

Prof. mr. M.H. Claringbould *

18



* Em. hoogleraar Zeerecht Universiteit Leiden en Of Counsel bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

1. Inleiding

In deze bijdrage¹ staat de vraag centraal wanneer er sprake is van een overeenkomst van personenvervoer. Zoals ik in par. 5, 6 en 7 signaleer, kan dat tot verrassende inzichten leiden. De vraag of sprake is van een overeenkomst van personenvervoer is relevant voor de toepasselijkheid van dwingendrechtelijke bepalingen die afwijken van het 'reguliere' aansprakelijkheidsrecht, soms met vergaande consequenties. In par. 3.1 t/m 3.6 geef ik per soort van overeenkomst aan welke afdeling van Boek 8 BW van toepassing is: algemene bepalingen, openbaar vervoer, zeevervoer, vervoer over de binnenwateren, wegvervoer, spoorvervoer en luchtvervoer. Het begrip 'vervoeren' wordt nader gedefinieerd (par. 4) en er wordt uiteengezet waarom Uber een personenvervoerder over de weg is (par. 5). In par. 7 wordt ingezoomd op het vervoer met eigen auto en nog enkele bijzondere vormen van vervoer, zoals per parapente. Daarna komen de aansprakelijkheidsregimes aan de orde (par. 8.1 t/m 8.4) en vervolgens de eigen schuld van de reiziger (par. 9) en de kwestie van de aanrijding met medeschuld van een derde (par. 10). Dan een

1. Als bewerking van het eerder door mij gepubliceerde artikel 'De overeenkomst van personenvervoer, het aansprakelijkheidsregime en de limieten', *NTHR* 2021-1, p. 1-17, waarvan dit artikel een verkorte en geactualiseerde versie betreft. Dit artikel is bedoeld als kennismaking met dit rechtsgebied voor lezers die niet dagelijks met Boek 8 BW 'Verkeersmiddelen en vervoer' in aanraking komen.

van personenvervoer

overzicht van de limieten (par. 11). In par. 12 wordt dieper ingegaan op de relatie tussen de WAM en de limiet van € 1.000.000 voor het wegvervoer. Vervolgens komt de vraag aan de orde of die limieten doorbroken kunnen worden op grond van ‘bewuste roekeloosheid’ of ‘in strijd met de redelijkheid en billijkheid’ (par. 13). En vervolgens kort iets over verjaring (par. 14). In het slot kom ik terug op de casus die hieronder wordt weergegeven.

2. Casus²⁾

In de vroege ochtend van 11 juni 2020 stapt Cindy bij Joost achterop de scooter om bij het tankstation sigaretten te halen. Op de terugweg raakt de scooter van de weg. Bestuurder Joost loopt lichte verwondingen op, maar Cindy komt met haar knie tegen een lantaarnpaal en moet twee keer geopereerd worden. Cindy heeft PTSS, en de hbo-opleiding die zij wilde beginnen, heeft zij met een jaar uitgesteld.

Tijdens de zitting erkent Joost dat hij die avond zes biertjes en een glas wodka heeft gedronken, maar Cindy zegt dat zij dat niet wist. Cindy had tegen Joost gezegd dat ze zelf niet meer in haar auto mocht rijden. Joost had geantwoord dat ze wel met zijn scooter konden gaan.

Is er een overeenkomst van personenvervoer over de weg tussen Joost en Cindy overeengekomen? Is Joost aansprakelijk voor het aan Cindy overkomen letsel? Is er sprake van eigen schuld van Cindy die had moeten weten dat Joost te veel gedronken had? Welk percentage van verdeling van de schade is redelijk? De antwoorden op deze vragen vindt u in de slotparagraaf.

3. De verschillende soorten van de overeenkomst van personenvervoer

De algemene definitie van de overeenkomst van personenvervoer (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 paragrafen 3.1 tot en met 3.6 som ik op welke overeenkomsten van personenvervoer zijn geregeld in Boek 8 BW.

3.1. Algemene bepalingen

De afdeling 8.2.4. BW (art. 8:80-92 BW) betreffende overeenkomst van personenvervoer geldt slechts ten aanzien van niet elders in Boek 8 BW geregelde overeenkomsten van personenvervoer (art. 8:92 BW). Afdeling 8.2.4 BW ziet op de ‘restgevallen’ zoals vervoer per ‘trottoir roulant’ (op vliegvelden), roltrap, kabelbaan of monorail.³⁾ Maar ook het vervoer per lift⁴⁾ en het kind dat een ritje maakt op een pony over het strand: er is sprake van een overeenkomst van personenvervoer die valt onder de algemene bepalingen van afdeling 8.2.4 BW.

3.2. Zeevervoer

Voor het zeerecht is aan de definitie toegevoegd (art. 8:500 onder b BW) dat het moet gaan om ‘aan boord van een schip over zee’ te vervoeren.

3.3. Binnenvaart

Voor het binnenvaartrecht gaat het om ‘aan boord van het schip uitsluitend over de binnenwateren’ te vervoeren. Bij het bedrijfsuitje met de *rigid inflatable boat* ‘Herman’ over de Nieuwe Waterweg en vervolgens over zee naar Scheveningen is er sprake van een vervoerovereenkomst over zee. Er is immers niet uitsluitend over de binnenwateren gevaren.⁵⁾

3.4. Wegvervoer

Bij vervoer over de weg is toegevoegd aan de definitie van art. 8:1140 BW dat het moet gaan om ‘aan boord van een voertuig uitsluitend over de weg en anders dan over spoorwegen’ te vervoeren. We kunnen hier denken aan het vervoer per auto of taxi, maar ook achterop de scooter of de fiets nu de scooter en de fiets ook als voertuigen worden aangemerkt.⁶⁾ Maar we komen hier wel in aanraking met een bijzonderheid van Boek 8 BW, want lang niet alle vervoer met een voertuig over de weg valt onder de overeenkomst van personenvervoer over de weg.

3.5. Openbaar vervoer en spoorvervoer

Want als er volgens een dienstregeling wordt vervoerd, is afdeling 8.2.5 BW ‘Overeenkomst van



Overeenkomst waarbij de vervoerder zich tegenover een andere partij verbindt (een reiziger(s) te vervoeren.



- Deze casus is ontleend aan de rubriek ‘De zitting’ door Kim Bos in NRC van 25 oktober 2021 onder de titel ‘Had ze kunnen weten dat hij dronken was?’.
- MvT (14049) onder 1 bij Algemene bepalingen, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 60.
- NTHR 2021-1, par. 2.7.
- Rb. Rotterdam 20 september 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:7232, S&S 2018/3, NTHR 2021-1, par. 2.8.3 ‘Herman’.
- NTHR 2021-1, par. 2.5.



Vervoeren betekent in normaal spraakgebruik: verplaatsen, overbrengen.



binnenlands openbaar personenvervoer' van toepassing.

Art. 8:100 lid 1 BW definieert deze overeenkomst als een overeenkomst van (i) binnenlands spoorvervoer of (ii) een overeenkomst van personenvervoer krachtens een dienstregeling. In het laatste geval kan het gaan om binnenlands vervoer over zee, over de binnenwateren of over de weg.

Maar na Boek 8 BW, dat dateert van 1991, is de Spoorwegverordening (EG) 1371/2007 tot stand gekomen. Deze verordening is ook van toepassing op binnenlands spoorvervoer van personen, uitgevoerd door gecertificeerde spoorvervoerders; in feite het spoorvervoer over hoofdspoorwegen. De afdeling 8.2.5 BW betreffende binnenlands openbaar personenvervoer per spoor is dan alleen nog van toepassing op vervoer per *light rail*, tram en metro.

Dat begrip 'dienstregeling' moet ruim worden genomen: 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, tenzij de Autobusverordening van toepassing is.⁷⁾ Maar ook vallen de buurtbus, de lijntaxi en zelfs de tentoonstellingstrein op wielen die over de weg rijdt gedurende de openingstijden van de tentoonstelling, onder afdeling 8.2.5 BW.

