8:99 BW bepaalt dat afdeling 8.5.2 BW (binnenlands openbaar personenvervoer) slechts van toepassing is als de Autobusverordening niet van toepassing is. Die verordening is van toepassing op geregelde vervoersdiensten mits de geplande reisafstand 250 km of meer beslaat (art. 2 lid 1 Verordening (EU) 181/2011). In feite gaat het om openbaar vervoer krachtens een dienstregeling. Dat geldt zowel voor binnenlands als internationaal vervoer; denk aan de lange-afstandlijnbussen die door Europa rijden. Een aantal artikelen van de Autobusverordening is ook van toepassing op ongeregeld vervoer, dat wil zeggen vervoer per autobus of touringcar van op initiatief van de klant of de vervoerder zelf vooraf samengestelde groepen passagiers. En dat zonder het vereiste van een minimum aantal kilometers (art. 2 lid 3 jo. art. 3(b) Verordening (EU) 181/2011). Het belangrijkste artikel dat zowel op geregeld als ongeregeld vervoer van toepassing is, is art. 7 over de vergoeding wegens overlijden en letsel en dan in het bijzonder

104. Mijn argumenten heb ik uiteengezet in *Het schip en zijn verdragen*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, p. 50.

105. De auto op de veerpont valt onder het begrip 'bagage' (art. 8:106 lid 1 BW).

106. Besluit van 24 november 2008 tot verhoging van de aansprakelijkheidslimieten ex art. 8:110 en 8:1157 BW (*Stb.* 2008, 505).

107. Vervoer per lift, kabelbaan, roltrap en dergelijke (MvT (14049) onder 1 bij Algemene Bepalingen, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 60). De limiet is hier nog steeds € 137 000; zie over de verhoging met de inflatiecorrectie paragraaf 6.4.

108. M.H. Claringbould, 'Limieten in het personenvervoer', *de Beursbengel*, nr. 837, september 2014, p. 16-19.

109. De in *T&C BW* (2019) genoemde limiet van € 113 100 is bij Besluit van 3 december 2019 (*Stb.* 2019, 489) verhoogd tot € 128 821 (in werking vanaf 28 december 2019).

110. Zie met name de nota van toelichting bij Besluit van 24 november 2008 in verband met de verhoging van de aansprakelijkheidslimiet in het binnenlands personenvervoer (art. 8:110 BW) (*Stb.* 2008, 505); K.F. Haak, 'Aanpassing aansprakelijkheidslimieten in het (openbaar) personenvervoer: van harmonisatie naar differentiatie', *NJB* 2009/120 (een aantal van de daar genoemde limieten is inmiddels weer verhoogd).

111. De 'overeenkomst van personenvervoer over zee' valt niet onder de 'overeenkomst van binnenlands personenvervoer over zee krachtens een dienstregeling' (art. 8:500 onder e BW); op die laatste overeenkomst blijft afdeling 8.2.5 BW van toepassing.

112. Verordening (EU) 181/2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers. I.L.N. Timp, 'Aansprakelijkheidslimitering ingevolge de Busverordening: op weg naar een gelijkwaardige bescherming voor passagiers?', *TVR* 2014, afl. 2, p. 29-33.

het tweede lid van dat art. 7. Daarin is de limiet van ten minste € 220 000 per passagier opgenomen. Maar datzelfde lid 2 bepaalt ook dat het bedrag van de vergoeding wordt bepaald volgens het toepasselijke nationale recht en als dat nationale recht een hogere limiet kent dan € 220 000 gaat die hogere nationale limiet voor. Dat betekent dat bij binnenlands maar ook bij internationaal busvervoer krachtens dienstregeling met een reisafstand van 250 km of meer, niet de limiet van € 220 000 van toepassing is maar de nationale limiet van € 1 000 000 per reiziger, mits Nederlands recht van toepassing is op de vervoerovereenkomst. En hetzelfde geldt voor een dagtocht met een touringcar zowel binnenlands als internationaal (het aantal kilometers doet er dan niet toe), mits maar Nederlands recht van toepassing is op de vervoerovereenkomst.¹¹³

