

Bieden de maatschappijen die ferryboten en cruiseschepen exploiteren voldoende bescherming aan de passagiers die over zee en binnenwateren reizen?

Rede uitgesproken door de Heer J.F. LECLERCQ, procureur-generaal bij het Hof van Cassatie, op de plechtige openingszitting van het Hof van Cassatie op 3 september 2012.

Afdeling 1. - De Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004: doelstelling.

§ 1. - Het vervoer over zee en over de binnenwateren aantrekkelijker maken en het vertrouwen in dat vervoermiddel stimuleren.

1. "Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten" ⁽¹⁾.

Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten: onder die uitdagende titel levert professor Cees van DAM, Honorair Hoogleraar Europees Privaatrecht aan de Universiteit van Utrecht en Visiting Professor aan het King's College te Londen commentaar op het arrest STURGEON van 19 november 2009 van het Hof van Justitie van de Europese Unie ⁽²⁾.

De vraag of de maatschappijen die ferryboten en cruiseschepen exploiteren voldoende bescherming bieden aan de passagiers die over zee en binnenwateren reizen lijkt me aangepast aan de omstandigheid aangezien enerzijds het communautair recht de rechten van passagiers over zeevervoer zopas heeft gelijkgeschakeld

⁽¹⁾ Ik wens B. DOCQUIER, assistent bij de Dienst voor Documentatie van het Hof van Cassatie, die Dienst, het Secretariaat van het Parket van het Hof van Cassatie en de Dienst Overeenstemming der Teksten van het Hof van Cassatie te danken voor hun waardevolle samenwerking. Zie voor het citaat uit de tekst van de Rede C. van DAM, "Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten", NJB (Nederlands juristenblad) 19 maart 2010, p. 672 e.v..

⁽²⁾ H.J.E.U. 19 november 2009 (Christopher STURGEON e.a. t. CONDOR FLUGDIENST GMBH en Stefan BÖCK en Cornelia LEPUSCHITZ t. AIR FRANCE S.A.), Samengevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, Rec. H.J.E.U. 2009-11, Deel I, pp. I-10923 e.v., met concl. van Mevr. E. SHARPSTON, advocaat-generaal.

met die van het luchtvervoer⁽³⁾ en dat die kwestie anderzijds duidelijk van praktisch belang is met name voor de scheepvaartlijnen tussen België en het Verenigd Koninkrijk en voor de talrijke Europeanen die gebruik maken van de scheepvaartlijn Calais-Dover en de scheepvaartlijnen tussen Marseille en Corsica of Sardinië, en nog voor de liefhebbers van cruises op Rijn en Donau.

Mijnheer de Eerste Voorzitter,
Dames en Heren,

2. Nadat de Verordening (EG) nr. 261/2004 de luchtreizigers bescherming heeft geboden⁽⁴⁾, komen thans de passagiers die over zee of binnenwateren reizen aan bod. Op 17 december 2010, werd in het Publicatieblad van de Europese Unie immers Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004⁽⁵⁾ gepubliceerd.

De Verordening (EU) nr. 1177/2010 wil de rechten van de passagiers consolideren in het raam van het nationaal en internationaal vervoer over zee en over binnenwateren met inbegrip van de gehandicapten en de personen met beperkte mobiliteit.

Luidens Overweging 1 die de Verordening voorafgaat moet bijvoorbeeld "Het optreden van de (Europese) Unie op het vlak van zeevervoer en vervoer over binnenwateren onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers dat met andere vervoerswijzen vergelijkbaar is (en) moeten voorts de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen volledig in acht worden genomen".

Overweging 3 stelt dat "de bescherming van passagiers niet enkel dient te gelden voor passagiersdiensten tussen havens op het grondgebied van de lidstaten, maar ook voor

⁽³⁾ H. KENFACK, "Panorama. Contrat de transport. Droit des transports janvier 2009 – december 2010", D.H. 2 juni 2011 – nr. 21, p. 1446.

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91, PEU nr. L 46, 17 februari 2004, p. 1.

⁽⁵⁾ PEU nr. L 334, 17 december 2010, p. 1.

passagiersdiensten tussen dergelijke havens en havens buiten het grondgebied van de lidstaten, rekening houdend met het risico van concurrentievervalsing op de markt voor passagiersvervoer, (en), derhalve, moet de term "communautaire vervoerder" voor de toepassing van deze Verordening zo ruim mogelijk worden opgevat (in principe)".