3.6. Luchtvervoer

Het luchtvervoer is helemaal een Europese gelegenheid geworden met de Verordening (EG) 2027/97 zoals gewijzigd door Verordening (EG) 889/2002.⁸⁾ Blijft over voor afdeling 8.16.3 BW vervoer met de particuliere vliegtuigjes, maar ook het vervoer per luchtballon⁹⁾ alsmede per parachute of parapente¹⁰⁾ als tenminste tussen de instructeur en de aan hem/haar vast gemaakte persoon een overeenkomst van personenvervoer tot stand is gekomen.

4. Vervoeren

Blijft de vraag: wanneer komt die overeenkomst van personenvervoer tussen de vervoerder en de andere partij tot stand?¹¹⁾

Even terzijde. Die andere partij is meestal de reiziger¹²⁾ zelf, maar het kan bijvoorbeeld ook een reisbureau of een evenementenbureau zijn dat de overeenkomst sluit om personen te vervoeren. Die personen worden in Boek 8 BW 'reizigers' genoemd en niet – een enkele uitzondering daargelaten – passagiers. Ik concentreer mij op de vervoervereenkomst tussen de vervoerder en de reiziger zelf.

Waar het om gaat is het begrip 'vervoeren'. Vervoeren betekent naar normaal spraakgebruik: verplaatsen, overbrengen. Wanneer een persoon de wil en bedoeling heeft om verplaatst te worden, kan er een overeenkomst van personenvervoer tot stand komen. Dat kan wanneer hij dat

afspreekt (overeenkomst) met een vervoerder. Maar die overeenkomst kan ook tot stand komen wanneer die persoon een vervoermiddel betreedt, mits de vervoerder vrije toegang heeft verleend tot dat vervoermiddel. Voorbeelden hiervan zijn het instappen in een lift of op een roltrap (verticaal vervoer is ook vervoer). Ook het instappen in de trein zonder dat de reiziger een kaartje had gekocht, leidt tot een overeenkomst van personenvervoer.¹³⁾

Voorbeelden uit de jurisprudentie waarin is geoordeeld dat er wel degelijk een overeenkomst van personenvervoer tot stand is gekomen zijn:¹⁴⁾

- 'Grytsje Obes'¹⁵⁾, personeelsuitje met het skûtsje 'Grytsje Obes';
- 'Mathilda'¹⁶⁾, toeristische boottocht met de zeilklipper 'Mathilda' over het Grevelingenmeer;
- 'Herman'¹⁷⁾, het bedrijfsuitje met de *rigid inflatable boat* 'Herman' van Rotterdam naar Scheveningen;
- 'Drie vrienden in speedboot'¹⁸⁾, de vaartocht van drie studenten met de speedboot van Schoorlham naar Schagen en weer terug.

5. Is Uber een vervoerder over de weg?

Minstens zo interessant is de vraag of er tussen Uber en de persoon die met een Uber-taxi rijdt, een vervoervereenkomst tot stand komt. Dus niet de vraag of er mogelijk een vervoervereenkomst tot stand komt tussen de taxichauffeur en de reiziger maar of er daadwerkelijk een overeenkomst van personenvervoer tussen Uber en de persoon die in de taxi stapt, tot stand komt.

Naar aanleiding van het *Uber*-arrest van het Hof van Justitie¹⁹⁾ heb ik in 2018²⁰⁾ al betoogd dat Uber geen bemiddelingsdienst is maar volgens de definitie van artikel 8:114o BW kan worden aangemerkt als een personenvervoerder over de weg. Die definitie, verkort aangehaald, luidt:

“De overeenkomst van personenvervoer is de overeenkomst waarbij de ene partij (vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een voertuig een of meer personen (reizigers) over de weg te vervoeren.”

Aan de hand van de feitelijke omstandigheden zoals genoemd door de Advocaat-Generaal Szpunar en het Hof van Justitie, die beide tot de conclusie komen dat Uber in Europeesrechtelijke zin een 'dienst op het gebied van het vervoer' aanbiedt, ben ik van mening dat Uber evenzeer kan worden aangemerkt als een 'vervoerder van personen over de weg' in de zin van Boek 8 BW.

In mijn artikel in *NTHR*²¹⁾ merk ik vervolgens op dat Uber een contractuele of papieren vervoerder is, dat wil zeggen een contractuele vervoerder is die niet zelf vervoert maar een onderver-

7. Over die Autobusverordening: *NTHR* 2021-1, par. 6.3 waar met name de limieten van die verordening worden behandeld.
8. *NTHR* 2021-1, par. 2.6 Luchtvervoer.
9. Hierover uitgebreid: P. Leemans, 'Aansprakelijkheidsregime bij schade door een heteluchtballon', *Verkeersrecht* 2017/63 afl. 6, p. 206-215.
10. De luchtballon, de parachute en de parapente vallen onder de definitie van 'luchtvaartuig' (art. 8:3a BW); Haak, *T&C BW*, aant. 2 bij art. 8:3a BW. Over de parapente nader in par. 7.
11. *NTHR* 2021-1, par. 2.7 Vervoeren.
12. *NTHR* 2021-1, par. 4.1 'De wederpartij van de vervoerder', alsmede par. 4.2 'De vorderingsgerechtigdheid van de reiziger'.
13. *NTHR* 2021-1, par. 3.3 'De zwartrijder' en het aldaar besproken arrest van het Hof van Justitie 7 november 2019, ECLI:NL:EU:C:2019:936, *NJ* 2020/179; *S&S* 2020/76.
14. *NTHR* 2021-1, par. 2.8.1-2.8.4.
15. HR 11 juli 2014, ECLI:NL:HR:2014:1628, *NJ* 2014/370; *S&S* 2015/28; *de Beursbengel*, nr. 844, mei 2015, p. 30-31.
16. HR 28 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.
17. Rb. Rotterdam 20 september 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:7232; *S&S* 2018/3; *de Beursbengel*, nr.873, april 2018, p. 32.
18. Hof Amsterdam 29 juni 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:5153; *S&S* 2019/84; *de Beursbengel*, nr. 891, februari 2020, p. 27-28.
19. HvJ EU 20 december 2017, ECLI:EU:C:2017:981, *NJ* 2018/361 m.nt. E.J. Dommering (*Elite Taxi/Uber*).
20. M.H. Claringboud, 'Is Uber een bemiddelingsdienst of een vervoerder van personen over de weg?', *Weg en Wagen*, nr. 84, mei 2018 (te downloaden via Google).
21. *NTHR* 2021-1, par. 2.8.6. Het Uber-arrest.

voerder inschakelt, namelijk de zelfstandige chauffeur. Maar hier brengt het recente vonnis van de Rechtbank Amsterdam – team kanton (met drie kantonrechters!) – verandering in.²² Het gaat om de vraag of er tussen de chauffeurs en Uber sprake is van een arbeidsovereenkomst. Net zoals bij het Hof van Justitie gaan de kantonrechters precies na wat Uber doet. Zij geven onder meer aan dat de chauffeurs een overeenkomst aangaan met Uber om vervoersdiensten aan te bieden. Bovendien vormen de vervoersdiensten de kern van de activiteiten van Uber (r.o. 20). In r.o. 21 staat: “Het gaat erom dat de chauffeurs feitelijk het via de Uber app aangeboden vervoer van personen voor Uber verrichten.”

Uiteindelijk komt de rechtbank tot de conclusie dat de chauffeurs niet zozeer als zelfstandig ondernemer werkzaam zijn (r.o. 34) maar dat de overeenkomsten tussen Uber en de chauffeurs moeten worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst als bedoeld in artikel 7:610 BW.

Met andere woorden, als de chauffeurs werknemer zijn van Uber en Uber biedt de vervoersdiensten aan, dan kan het niet anders zijn dan dat in de relatie tussen de persoon die in de taxi stapt en Uber een overeenkomst van personenvervoer over de weg tot stand komt. Uber is dan de vervoerder in de zin van artikel 8:1140 BW en de ‘instappende’ persoon is de reiziger. Immers als diezelfde persoon in de bus stapt, komt er geen overeenkomst van personenvervoer over de weg tot stand tussen die persoon en de buschauffeur, maar die overeenkomst komt wel tot stand tussen de busmaatschappij (de vervoerder) en die persoon (de reiziger).