Die Nederlandse nationale limiet kent echter een maximum van € 15 000 000 per gebeurtenis. Deze maximum limiet mag weer niet worden toegepast als de Autobusverordening van toepassing is want volgens art. 7 lid 2 Verordening (EU) 181/2011 moet iedere passagier *ten minste* € 220 000 krijgen. Stel dat in een dubbeldekkerbus 80 passagiers ieder recht hebben op € 300 000 schadevergoeding dan zou de totale schadevergoeding uitkomen op $80 \times € 300 000 = € 24 000 000$. Maar naar Nederlands recht is er het maximum van € 15 000 000 per gebeurtenis en dan zou iedere passagier 'slechts' € $15 000 000 : 80 = € 187 500$ krijgen; dat is minder dan € 220 000 en dat mag dus niet. Daarom is in het Besluit de tekst opgenomen dat in dat geval de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder kan beperken dan tot € 220 000 per reiziger; hij zal dan tenminste $80 \times € 220 000 = € 17 600 000$ moeten vergoeden.¹¹⁴ Zoals ik al zei, ingewikkeld!

6.4. Verhoging limiet met de inflatiecorrectie

De limiet voor personenvervoer over de binnenwateren, welke limiet dateert uit 1991, is slechts € 137 000. In paragraaf 2.8.2 noemde ik al even de 'Mathilda'. De gewone reiziger had een schade geleden van ten minste € 620 000. De kernvraag was of de vervoerder (de eigenaar van de 'Mathilda'; in feite diens aansprakelijkheidsverzekeraar) zich op deze 'verouderde en lage' limiet van € 137 000 kon beroepen terwijl de limieten voor het

openbaar vervoer over de weg, het spoorvervoer en het wegvervoer in het Besluit van 2008¹¹⁵ flink waren opgetrokken. En bij incorporatie van het Verdrag van Athene in Boek 8 BW in 2015 werd de limiet voor het zeevervoer bij schuldaansprakelijkheid zelfs verhoogd tot 400 000 SDR.

In een prachtig gemotiveerd arrest beslist de Hoge Raad dat de vervoerder zich weliswaar op die limiet van € 137 000 mag beroepen (de Hoge Raad mag niet zelf deze wettelijke regeling aanpassen) maar dat deze limiet van 1991 – op gronden van redelijkheid en billijkheid¹¹⁶ – tot het jaar van het ongeval, in casu 2007, '(...) jaarlijks per 1 januari dient te worden verhoogd met het naar objectieve maatstaven te berekenen bedrag van de geldontwaarding.'¹¹⁷ In dit geval wordt het bedrag van de geldontwaarding, de inflatiecorrectie, toegepast over de periode 1991-2007 en komen we uit op € 198 787.¹¹⁸ Zouden we de inflatiecorrectie toepassen tot 2019 dan komen we uit op ca. € 235 000.¹¹⁹

Het verbaast dan ook niet dat het hof Den Haag inzake de 'drie vrienden in de speedboot', na uitgebreide bespiegelingen over het percentage van medeschuld (paragraaf 5.5), de met de inflatiecorrectie verhoogde limiet toepast en dan uitkomt op een bedrag van € 225 576 (het jaar van het ongeval was 2013).

6.5. Besluit verhoging limiet

Naar aanleiding van de 'Mathilda', waarin de Hoge Raad eigenlijk opdracht gaf aan de wetgever om die 'oude en lage' limiet nu eens eindelijk aan te passen, is een conceptbesluit gepubliceerd waarin de limiet van € 137 000 wordt verhoogd tot 400 000 SDR, omgerekend circa € 480 000.¹²⁰ Dat is ruim twee keer de per 2019 met de inflatiecorrectie verhoogde limiet van € 137 000. Die limiet van 400 000 SDR is afkomstig uit het Verdrag van Athene, de limiet voor vervoer over zee in geval van schuldaansprakelijkheid (paragraaf 5.2). Deze nieuwe limiet gaat ook gelden voor art. 8:85 BW (algemene bepalingen) en art. 8:110 BW (binnenlands vervoer krachtens dienstregeling over binnenwateren of zee).

