

Weg met de limieten bij letsel!

Verschenen in: Aansprakelijkheid, verzekering en schade (AV&S) 2003, p. 105

In het vervoerrecht bestaan sinds jaar en dag limieten op aansprakelijkheid. Ook waar het letselschade betreft. Hoe vreemd dat kan zijn, blijkt bij bestudering van het belangrijke vonnis van rechtbank Utrecht van 18 december 2002 (NJ 2003, 104, NTBR 2003/5, p. 276, m.nt. Haak). Door structurele fouten van de NS en een verkeerde handeling van een conducteur raakt een jonge passagier bekneld tussen de deuren van een vertrekkende trein, met ernstig letsel en blijvende invaliditeit als gevolg. De NS erkent aansprakelijkheid, maar beroept zich wel op de wettelijke limiet van € 137.000. De aansprakelijkheid van vervoerders tegenover passagiers is namelijk op grond van boek 8 BW beperkt tot maximaal € 137.000 (hfl. 300.000). Dit bedrag is gebaseerd op de verplichte WAM-verzekering die voor autobussen geldt.¹

Nu is die koppeling op zichzelf al merkwaardig, omdat de wetgever daarmee de dekkingsbereidheid van WAM-verzekeraars koppelt aan de aansprakelijkheid voor andere vervoersmiddelen, maar ook overigens lijkt de limitering slecht verdedigbaar. Iedereen die zich met letselschade bezighoudt, weet dat bij blijvende invaliditeit een bedrag van € 137.000 veelal niet volstaat om de reële vermogensschade te vergoeden, ook niet als deze gekapitaliseerd is.

Ik meen dat de rechtvaardiging van limieten wat betreft letselschade haar houdbaarheidsdatum heeft verloren. Toen kolen nog gangbare brandstof waren, was de ratio van limitering het berekenbaar, verzekeraar en betaalbaar houden van vervoerdiensten, een ratio waar met de opkomst van grootschalig gemechaniseerd vervoer en de daarmee gepaarde nationaal-economische belangen inderdaad groot gewicht aan toekwam, vooral ook in het licht van de relatief grote ongevalsincidentie. Die ratio overtuigt niet meer. Zeker waar het openbaar vervoerdiensten betreft, gaat het niet om ondernemingen die niet direct hun financiële ondergang tegemoet gaan ingeval van onbeperkte aansprakelijkheid. Dat zou een argument kunnen zijn om in elk geval die diensten niet het voorrecht van limitering te gunnen. Maar ook overigens zijn er redenen om ons kritisch te herbezinnen op het limiteringsstelsel.

Zo is er een tendens waarneembaar om uitsluiting van aansprakelijkheid voor letsel onaanvaardbaar te oordelen. Gewezen kan worden op de geneeskundige behandelingsovereenkomst (art. 7:463 BW), de indicatieve lijst van de richtlijn oneerlijke bedingen (93/13), maar ook Engels en Duits recht dat in deze richting wijst.² Ook in het vervoerrecht zelf kan worden geconstateerd dat bestaande limieten als onaanvaardbaar laag worden ervaren. In het luchtvervoer leidde dit op EG-niveau tot de overstap van het Verdrag van Warschau naar het Verdrag van Montreal 1999.³ Het nieuwe verdrag kent risicoaansprakelijkheid tot € 100.000 en daarboven onbeperkte schuldaansprakelijkheid (zij het met uitsluiting van elk recht op vergoeding van immateriële schade). Tenslotte kan nog worden gewezen op de ongelijke behandeling tussen passagiers en benadeelden die niet werden vervoerd

¹ Zie art. 8:85, 110, 518 BW. jo. KB van 15 maart 1991, Stb. 105, 106 en 114, respectievelijk het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

² Zie J.H. Duyvensz, *De redelijkheid van de exoneratieclausule*, diss. Tilburg 2003, p. 35 en T.H.M. van Wechem en J.G.J. Rinkes, *AV&S* 2002/6, p. 178 e.v.

³ Zie voor EG-invoering van het verdrag Vo. 2027/97, PbEG L 285 en Vo. 889/2002, PbEG L 140. Zie bijv. het overzicht van M. Milde, *Uniform Law Review* 1999/4, p. 835 e.v.

met het vervoermiddel; aansprakelijkheid tegenover die laatsten is veelal ongelimiteerd.

Dit zijn naar mijn mening voldoende argumenten om de discussie over de wenselijkheid te heropenen.

Wat mij betreft moeten die limieten veel hoger worden gesteld of zelfs worden afgeschaft. Is de matigingsbevoegdheid van art. 6:109 BW niet voldoende waarborg tegen een overmatige schadelast?

In elk geval moet een inflatiecorrectie worden ingebouwd. De huidige, statische limieten, vastgesteld in 1991, worden niet door inflatie gecorrigeerd, terwijl men vandaag ruim € 181.000 (meer dan hfl 400.000) nodig heeft om de koopkracht van hfl. 300.000 in 1991 te evenaren!⁴

De rechtbank die over de NS-zaak moest oordelen, kon nauwelijks om de limiet heen. Toch oordeelde zij dat het beroep op de wettelijke limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar was. De twee argumenten voor die beslissing (te weten: de NS heeft fouten gemaakt en het slachtoffer is voor het leven getekend) lijken mij onvoldoende grond om de wettelijke limiet te doorbreken. Het lijkt mij juist als de wetgever dat doet. Om het met considerans van Vo. 2027/97 te zeggen: Een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers is passend binnen de context van een veilig en modern vervoerssysteem.

W.H. van Boom

⁴ Berekend met de koopkrachtcalculator op www.iisg.nl.