Dat Uber in artikel 2 van haar Algemene Voorwaarden met hoofdletters vermeldt dat zij geen vervoer verschaft en dat dergelijk vervoer wordt verschaft door onafhankelijke externe aannemers die niet werken voor Uber, heeft dan geen betekenis meer. Als er een ongeval ontstaat, rust op Uber de gewone, dwingendrechtelijke vervoerdersaansprakelijkheid.

6. Meer voorbeelden van een overeenkomst van personenvervoer²³

Cindy die achterop de scooter van Joost meerijdt naar het tankstation om sigaretten te halen, dit betreft een overeenkomst van personenvervoer over de weg, want ook een scooter valt onder het begrip ‘voertuig’.²⁴ Let wel, het moet wel de bedoeling van zijn van Cindy om verplaatst, vervoerd, te worden. Een ritje achterop om de nieuwe scooter uit te proberen lijkt mij geen vervoer.

Evenzeer is het ophalen van vrienden met de auto van Schiphol naar Rotterdam een overeenkomst van personenvervoer over de weg, maar ook wanneer mijn vrouw met diezelfde vrienden een rondrit maakt naar de molens in Kin-

derdijk. En natuurlijk ook de kantoorgenoot die met een gehuurde aak met stagiaires en medewerkers gaat varen in Friesland, dit betreft een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren.²⁵

7. Vervoer met de eigen auto en ander ‘bijzonder’ vervoer

Iets meer ingewikkeld wordt het als ik meerijd in mijn eigen auto met mijn vrouw aan het stuur. Art. 8:1080 lid 3 BW bepaalt namelijk dat een overeenkomst waarbij de ene partij zich tegenover de andere partij verbindt een voertuig te besturen dat daartoe door die andere partij ter beschikking is gesteld, niet een overeenkomst van vervoer is.

In de memorie van toelichting worden als voorbeeld gegeven de feestganger die zich in zijn eigen auto naar huis laat rijden of wanneer de ANWB-hulpverlener de auto van de bestuurder die onwel is geworden, naar de garage of diens huis rijdt.²⁶

Dus als ik mij laat vervoeren in mijn eigen auto met mijn vrouw aan het stuur, is niet afdeling 8.13.3 BW van toepassing, maar Boek 6 BW. Rijdt mijn vrouw mee naar de supermarkt (zij wil vervoerd worden), dan is die afdeling 8.13.3 BW van toepassing met de limiet van € 1 mln. (zie par. 11.5). Maar in werkelijkheid zijn mijn vrouw en ik gehuwd in gemeenschap van goederen. Mijn auto is ook haar auto. Als ik dan meerijd in haar auto die ook mijn auto is, is er niet een overeenkomst van personenvervoer tussen ons beiden maar een overeenkomst van terbeschikkingstelling van de eigen auto aan een chauffeur die weer mede-eigenaar is van die auto.

Hoe zit het dan wanneer twee vrienden een zeilboot huren om een dagje te gaan zeilen? Om de beurt zit de een aan het roer en de andere bedient de fok. Is er tussen de vrienden – stilzwijgend – een overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren (art. 8:970 BW) gesloten? In het geval van een dagje zeilen waarbij de vrienden om de beurt aan het roer zitten, denk ik niet dat die vrienden de bedoeling hadden om elkaar te vervoeren.²⁷ Maar wanneer drie vrienden gaan varen in een speedboot van Schoorl-dam naar Schagen en terug, waarbij een vriend met klein vaarbewijs de gehele tijd aan het roer zit, is er wel sprake van een overeenkomst van personenvervoer tussen de ‘stuurman’ en de twee andere vrienden.²⁸

Bij een ongeval met een tandemvlucht met een parapente oordeelde de Rechtbank Rotterdam²⁹ dat er bij de onderhavige (kennismakings)vlucht geen sprake was van een overeenkomst van personenvervoer in de zin van de toen nog toepasselijke Wet Luchtvervoer. Leemans merkt hierover op dat de enkele verplaatsing door de lucht niet voldoende is om te spreken van personenvervoer door de lucht.³⁰ De bedoeling van partijen moet niet alleen gericht zijn op het *in de*



Bij een tandemvlucht met een parapente is geen sprake van een overeenkomst van personenvervoer.



22. Rechtbank Amsterdam 13 september 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:5029.
23. NTHR 2021-1, par. 2.9.
24. M.H. Claringboud, ‘Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk’, *de Beursbengel*, nr. 818, oktober 2012, p. 12-14.
25. Zie de in par. 4 genoemde jurisprudentie inzake de ‘Grytsje Obes’, de ‘Mathilda’, de ‘Herman’ en de ‘drie vrienden in de speedboot’.
26. MvT (15966) bij art. 8:1080 lid 3 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1022.
27. MvT (19979) onder 5 bij art. 8:970 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 927.
28. Hof Amsterdam 29 juni 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:5153; S&S 2019/84; *de Beursbengel*, nr. 891, februari 2020, p. 27-28.
29. Rb. Rotterdam 13 september 2001, S&S 2002/74.
30. P. Leemans, ‘Aansprakelijkheidsregime bij schade door een heteluchtballon’, *Verkeersrecht* 2017/63 afl. 6, par. 4, p. 208. Leemans verwijst naar I. Koning, *Aansprakelijkheid in het luchtvervoer*, (diss. Rotterdam), Zutphen: Uitgeverij Paris 2007, p. 62.

lucht verkeren (cursief; MHC) zonder een beoogde plaats van bestemming. Bij luchtvaart waarbij het sportelement overheerst, zoals bij paragliding of parapente, is het doel het in de lucht verkeren in plaats van verplaatsing door de lucht. Ik merk op dat gelet op de meer recente jurisprudentie, zoals de drie vrienden in de speedboot en het feit dat vervoer per kabelbaan (gaat ook door de lucht...) als een overeenkomst van personenvervoer kan worden gekwalificeerd (par. 3.1), ik er niet zeker van ben of de rechtbank nu hetzelfde zou oordelen dat er bij een tandemvlucht met een parapente of een paraglider geen sprake is van een overeenkomst van personenvervoer.

Kortom, het hangt, 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.

8. Het dwingendrechtelijk aansprakelijkheidsregime

Bij alle vormen van personenvervoer is de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door dood of letsel dwingendrechtelijk geregeld.³¹ Maar per vervoerstak is het aansprakelijkheidsregime net iets anders geregeld.

8.1. Algemene bepalingen, openbaar vervoer en wegvervoer

Uitgangspunt is dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door dood of letsel in verband met het vervoer aan de reiziger overkomen.³² Ter bevrijding van die aansprakelijkheid mag de vervoerder zich beroepen op ‘vervoerdersovermacht’. Dat begrip ‘vervoerdersovermacht’ wordt weer ingekleurd door het strenge criterium van de Hoge Raad in ‘*Brada/Oegema*’.³³ De vervoerder kan zich pas met succes beroepen op vervoerdersovermacht indien hij aantoont 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.³⁴ In de jurisprudentie komt het er op neer dat de vervoerder zich eigenlijk niet op vervoerdersovermacht kan beroepen en zo komen we dicht in de buurt van een risicoaansprakelijkheid.³⁵ Het ongeval dient de reiziger te zijn overkomen ‘in verband met en tijdens het vervoer’.³⁶ Een reiziger die zichzelf verwondt met een zakmes, heeft dat letsel niet opgelopen ‘in verband met het vervoer’.³⁷ Een reiziger die is gevallen bij het uitstappen van de bus, slaagt er niet in te bewijzen dat die val is ontstaan ‘in verband met het vervoer’.³⁸

Dit aansprakelijkheidsregime is met name van toepassing op alle vormen van wegvervoer. Dus zowel op vervoer per bus (dat is immers vervoer krachtens dienstregeling) tenzij de Autobusverordening van toepassing is³⁹, als op al het andere vervoer over de weg waarop afdeling 8.13.3 BW ‘Overeenkomst van personenvervoer over de

weg’ van toepassing is.⁴⁰ Bijvoorbeeld vervoer per taxi, scooter of eigen auto (zie par. 3.4).