Van Boom in zijn uitvoerige bespreking van de 'Mathilda', door hem aangeduid als het 'gebroken giek'-

113. De limiet voor de overeenkomst van personenvervoer over de weg (zonder dienstregeling, zie paragraaf 2.5) is eveneens € 1 miljoen per reiziger met een maximum van € 15 miljoen per gebeurtenis.

114. Zie voor dit rekenvoorbeeld de nota van toelichting, p. 6, bij Besluit van 26 februari 2013 tot wijziging van de twee besluiten ex art. 8:110 en 8:1157 BW (*Stb.* 2013, 80).

115. Besluit van 24 november 2008 in verband met de verhoging van de aansprakelijkheidslimiet in het binnenlands personenvervoer (art. 8:110 en 8:1157 BW) (*Stb.* 2008, 505).

116. Over de vraag of een beroep op de limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is, zie ook: M.H. Claringbould, *Het schip en zijn verdragen*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, paragraaf 4.5 'Limieten en redelijkheid en billijkheid', p. 35-36.

117. HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:229, r.o. 3.11.2. Zie ook de conclusie van A-G P. Vlas met veel verwijzingen naar jurisprudentie en literatuur, ECLI:NL:PHR:2017:1425, *NJ* 2018/376, m.nt. K.F. Haak; *S&S* 2018/85; *de Beursbengel*, nr. 880, december 2018; M.H. Claringbould, 'De Hoge Raad verhoogt de personenvervoerlimiet met de inflatiecorrectie', *Weg & Wagen*, nr. 85, oktober 2018 (te downloaden via Google).

118. Hof Den Haag 30 augustus 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:2510, *S&S* 2016/121.

119. www.visualisatie.cbs.nl, Prijzen toen en nu.

120. Besluit tot wijziging van de Besluiten ex art. 8:85, art. 8:110 en art. 8:983 BW, www.internetconsultatie.nl/wijziginglimietenpersonenvervoer. Deze internetconsultatie wordt genoemd in de nota van toelichting bij het Besluit van 29 september 2020 (*Stb.* 2020, 386).

arrest,¹²¹ pleit ervoor om de personenvervoerlimiet in de binnenvaart (art. 8:983 BW) maar af te schaffen¹²² met als voornaamste argument dat die *contractuele* beperking van aansprakelijkheid niet nodig is nu er ook de globale limiet bestaat zoals vastgelegd in de CLNI 2012.¹²³ De minimum globale limiet voor het passagiersfonds bedraagt 2 000 000 SDR. Op zich is dit een sympathieke gedachte want de meeste eigenaren van binnenschepen, die reizigers vervoeren, hebben zowel hun wettelijke (aanvaring) als vervoersaansprakelijkheid adequaat verzekerd; in ieder geval tot de globale limieten van de CLNI maar vaak nog tot hogere bedragen. Maar niet alle eigenaren van binnenschepen zijn zo goed verzekerd, kijk maar naar de particuliere eigenaar van de speedboot (paragraaf 2.6.4), die niet verzekerd was.¹²⁴ Daar komt bij dat een ‘onbeperkte’¹²⁵ vervoersaansprakelijkheid in de binnenvaart schril zou afsteken tegen de beperkte schuldaansprakelijkheid van de zeevervoerder van 400 000 SDR; die limiet is gebaseerd op het Verdrag van Athene en daar kan Nederland niets aan wijzigen. Wat dat betreft kan ik goed leven met een personenvervoerslimiet in de binnenvaart van 400 000 SDR, zoals nu voorgesteld in het conceptbesluit. Overigens krijgt Van Boom toch een beetje gelijk want de voorlaatste zin van zijn uitdagende commentaar bij de ‘Mathilda’ luidt: ‘Laten we hopen op tenminste een forse opwaartse bijstelling [van de limiet; MHC].’