8.2. Zeevervoer en binnenvaart

Het zeevervoer en de binnenvaart kennen een iets afwijkend aansprakelijkheidsregime nu die regimes zijn gebaseerd op (voor het zeevervoer) het Verdrag van Athene zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 en (voor de binnenvaart) op het ‘oude’ Verdrag van Athene van 1974. Voor een meer inhoudelijke uiteenzetting hoe het nu precies zit met die met die aansprakelijkheid van art. 8:504 BW (zeerecht) en art. 8:974 BW (binnenvaart) verwijs ik naar *NTHR* 2021-1, par. 5.2 en 5.3.

8.3. Vervoer per trein

Op vervoer per gewone trein is Verordening (EG) 1371/2007 van toepassing (par. 3.5). Die verordening heeft het spoorwegverdrag COTIF-CIV geïncorporeerd.

De aansprakelijkheid van de spoorvervoerder is geregeld in art. 26 CIV en komt er kort gezegd op neer dat de spoorvervoerder aansprakelijk is voor dood of letsel tenzij er sprake is van ‘vervoerdersovermacht’ of eigen schuld van de reiziger.⁴¹

8.4. Luchtvervoer

Het aansprakelijkheidsregime van de luchtvervoerder is overgenomen uit het Verdrag van Montreal 1999, welk verdrag wat betreft het personenvervoer weer is opgenomen in Verordening (EG) 2027/97, gewijzigd bij Verordening (EG) 889/2002. Die verordeningen zijn van toepassing op nationaal en internationaal passagiersvervoer door luchtvervoerders met een door een EU-lidstaat verstrekte exploitatievergunning.⁴² Als al vermeld in par. 3.6 betekent dit dat afdeling 8.16.3 BW ‘Overeenkomst van personenvervoer door de lucht’ eigenlijk alleen van toepassing is op vervoer met particuliere vliegtuigen, het vervoer per luchtballon, parachute of parapente of met een ‘drone-taxi’. Het aansprakelijkheidsregime wordt kort weergegeven bij de limiet voor het luchtvervoer, in het schema in par. 11.7.⁴³

9. Eigen schuld van de reiziger⁴⁴

Veel interessanter voor de lezers van *Verkeersrecht* lijkt mij het onderwerp van de invloed van de eigen schuld van de reiziger op de aansprakelijkheid van de personenvervoerder. Het gaat dan over de causaliteit en de billijkheidscorrectie. Art. 8:83 BW luidt:

“Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder daarvoor geheel of gedeeltelijk worden opgeheven.”

Dit principe geldt voor alle vervoerstakken.⁴⁵ Maar deze wettelijke bepaling dat de aansprakelijkheid van de vervoerder geheel of gedeeltelijk kan worden opgeheven bij schuld of nalatigheid

31. *NTHR* 2021-1, par. 5, waar voor iedere vervoerstak dat aansprakelijkheidsregime wordt behandeld.
32. Art. 8:84 BW (algemene bepalingen), art. 8:112 BW (openbaar vervoer) en art. 8:1147 BW (wegvervoer).
33. HR 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632, *NJ* 1998/602; S&S 1998/75.
34. M.H. Claringboud, ‘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; B. Neureiter di Torroero, ‘Blik op het personenvervoer over de weg: afdeling 8.13.3 BW’, *TVR* 2020-5, par. 4b ‘Het overmachts criterium van Oegema/Amev’.
35. Rechtbank Rotterdam 19 februari 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:1490, S&S 2020/95; Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juni 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5058, S&S 2019/87; *de Beursbengel*, nr. 891, jan.-febr. 2020, p. 28.
36. Lankhorst, *T&C BW*, aant. 2c bij art. 8:105 BW.
37. Asser/Japikse (I) 2004/368.
38. Rechtbank Zeeland-West-Brabant 25 mei 2021, ECLI:NL:RBZWB:2021:2706; S&S 2021/97.
39. Art. 8:99 BW.
40. De aansprakelijkheid van de wegvervoerder is geregeld in de artikelen 8:1147 en 1148 BW.
41. V.R. Pool, ‘Aansprakelijkheid bij spoorwegongevallen’, *TAV* 2016/2, Rechten van reizigers.
42. Art. 8:1346 BW; Haak, *T&C BW*, aant. 4 bij Inleidende opmerkingen bij titel 8.16 BW.
43. Uitgebreid: P. Leemans, ‘Aansprakelijkheidsregime bij schade door een hete-luchtballon’, *Verkeersrecht* 2017/63 afl. 6, par. 6, p. 211-214.
44. *NTHR* 2021-1, par. 5.5.
45. Art. 8:109 lid 1 (openbaar vervoer); art. 8:513 (zeevervoer); art. 8:981 (binnenvaart); art. 8:1155 (wegvervoer); art. 8:1397 (luchtvervoer).
46. Hof Amsterdam, tussenaarrest 26 juni 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:5153, r.o. 3.7; S&S 2019/84, *NTHR* 2021-1, par. 5.5.
47. Hof Arnhem-Leeuwarden 12 mei 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3675.
48. *NTHR* 2021-1, par. 5.6.
49. Art. 8:105 lid 4 BW (openbaar vervoer), art. 8:974 lid 4 BW (vervoer over de binnenwateren) en art. 8:1148 lid 3 BW (wegvervoer). Dit principe is weer ontleend aan het Spoorwegverdrag, nu art. 26 lid 2, onder c, jo. lid 3 COTIF-CIV.
50. *MvT* (17650) bij art. 8:105 lid 4 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 189.

van de reiziger, neemt niet weg dat de beginselen van art. 6:101 BW over causaliteit en billijkheids-correctie gewoon toegepast kunnen worden.

Het Hof Amsterdam verwijst in de zaak van de drie vrienden in de speedboot⁴⁶⁾ alleen naar art. 6:101 BW in plaats van de hier toepasselijke artikelen 8:981 jo. 8:513 BW. Maar de causaliteit en de billijkheidscorrectie van art. 6:101 BW moeten wel worden toegepast en dat doet het hof dan ook. Het gedrag van de passagier heeft voor 50% bijgedragen aan het ongeval en daarmee aan het letsel. De passagier had te veel alcohol gedronken; kort voor het passeren van de brug is hij rechtop gaan staan met zijn gezicht naar de achtersteven; hij kwam met zijn hoofd tegen de brug met als gevolg zeer ernstig blijvend letsel. Maar vervolgens past het hof de billijkheidscorrectie van art. 6:101 BW toe in die zin dat de bestuurder van de speedboot die tevens de vervoerder is, voor 75% aansprakelijk is voor de schade. Maar die bestuurder mag zich wel beroepen op de limiet (par. 11.4).

Een ander sprekend geval van schuldverdeling is de zaak van de passagier die valt in een taxi-bus en een wervelfractuur oploopt. Zij stond op om een pasje van een medepassagier op te rapen toen de chauffeur moest remmen voor een stoplicht. Het hof komt in het eindarrest tot de conclusie dat de fout van de passagier voor 75% en die van de chauffeur voor 25% aan de schade heeft bijgedragen.⁴⁷⁾ Maar vervolgens past het hof de billijkheidscorrectie toe en komt uit op een verdeling van de schade van 50-50%.

10. Aanrijding met medeschuld van een derde⁴⁸⁾

Wanneer bij een aanrijding tussen twee auto's zowel de 'aanrijder' als de 'aangeredene' schuld heeft aan de aanrijding, komt er tussen beide partijen een schuldverdeling tot stand op grond van het gewone onrechtmatige daad recht van art. 6:162 e.v. BW.

Maar dat betekent geenszins dat de aangereden vervoerder zich tegenover zijn reiziger ook op die schuldverdeling kan beroepen. Integendeel, als de vervoerder maar een heel kleine fout heeft gemaakt (hij heeft 10% schuld aan de aanrijding), kan hij zich tegenover zijn reiziger die gewond is geraakt, niet meer op vervoerdersovermacht beroepen. Immers, hij heeft niet *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen genomen om de schade die is veroorzaakt door de aanrijding, te voorkomen. Tegenover zijn reiziger is hij dus voor 100% aansprakelijk.

Dit principe is ook vastgelegd in Boek 8 BW:⁴⁹⁾

“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 uiteengezet waarom deze bepaling is opgenomen.⁵⁰⁾ Het is de vervoerder niet toegestaan beroep te doen op de schuld van een derde indien ook hijzelf dergelijke schuld heeft.

11. Limieten

11.1 Algemene bepalingen (art. 8:85 BW)	De algemene bepalingen betreffende personenvervoer zijn van toepassing op al het vervoer dat niet elders in Boek 8 BW is geregeld. Dus het vervoer per lift, roltrap etcetera, zie par. 3.1. In al die gevallen bedraagt de limiet - met ingang van 1 januari 2021 ⁵¹⁾ - 400.000 SDR, ca. € 495.000. ⁵²⁾ Over de verhoging van die limiet van € 137.000 naar € 495.000 zie NTHR 2021-1, par. 6.5.
11.2 Openbaar personenvervoer (art. 8:110 BW) ⁵³⁾	De limieten bij binnenlands openbaar personenvervoer (dus krachtens een dienstregeling) voor dood en letsel zijn: • Bus ⁵³⁾ , lightrail, metro of tram: € 1.000.000 per reiziger met een maximum van € 15.000.000 per gebeurtenis. ⁵⁴⁾ • Spoorvervoer over hoofdspoorwegen: € 175.000 SDR (ca. € 216.000). ⁵⁵⁾ • Veerdienst over binnenwateren: 400.000 SDR (bijna € 495.000). ⁵⁶⁾ • Veerdienst over zee: 400.000 SDR. ⁵⁷⁾ Ik kan niet een binnenlandse veerdienst over zee bedenken, nu de Waddenzee en ook de Dollard als binnenwater worden beschouwd. ⁵⁸⁾
11.3 Vervoer over zee (art. 8:504 BW)	• Limiet in geval van een scheepvaartincident: 250.000 SDR (ca. € 309.000). Een scheepvaartincident betreft met name aanvaring, kapseizen, stranden of explosie/brand aan boord van het schip. • Limiet in geval van schuldaansprakelijkheid (bijvoorbeeld voedselvergiftiging aan boord): 400.000 SDR (bijna € 495.000). Indien het scheepvaartincident te wijten is aan schuld of nalatigheid van de vervoerder/bemanning wordt de limiet van 250.000 SDR verhoogd tot 400.000 SDR (art. 8:504 lid 4 BW). Denk aan een geval als de 'Costa Concordia' waarbij het schip door schuld van de bemanning is gestrand. • Limiet in geval van terroristische acties: 250.000 SDR (art. 8:504 lid 6 BW). Deze limieten zijn afkomstig uit het Verdrag van Athene 2002 dat weer grotendeels is geïncorporeerd in de Europese Athene Verordening. ⁶⁰⁾
11.4 Vervoer over de binnenwateren zonder dienstregeling (art. 8:983 BW)	• Met ingang van 1 januari 2021 is de limiet 400.000 SDR (bijna € 495.000). ⁶¹⁾
11.5 Vervoer over de weg zonder dienstregeling (art. 8:1157 BW)	• Limiet: € 1.000.000 met een maximum van € 15.000.000 per gebeurtenis. Deze limiet is met name van toepassing bij vervoer per taxi of achterop de scooter of fiets (zie par. 3.1).
11.6 Vervoer per trein	• Limiet: 175.000 SDR (ca. € 218.000). Zoals al aangestipt bij 'Openbaar personenvervoer' is deze limiet afkomstig uit het COTIF-CIV. ⁶²⁾
11.7 Luchtvervoer (art. 8:1393 en 1399 lid 2 BW)	De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder is gebaseerd op het 'two-tier' systeem: • Tot het bedrag van 128.821 SDR ⁶³⁾ (ca. € 160.000) rust op de vervoerder een risicoaansprakelijkheid (art. 8:1393 BW). • Boven deze limiet is er onbeperkte schuldaansprakelijkheid met omgekeerde bewijslast (de vervoerder moet afwezigheid van zijn schuld of nalatigheid bewijzen; art. 8:1399 lid 2 BW).

12. De WAM en de burgerrechtelijke limiet in het wegvervoer

Zoals hierboven vermeld, is de limiet als genoemd in Boek 8 BW (de burgerrechtelijke limiet) voor het wegvervoer € 1.000.000 per rei-

ziger met een maximum van € 15.000.000 per gebeurtenis.
Een geheel ander onderwerp is dat de eigenaar (kentekenuhouder) van een motorrijtuig (dit kan ook een scooter zijn) verplicht is zijn burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in verkeer aanleiding kan geven, te verzekeren (art. 3 lid 1 WAM).

Voor Nederland is die verplichte verzekering geregeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen. De WAM is gebaseerd op de Europese richtlijnen betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, de 'WAM'-Richtlijnen.⁶⁴

Nu het om richtlijnen gaat, hebben de Europese Unielanden ieder een eigen 'WAM' ingevoerd met als gevolg dat er in die WAM-wetgevingen kleine verschillen zijn, wat weer aanleiding geeft tot procedures over de uitleg van de betreffende nationale WAM die immers uiteindelijk in overeenstemming moet zijn met de WAM-Richtlijnen.
In Nederland moet de WAM-verzekering ten minste dekking verlenen voor schade aan personen voor een bedrag van € 6.070.000 per gebeurtenis.⁶⁵ Zoals bekend heeft de benadeelde jegens de WAM-verzekeraar een eigen recht op schadevergoeding (art. 6 lid 1 WAM).

De vraag die opdoemt is of, bij een schade van bijvoorbeeld € 2.000.000, die burgerrechtelijke limiet van € 1.000.000 niet moet worden toegepast omdat de aansprakelijke bestuurder van het motorrijtuig een verplichte WAM-verzekering heeft die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt tot een bedrag van € 6.070.000 per gebeurtenis.

12.1. 'Marques Almeida'-arrest

In dit verband wil ik met name aandacht besteden aan het 'Marques Almeida'-arrest van het Hof van Justitie.⁶⁶ De Portugese rechter wees op grond van art. 570 van het Portugese BW de vordering van inzittende Marques Almeida tot schadevergoeding af omdat de door hem geleden schade te wijten was aan zijn eigen schuld daar hij – in strijd met de Portugese verkeerswet – zijn veiligheidsgordel niet had omgedaan (punt 15 van het arrest). Maar het Portugese Hof van Beroep heeft twijfels over de verenigbaarheid van het stelsel van wettelijke aansprakelijkheid dat op het hoofdgeding van toepassing is, met de relevante bepalingen van het Unierecht (punt 20). Met het Unierecht worden de WAM-Richtlijnen bedoeld.

Het Hof van Justitie geeft in de punten 28 tot en met 34 nauwkeurig aan dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid los staat van de vraag of de nationale WAM in overeenstemming met de WAM-Richtlijnen adequaat verzekeringsdekking biedt voor de bij de verzekerde vastgestelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid. Deze overwegingen vat het Hof in punt 35 samen:

“De nationale wettelijke regeling die in het hoofdgeding aan de orde is, beoogt immers

enkel het recht – en de eventuele omvang ervan – van het slachtoffer op schadeloosstelling op grond van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde te bepalen. Zij beperkt daarentegen niet de dekking door de verzekering van de bij een verzekerde vastgestelde wettelijke aansprakelijkheid.”

Van belang is dat het Hof een onderscheid maakt tussen de onderhavige zaak en de casus in het 'Candolin'-arrest.⁶⁷ In die zaak ging het om de in de Finse WAM opgenomen bepaling dat betaling van de schadevergoeding uit hoofde van die WAM geweigerd kon worden jegens de inzittende die zich bewust was of zich bewust had moeten zijn van het feit dat de bestuurder, in mijn woorden, dronken was. Die Finse WAM-bepaling, die verzekeringsdekking in dit geval uitsloot, is in strijd met de WAM-Richtlijnen ('Candolin'-arrest punt 33).