En jawel, op 29 september 2020 is het Besluit ‘verhoging limieten’ gepubliceerd¹²⁶ waarmee de limieten voor het personenvervoer worden verhoogd betreffende: ‘algemene bepalingen’ (art. 8:85 BW, zie paragraaf 1.2, voetnoot 3), veerdiensten (art. 8:110 BW, zie paragraaf 6.2) en – het meest belangrijk – de binnenvaart (art. 8:893 BW, zie paragraaf 6.4). Van € 137 000 naar 400 000 SDR, per oktober 2020 ca. € 480 000. Dit besluit is op 1 januari 2021 in werking getreden.¹²⁷

7. VERJARING

‘De verjaring is de nachtmerrie van iedere ladingadvocaat’, plachten wij vroeger te zeggen. Dat geldt niet alleen voor het goederenvervoer waar de verjaringstermijn meestal één jaar is, maar evenzeer is dat van toepassing op advocaten die letselschadezaken behandelen bij vervoer over de binnenwateren. Kijk maar naar de ‘Grytsje Obes’ (paragraaf 2.8.1) waar pas in cassatie door de advocaat

van de gewonde reiziger een beroep werd gedaan op de verjaringstermijn van drie jaar die van toepassing is op de overeenkomst van personenvervoer in geval van dood of letsel (art. 8:1751 lid 1 BW).¹²⁸ Maar vorderingen ter zake van hut- en handbagage verjaren door verloop van één jaar (art. 8:1750 BW).

En let op, die driejaartermijn voor dood en letsel en de éénjaartermijn voor bagage geldt weer niet voor de overeenkomst van personenvervoer over zee want dan is het slechts twee jaar, zowel voor dood en letsel als voor bagage (art. 8:1750a BW).

Let nog meer op, art. 8:1753 lid 1 BW bevat die verraderlijke vervaltermijn van drie maanden indien de rechthebbende niet binnen die termijn aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval. En die vervaltermijn is van toepassing op een rechtsvordering jegens een vervoerder ter zake van dood of letsel of ter zake van hut- of handbagage in de zin van art. 8:100 (openbaar vervoer), art. 8:500 (zeevervoer waarop het Verdrag van Athene noch de Athene Verordening van toepassing is), art. 8:970 (vervoer over binnenwateren) en art. 8:1141 BW (wegvervoer).

Bij het luchtvervoer *vervalt* iedere vordering ter zake van een overeenkomst van luchtvervoer (zowel goederen- als personenvervoer) door verloop van twee jaren (art. 8:1835 BW).

Nog lastiger is het om precies te bepalen wanneer een verjarings- of vervaltermijn aanvangt.

Met betrekking tot al deze lastige verjaringsperikelen verwijs ik graag naar het artikelgewijze commentaar van Teunissen in *Tekst & Commentaar BW*.¹²⁹ Kortom, bij personenvervoer waar Boek 8 BW een rol speelt, als eerste de juiste verjarings- of vervaltermijn vaststellen. Teunissen in *T&C BW* bij Titel 8.20 wijst de weg!

8. ANNE ACHTEROP DE SCOOTER BIJ BART

Ik dien nog de vragen uit de casus, die ik in paragraaf 1 ‘Inleiding’ heb geschetst, te beantwoorden.

Allereerst moeten we bepalen of er tussen Bart en Anne een overeenkomst van personenvervoer over de weg tot stand is gekomen. Zou Bart zijn nieuwe scooter aan Anne willen laten zien en rijden zij even een blokje om dan is er veel voor te zeggen dat de wil van Bart en Anne er niet op was gericht om vervoerd, verplaatst, te worden (paragraaf 2.7). In dat geval is er geen overeenkomst van per-

121. W.H. van Boom, ‘Annotatie HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:729 (gebroken giek)’, *AA* 2019, afl. 3, p. 199-2008. Overigens gebruiken wij natte juristen liever scheepsnamen...

122. Ook De Tavernier pleit ervoor de limieten bij overlijden en letsel af te schaffen. P.C.J. De Tavernier, ‘Overwegingen bij een behoedzaam arrest van de Hoge Raad omtrent de doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet voor personenvervoer in de binnenvaart (art. 8:983 BW)’, *AV&S* 2018/32, afl. 6, p. 169-179.