Maar in 'Marques Almeida' gaat het om een burgerrechtelijke aansprakelijkheid, namelijk een uitsluiting van aansprakelijkheid van de bestuurder op grond van art. 570 van het Portugese BW en niet om een verlies of beperking van het recht op schadeloosstelling door de verplichte WAM-verzekering (punten 36 en 37). Annotator Mok geeft dit goed weer in zijn noot bij dit arrest:

“Zoals A-G Trstenjak in haar conclusie heeft beklemd: aansprakelijkheid voor aangerichte schade is iets anders dan verplichte verzekering van de aansprakelijkheid voor bepaalde gevolgen. De verplichte verzekering wil garanderen dat degene die voor door een ander geleden schade aansprakelijk is, in staat is die schade te vergoeden, maar daaruit vloeit in een concreet geval geen aansprakelijkheid voort.”

Dit alles betekent volgens mij dat in een zaak waarbij de inzittende tevens reiziger een schade heeft geleden van € 2.000.000 waarvoor de bestuurder van de auto of scooter op zich aansprakelijk is en de rechter die burgerrechtelijke aansprakelijkheid heeft beperkt tot € 1.000.000 (art. 8:1157 BW), de reiziger alleen dat bedrag kan vorderen onder de WAM-verzekering van die bestuurder (kentekenuhouder van het motorrijtuig). Dat de WAM-verzekering een veel hogere dekking biedt, is hier niet aan de orde.

In de 'Mathilda' heeft de Hoge Raad al met zoveel woorden overwogen (r.o. 3.12.2) dat het enkele feit dat de verzekering dekking geeft tot een hoger bedrag dan de limiet, onvoldoende is om een beroep op de limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar te doen zijn.⁶⁸

12.2. De individuele toets

Dat deze wettelijke beperking van aansprakelijkheid niet is onderworpen aan een individuele toets, maakt eveneens geen verschil. Het moge zo zijn dat het Hof van Justitie in het 'Candolin'-arrest (punt 30) heeft gezegd dat slechts in uitzonderlijke gevallen op basis van

51. Besluit van 29 september 2020 (Stb. 2020, 386) jo. 'Inwerkingtredingsbesluit' (Stb. 2020, 387).
52. De wisselkoers van de Special Drawing Right is te vinden op https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx Per 18 januari 2022: 1 SDR is € 1,234800; 400.000 SDR is € 493.920.
53. Als de Autobusverordening van toepassing is (art. 8:99 BW), gelden mogelijk iets andere limieten; hierover uitgebreid NTHR 2021-1, par. 6.3.
54. Besluit van 24 november 2008 (verhoging aansprakelijkheidslimiet in het binnenlands openbaar personenvervoer) (Stb. 2008, 505).
55. Verordening (EG) 1371/2007 jo. art. 30 lid 2 COTIF-CIV.
56. Besluit van 24 november 2008 (Stb. 2008, 505) zoals gewijzigd door het Besluit van 29 september 2020 (Stb. 2020, 386); in werking per 1 januari 2021 (Stb. 2021, 387).
57. 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.
58. Art. 8:4 BW.
59. Over de limieten bij zeevervoer meer uitgebreid: M.H. Claringboud, 'Limieten in het personenvervoer', de Beursbengel, nr. 837, september 2014, p. 17-18.
60. Zie Valk, T&C BW, aant. 2 bij Inleidende opmerkingen bij afdeling 8.5.3 BW.
61. Over die recente verhoging van die limiet van € 137.000 naar 400.000 SDR, zie NTHR 2021-1, par. 6.5.
62. Zie ook V.R. Pool, 'Aansprakelijkheid bij spoorwegongevallen', TAV 2016/2, 'Rechten van reizigers'.
63. Per 28 december 2019 is de limiet verhoogd van oorspronkelijk 100.000 SDR (1999) naar 113.100 SDR (2009) naar 128.821 SDR (28 december 2019, Stb. 2019, 489).
64. P. Woudenberg, 'Gordelozes slachtoffers en beschonken bestuurders', Verkeersrecht 2017/1 afl. 1, par. 1, p. 3.
65. Art. 22 WAM en art. 2 lid 1 onder a Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen; voor autobussen (motorrijtuig voor het vervoer van meer dan acht personen) is de verzekerde som ten minste € 10.836.000 (art. 2 lid 2 Besluit).
66. HvJ 23 oktober 2012, ECLI:EU:C:2012:656, NJ 2013/93 m.nt. M.R. Mok; ook besproken door Woudenberg, par. 2.2.
67. HvJ 30 juni 2005, ECLI:EU:C:2005:417; NJ 2006/110 m.nt. M.R. Mok. Ook besproken door Woudenberg in par. 2.1.
68. HR 28 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.

een individuele beoordeling de omvang van de schadevergoeding van het slachtoffer kan worden beperkt, dan moeten wij goed bedenken dat het Hof hier de omvang van de schadevergoeding gebaseerd op de betreffende (Finse) WAM-wetgeving op het oog heeft.

Immers, in de voorgaande overwegingen (punten 27-29) gaat het om de schadeloosstelling van de verplichte motorrijtuigenverzekering (punt 27), de nationale WAM-bepalingen (punt 28) en de nationale WAM-regeling (punt 29).

In het *'Marques Almeida'*-arrest bevestigt het Hof van Justitie dit nog eens door op te merken dat het in het *'Candolin'*-arrest gaat om een beperking, *in de bepalingen inzake verzekering* (cursief; MHC), van de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (punt 34).

Ik ben het dan ook niet eens met Woudenberg die in haar bespreking van het *'Candolin'*-arrest kortweg vaststelt dat volgens het Hof de omvang van de uitgekeerde schadevergoeding in principe alleen mocht worden beperkt door het *nationaal recht* (cursief; MHC) indien de omvang van de beperking werd vastgesteld aan de hand van een individuele toets. Met dat nationaal recht lijkt Woudenberg het gewone burgerlijk recht op het oog te hebben nu zij in paragraaf 3.1 van haar artikel verwijst naar art. 6:101 BW voor het vaststellen van het percentage van eigen schuld. Het Hof van Justitie laat weliswaar in punt 30 een klein kiertje open, zo merkt annotator Mok op, om op basis van individuele beoordeling de omvang van de schadevergoeding van het slachtoffer te beperken, maar dan gaat het om de omvang van de schadevergoeding die wordt bepaald door de betreffende WAM-wetgeving.

12.3. Hof van Justitie toetst alleen de nationale WAM aan de WAM-Richtlijnen

Ik ben van mening dat het Hof van Justitie in het *'Marques Almeida'*-arrest en het *'Candolin'*-arrest alsmede in de in die arresten genoemde arresten, alleen de verschillende nationale WAM-wetgevingen toetst aan de WAM-Richtlijnen en dat het Hof zich verre houdt van het beoordelen van de nationale burgerrechtelijke aansprakelijkheden.

Dit betekent dat als de burgerrechtelijke limiet van € 1.000.000 wordt toegepast, het slachtoffer niet een hoger bedrag aan schadevergoeding kan vorderen uit hoofde van de WAM-verzekering die conform de verplichte WAM-wetgeving dekking biedt tot een bedrag van € 6.070.000. Evenzeer staat het de rechter vrij om bij een overeenkomst van personenvervoer over de weg op basis van art. 8:1155 BW (zie par. 9) tot een schadeverdeling te komen en daarmee de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van een motorrijtuig vast te stellen. Daar staat de WAM en de WAM-verzekeraar geheel buiten. Maar de WAM-verzekeraar moet wel het aldus burgerrechtelijk vastgestelde bedrag rechtstreeks vergoeden aan het slachtoffer mits

het bedrag niet hoger is dan het verplicht verzekerde bedrag van € 6.070.000.

Nu, voor zover ik weet, de kwestie van een burgerrechtelijke limiet in relatie tot de WAM nog niet is voorgelegd aan het Hof van Justitie, zou die vraag voor de zekerheid in een voorkomend geval aan het Hof gesteld kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat ik van mening ben dat het oordeel van de Grote kamer van het Hof van Justitie zoals geformuleerd in punt 35 van het *'Marques Almeida'*-arrest gehandhaafd dient te worden.

13. Doorbreking van de limiet

13.1. Bewuste roekeloosheid

In geval van zijn *eigen* opzet of 'bewuste roekeloosheid' is het de vervoerder niet toegestaan zich te beroepen op enige beperking van aansprakelijkheid.⁶⁹⁾ Dit is geregeld in alle personenvervoer afdelingen van Boek 8 BW behalve in afdeling 8.2.4 'Algemene bepalingen' want daar is dat – gezien alle niet te voorziene casusposities – aan het commune recht overgelaten.⁷⁰⁾ Het gaat er dus om dat er sprake is van opzet of 'bewuste roekeloosheid' bij de vervoerder zelf, dat wil zeggen, als de vervoerder een rechtspersoon is, gaat het om de opzet of bewuste roekeloosheid van de (leden van de) directie. In het bekende arrest van het Hof Amsterdam inzake *Baardman/NS* heeft het hof hier geen aandacht aan besteed.⁷¹⁾

Het woord 'eigen' komt bij de betreffende artikelen⁷²⁾ steeds voor behalve bij het zeerecht omdat art. 8:504c BW is ontleend aan het Verdrag van Athene, en bij het luchtvervoer omdat daar bij dood of letsel al onbeperkte aansprakelijkheid is bij gewone schuld (art. 8:1399 lid 2 BW). Ik denk trouwens dat nu de limiet in de binnenvaart is opgetrokken van € 137.000 naar 400.000 SDR (bijna € 495.000) er veel minder geprocedeerd zal worden over de vraag of er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid bij de vervoerder zelf. En dat geldt in nog sterkere mate voor het wegvervoer waar de limiet immers € 1.000.000 is.

13.2. Redelijkheid en billijkheid

In vrijwel iedere procedure waar wordt geprobeerd om door de limiet te breken, wordt het argument in stelling gebracht dat het naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is dat de vervoerder zich in dit specifieke geval beroept op de toepasselijke limiet. Deze kwestie is door de Hoge Raad uitvoerig uitgewerkt in de *'Mathilda'*.⁷³⁾ Een wettelijke bepaling die niet meer dan het voorschrift bevat dat voor de aansprakelijkheid van de vervoerder een limiet geldt, zoals in casu art. 8:983 lid 1 BW, kan enkel getoetst worden aan een ieder verbindende bepalingen van internationaal recht (art. 93 en 94 Grondwet). Toetsing van een dergelijke bepaling aan algemene



Burgerrechtelijke limiet in relatie tot de WAM is nog niet voorgelegd aan het Hof van Justitie.



69. Over het begrip 'bewuste roekeloosheid' onder andere: M.H. Claringboud, 'Aansprakelijkheid bij kapseizen, Hoge Raad 22 juni 2019 'Arcturus en VW IV', *de Beursbengel*, nr. 887, september 2019, p. 19-23; B. Neureiter di Torrero, 'Blik op het personenvervoer over de weg: afdeling 8.13.3 BW', *TVR* 2020-5, par. 4c.

70. H. Schadee, 'Comparitie; interne verrijzing in Boek 8 BW', Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1991, p. 41, art. 8:111 BW.

71. Hof Amsterdam 12 augustus 2004, ECLI:NL:GHAMS:2004:AR2333, S&S 2006/114. Hierover kritisch M.H. Claringboud, 'Het schip en zijn verdragen', *Zutphen: Uitgeverij Paris* 2020, par. 4.4 Geen beroep op personenvervoer limiet.

72. Art. 8:111 BW (openbaar vervoer); art. 8:984 BW (binnenvaart); art. 8:1158 BW (wegvervoer) en art. 48 COTIF-CIV (spoorvervoer over hoofdspoorwegen).

73. HR 28 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.



Personenvervoerders brengen niet opzette- lijk schade toe aan hun passagiers.



rechtsbeginselen en (ander) ongeschreven recht is op grond van het toetsingsverbod van art. 120 Grondwet uitgesloten. Dat geldt ook indien de toetsing plaatsvindt in de sleutel van de redelijkheid en billijkheid (art. 6:2 en 6:248 BW). Dit zou slechts anders zijn indien sprake is van bijzondere omstandigheden die niet of niet ten volle zijn verdisconteerd in de afweging van de wetgever (r.o. 3.8.1). Art. 8:983 lid 1 BW bevat niet meer dan het voorschrift dat voor de aansprakelijkheid van de vervoerder een limiet geldt. De in dit voorschrift vervatte afweging van de wetgever omvat daarmee het onderhavige geval van een reiziger die ernstig letsel oploopt en daarvan de gevolgen ondervindt (r.o. 3.8.2).

Het komt er op neer dat het beginsel van 'beperking van aansprakelijkheid' (in de wet vastgelegde limieten) niet opzij kan worden gezet met een beroep op de redelijkheid en billijkheid. Dat wil niet zeggen dat de hoogte van de wettelijke limiet niet getoetst kan worden. De bedragen zijn immers vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur. Een regeling die geen wet in formele zin is, kan buiten toepassing worden gelaten op de grond dat een beroep daarop naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is (r.o. 3.9.1 en 3.9.2). In de *'Mathilda'* komt de Hoge Raad tot de conclusie dat de toenmalige limiet van € 137.000 verhoogd moet worden met de inflatiecorrectie; in het onderhavige geval werd dat € 198.787.

De wetgever heeft de 'hint' van de Hoge Raad ter harte genomen en de binnenvaartlimiet van € 137.000 die dateert uit 1991, verhoogd tot 400.000 SDR, bijna € 495.000. Dat aanzienlijk hogere bedrag van 400.000 SDR is afkomstig uit het Verdrag van Athene 2002 voor het zeevervoer (zie het schema in par. 11.3).

13.3. Limieten in verdragen

Het personenvervoer over zee⁷⁴, per spoor⁷⁵ en door de lucht⁷⁶ is geregeld in verdragen die weer zijn geïncorporeerd in Europese verordeningen. De verdragslimieten voor zee-, spoor- en luchtvervoer zijn weer overgenomen in de betreffende afdelingen van Boek 8 BW. Deze verdragslimieten zijn vaak na jarenlang overleg tijdens een diplomatieke conferentie tot stand gekomen. Daar past geen 'Hollandse' (lees: wettelijke; art. 6:2 BW) redelijkheid en billijkheid. Evenmin komen wij toe aan de aanvullende middelen van uitlegging van art. 32 Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht (*Trb.* 1987, 136), nu de tekst van een limitatieverdrag waarin de limiet wordt vermeld, geen enkele dubbelzinnigheid bevat.⁷⁷

Het moge zo zijn dat de toepassing van een limiet op zich jegens de gelaedeerde onredelijk kan zijn, toch is besloten om limieten in een verdrag op te nemen om het ondernemersrisico van de vervoerder beheersbaar te houden en vanwege de verzekerbaarheid van dat risico.⁷⁸

13.4. Samengevat over de doorbreking van de limiet

Doorbreking van de limieten bij personenvervoer

op basis van opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder is in de praktijk niet meer mogelijk.

Ten eerste omdat het moet gaan om opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf. Bij een rechtspersoon: de bestuursleden van de directie.

Ten tweede omdat bewuste roekeloosheid, gelet op de uitleg die de Hoge Raad aan dat begrip heeft gegeven, heel erg in de buurt komt van opzet (par. 13.1). Personenvervoerders brengen niet opzettelijk schade toe aan hun passagiers.⁷⁹ Evenmin komen we tot doorbreking op basis van die Hollandse redelijkheid en billijkheid, temeer nu de wettelijke limieten een behoorlijke omvang hebben en verdragslimieten kunnen mijns inziens nooit aangetast worden. Dit alles neemt niet weg dat, zoals ik al eerder heb geschreven, 'beperking van aansprakelijkheid' (limieten) per definitie onredelijk is.⁸⁰

14. Verjaring bij dood en letsel

'Verjaring is de nachtmerrie van iedere ladingadvocaat'⁸¹, maar dat het ook voor de advocaat die de belangen van een gelaedeerde bij personenvervoer behartigt een nachtmerrie kan zijn, bewijst de *'Grytsje Obes'*.⁸²

Bij de rechtbank was die vordering tot vergoeding van letselschade gebaseerd op 'droge' onrechtmatige daad (art. 6:162 e.v. BW); die vordering was ingesteld tegen de schipper ruim twee jaar na het ongeval. De rechtbank oordeelde dat deze onrechtmatige daad vordering niet was verjaard. Het hof daarentegen kwam tot het oordeel dat het hier ging om een 'rechtsoverdracht tegen de schipper' en die vordering tegen de schipper kent in Boek 8 BW een eigen verjaringstermijn van twee jaar (art. 8:178o BW); dus de vordering was verjaard! Gelukkig zag de Hoge Raad dat de subsidiaire grondslag van de vordering was gebaseerd op een overeenkomst van personenvervoer waarvoor een verjaringstermijn van drie jaar geldt. De gewonde reiziger was alsnog 'gered'!