123. De CLNI 2012 is op 1 juli 2019 voor Nederland in werking getreden. Zie ook het Besluit van 13 maart 2018 ter uitvoering van het Verdrag van Straatsburg 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) (*Stb.* 2018, 128).

124. Hof Amsterdam 10 december 2018, r.o. 2.4.5, *S&S* 2019/84.

125. ‘Onbeperkt’ is betrekkelijk want de globale limiet van het passagiersfonds met dat minimum van 2 miljoen SDR van de CLNI 2012 blijft van toepassing.

126. Dit besluit heeft de lange titel: Besluit van 29 september 2020 tot wijziging van het Besluit ex artikel 85 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, het Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en het Besluit ex artikel 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (*Stb.* 2020, 386).

127. Besluit van 29 september 2020 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit ‘met de lange titel’ (zie voetnoot 126) (*Stb.* 2020, 387).

128. De verjaringstermijnen voor alle overeenkomsten van personenvervoer (behalve luchtvervoer) zijn geregeld in afdeling 8.20.5 BW.

129. J.H.J. Teunissen, in: *T&C BW*, Titel 8.20 ‘Verjaring en verval’, art. 1700-1836 BW en de Algemene Slotbepaling.

sonenvervoer tussen hen tot stand gekomen. Anne kan Bart aanspreken op grond van onrechtmatige daad en Bart kan zich niet op enige limiet beroepen; de verjaringstermijn is vijf jaar. Maar het feit dat Anne haar dure laptop meenam, wijst er veeleer op dat Bart Anne naar kantoor bracht. Dan is er wel een overeenkomst van personenvervoer over de weg (paragraaf 2.5). Bart is zonder meer aansprakelijk want hij maakte een stuurfout en dan kan hij zich niet meer op vervoerdersovermacht beroepen (paragraaf 5.1). Mocht het ongeval zijn veroorzaakt door een aanrijding waar Bart slechts 10% schuld aan heeft, dan is hij als vervoerder jegens Anne toch voor de volle 100% aansprakelijk (paragraaf 5.6). Maar Bart kan zijn aansprakelijkheid beperken tot € 1 000 000 voor de letselschade (paragraaf 6.3). Het is aan de rechter of hij de vordering van Anne zal matigen nu de limiet € 1 000 000 bedraagt en Bart onder de WAM verzekerd is voor deze letselschade (paragraaf 3.1).

Met betrekking tot de dure laptop van € 2500 kan Bart zich beroepen op de limiet van € 1500 die geldt voor bagage bij vervoer over de weg (*Stb.* 2008, 505).

De verjaringstermijn voor Anne's vordering wegens letselschade is drie jaar (art. 8:1751 lid 1 BW); de verjaringstermijn voor de laptop is daarentegen één jaar (art. 8:1750 BW). Maar zij moet er wel op letten dat zij binnen drie maanden aan Bart kennis heeft gegeven van het haar overkomen ongeval (art. 8:1753 BW). Die kennisgeving gebeurt hier vanzelf als Bart Anne op de grond ziet liggen... (paragraaf 7).

Maar dan doemt er nog een probleem op. Stel dat de scooter van Anne was en dat Bart slechts optrad als bestuurder. Dan is er geen overeenkomst van personenvervoer over de weg (art. 8:1080 lid 3 BW) en zou er hoogstens sprake zijn van opdracht of is er geen contractuele relatie. In beide gevallen is Bart jegens Anne onbeperkt, althans volgens de regels van het 'droge' recht, aansprakelijk (paragraaf 2.10). Als Bart en Anne in gemeenschap van goederen zijn getrouwd, kan er evenmin sprake zijn van een overeenkomst van personenvervoer over de weg aan boord van de 'gemeenschappelijke' scooter. Dat wordt weer anders als Anne met die scooter een collega naar de rechtbank brengt. Zo zit je in het 'droge' recht en voor je het weet zit je weer in het 'natte' recht.