Dit illustreert het belang om ook bij personenvervoer heel erg op te letten met betrekking tot de verjaringstermijnen die per vervoerstak ook nog kunnen verschillen.

De hoofdregel in het vervoerrecht is dat de verjaringstermijn slechts één jaar is. Maar bij het personenvervoer is dat toch wat ingewikkelder.⁸³ Bij dood en letsel is de verjaringstermijn drie jaar (art. 8:175i BW) maar bij zeevervoer is het weer twee jaar (art. 8:175oa BW). En voor het spoorvervoer over hoofdspoorwegen geldt een 'protest-verval' termijn van twee jaar (art. 58 lid 2 COTIF-CIV) en een verjaringstermijn van drie jaar (art. 6o COTIF-CIV).⁸⁴ En bij het luchtvervoer is het helemaal oppassen, want daar *vervalt* iedere vordering ter zake van een overeenkomst van luchtvervoer (zowel personen- als goederenvervoer) door verloop van twee jaren (art. 8:1835 BW).

74. Verdrag van Athene 2002 zoals opgenomen in Verordening (EG) 392/2009.
75. COTIF-CIV zoals opgenomen in Verordening (EG) 1371/2007.
76. Verdrag van Montreal 1999 zoals opgenomen in Verordeningen (EG) 2027/97 en 889/2002.
77. M.H. Claringbould, *'Het schip en zijn verdragen'*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, par. 4.5.
78. Hoge Raad in de *'Mathilda'* (r.o. 3.5.1) met verwijzing naar de A-G in zijn eerste conclusie onder 2.12.
79. Volgens mij is er zelfs niet - naar Nederlandse maatstaven - bij de kapitein van de *'Costa Concordia'* die het schip op een wel heel knullige manier liet stranden, sprake van diens bewuste roekeloosheid en bij de directie was dat al helemaal niet het geval.
80. M.H. Claringbould, *'Bespreking van de 'Mathilda', de Beursbengel'*, nr. 880, december 2018, p. 29-30; M.H. Claringbould, *'Beperking van aansprakelijkheid is per definitie onredelijk'*, *de Beursbengel*, nr. 885, juni 2019, p. 29-30.
81. Zie ook *de Beursbengel*, nr. 837, september 2014, p. 31 (bespreking van het arrest van de Hoge Raad van 20 december 2013 over schorsing en stuiting volgens het CMR-verdrag, *S&S* 2014/62).
82. HR 11 juli 2014, ECLI:NL:HR:2014:1628, *NJ* 2014/370; *S&S* 2015/28; *NTHR* 2021-1, par. 2.8.1.
83. *NTHR* 2021-1, par. 7.
84. Teunissen, *T&C BW*, aant. 3 bij art. 8:175i BW.

Met betrekking tot al die verschillende termen verwijs ik naar het commentaar per artikel van Teunissen in *Tekst & Commentaar BW*.⁸⁵⁾ Zoals ik al schreef in *NTHR 2021-1*, par. 7: bij personenvervoer waar Boek 8 BW een rol speelt, als eerste de juiste verjarings- of vervaltermijn vaststellen.

15. Tot slot: de antwoorden op de casus

Op de vraag of er tussen Joost en Cindy een overeenkomst van personenvervoer over de weg was overeengekomen is het antwoord: jazeker. Cindy wilde immers achterop de scooter (een voertuig) over de weg verplaatst/vervoerd worden naar het tankstation en weer terug naar huis. Zie paragrafen 4 en 6. Als ik het stukje in de NRC herlees, lijkt het erop dat niemand zich realiseert dat het in deze zaak gaat om een overeenkomst van personenvervoer over de weg.

Is Joost aansprakelijk voor het aan Cindy overkomen letsel?

Jazeker, Joost kan zich niet op vervoerdersovermacht beroepen, want hij heeft een stuurfout gemaakt, dat wil zeggen hij heeft niet *alle* maatregelen genomen om de schade te voorkomen. Zie paragraaf 8.1.

Is er sprake van eigen schuld van Cindy die had moeten weten dat Joost te veel gedronken had? Voor een antwoord op deze vraag moeten we kijken in de memorie van toelichting bij het hier toepasselijke art. 8:1155 BW (wegvervoer). Dat artikel bepaalt dat de vervoerder moet bewijzen dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, wil de vervoerder geheel of gedeeltelijk van aansprakelijkheid zijn ontheven. In die memorie van toelichting staat:

“Hierbij valt op te merken dat de schuld van de passagier 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 passagier zich willens en wetens aan een dronken bestuurder toevertrouwde evenals het feit dat hij een opgelopen verwonding verwaarloosde, of dat hij zijn plicht tot beperking van zijn schade niet nakwam, onder de werking van dit artikel vallen.”⁸⁶⁾

Als Cindy wist dat Joost dronken was, heeft zij zich willens en wetens toevertrouwd aan een dronken bestuurder met de extra grote kans dat hij een aanrijding zou veroorzaken met letsel voor haar tot gevolg. Dan is er toch reden om tot een verdeling van de schade te komen. Let op, bij de in paragraaf 9 besproken jurisprudentie over eigen schuld van de reiziger gaat het om gevallen dat de gewonde reiziger zelf beweegt of valt waardoor de schade kon ontstaan. In de besproken casus zat Cindy rustig achterop de scooter.

Haar nalatigheid bestond er uit dat zij zelf de extra grote kans op een aanrijding en daarmee op letsel had aanvaard door mee te rijden met een dronken bestuurder. In het ‘reguliere’ aansprakelijkheidsrecht zouden we uit hoofde van art. 6:101 BW in dat geval evenzeer op een schadeverdeling uitkomen.⁸⁷⁾

Welk percentage van de verdeling van de schade is redelijk?

De rechter had partijen gevraagd of zij bereid waren te schikken. Na overleg op de gang kwamen zij een verdeling van de schade overeen van 80% voor Joost en 20% voor Cindy. Of dat een redelijke verdeling is, weten de lezers van *Verkeersrecht* beter dan ik, die alleen maar iets afweet van Boek 8 BW.

Zou de schade van Cindy boven de € 1.000.000 uitkomen, dan kan Joost of diens WAM-verzekeraar zich nog steeds op de wegvervoerlimiet van € 1.000.000 beroepen, want dat is de maximale burgerrechtelijke aansprakelijkheid van Joost (par. 12).

Tot slot de verjaring; ik had er mee moeten beginnen.

Het ongeval vond plaats op 11 juni 2020, de rechtszaak in de herfst van 2021. De verjaringstermijn is drie jaar (art. 8:1751 BW), dus nog niets aan de hand. Maar het duurt volgens de advocaat van Cindy nog minstens drie jaar voordat kan worden vastgesteld om welk bedrag het gaat. Dus blijven opletten of de termijn is gestuit (art. 3:316 BW). Beter is de termijn van drie jaar telkens op tijd te verlengen; dat kan ook nadat het feit dat de vordering heeft doen ontstaan, heeft plaatsgehad.⁸⁸⁾ Zo doen wij, vervoerrechtsjuristen, dat!



De casus uit dit artikel gaat over een overeenkomst van personenvervoer over de weg.



85. J.H.J. Teunissen, *T&C BW*, Titel 8:20 'Verjaring en verval', art. 8:1700-1836 BW en de Algemene Slotbepaling.

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

87. P. Woudenberg, 'Gordelloze slachtoffers en beschonken bestuurders', *Verkeersrecht* 2017/1 afl. 1, par. 3.1.

88. Art. 8:1701 BW.