Volgens Overweging 4, moet "de interne markt voor vervoersdiensten voor passagiers over zee en binnenwateren voordelen opleveren voor de burgers in het algemeen (en) moeten gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit als gevolg van een handicap, leeftijd of een andere factor dan ook mogelijkheden krijgen om gebruik te maken van passagiersdiensten en cruises die vergelijkbaar zijn met die van andere burgers; gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit hebben dezelfde rechten als alle andere burgers op vrij verkeer, keuzevrijheid en non-discriminatie".

§ 2. - Tijdschaal van de opbouw van de Europese Unie
inzake de rechten van de passagiers op het vlak van
vervoer.

3. Hoofdadministrateur bij de Europese Commissie, Jacques ZACHMANN, merkt op dat slechts recent op de tijdschaal van de opbouw van de Europese Gemeenschap te merken is dat men zich ernstig buigt over de consumentenrechten en meer in het bijzonder over de rechten van de passagiers op het vlak van vervoermiddelen⁽⁶⁾.

Die vaststelling kan worden verklaard door de omstandigheid dat de inspanningen van Europa bij de opstart van de opbouw van Europa zich veeleer hebben toegespitst op de industriële reorganisatie zoals voorbeeld de oprichting van de Gemeenschap voor Kolen en Staal.

De klant stond niet op de prioriteitenlijst en zelfs in het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap blijkt de rode draad van het mededingingsbeleid te rusten

⁽⁶⁾ J. ZACHMANN, "Les droits des passagers dans le domaine des transports", Werkzaamheden van CEDECE, L'Europe des transports, Actes du colloque d'Agen, Université Montesquieu – Bordeaux IV, 7 en 8 oktober 2004, o.l.v. Loïc GRARD, La Documentation française, Parijs, 2005, p. 233. Hopelijk worden de veiligheidsstandaarden voor de scheepvaart ook steeds beter nageleefd als de Staat van de haven meer verantwoordelijkheid draagt: vgl. G. CATALDI, "Problèmes généraux de la navigation en Europe (Rapport général)", L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin), Verzameling Internationaal Recht, Brussel, Bruylant – Editions de l'Université de Bruxelles, 2005, p. 144.

op het optimistische postulaat dat het welzijn de eindconsument noodzakelijk ten goede komt.

In de regel hebben de maatregelen om de nationale markten te openen, met een daling van de kosten van diensten tot gevolg, en de ontwikkeling van een beschermingsbeleid voor alle consumenten als tegengewicht ertoe bijgedragen dat het lucht- en het treinvervoer via hogesnelheidstreinen toegankelijker werden voor de klanten.

Het is omzeggens vanzelfsprekend dat chronologisch het luchtvervoer eerst kon genieten van de communautaire verworvenheden⁽⁷⁾ ook al is voornoemde Verordening (EU) nr. 1177/2010 voor passagiers die over zee of binnenwateren reizen duidelijk consumentgericht aangezien zij de rechten van consumenten consolideert door transparante prijzen en een verbod van elke soort discriminatie.

Het opengooien van de markt van personenvervoer over de zee nam weliswaar een aanvang in 1986 en werd geconsolideerd in 1992 met de opening van de markten van vervoer over zee tussen de lidstaten.

Toch kan de opening van de markt niet als beëindigd worden beschouwd zolang de consument, en niet uitsluitend de ondernemingen, daaruit geen maximaal voordeel kan puren.

§ 3. - De aansprakelijkheid van de vervoerder over zee van passagiers.

A. - Het Verdrag van Athene en de daaruit voortvloeiende Protocollen.

4. Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 komt uiteraard bovenop andere bestaande regelgeving van Belgisch intern recht, gemeenschapsrecht en internationaal recht op het vlak van de aansprakelijkheid van de vervoerder over zee van passagiers.

⁽⁷⁾ J. ZACHMANN, "Les droits des passagers dans le domaine des transports", Werkzaamheden van CEDECE, L'Europe des transports, Actes du colloque d'Agen, Université Montesquieu – Bordeaux IV, 7 en 8 oktober 2004, o.l.v. Loïc GRARD, La Documentation française, Parijs, 2005, p. 235.

Het bekendste Verdrag is dat van 13 december 1974 Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989, artikel 1, d.

Dat Verdrag betreft voornamelijk de aansprakelijkheid van de vervoerder en de in de plaats gestelde vervoerder. De aansprakelijkheid is gebaseerd op de fout maar met omkering van de bewijslast en een beperking van de aansprakelijkheid voor dood, lichamelijk letsel, verlies van bagage en waardevolle voorwerpen, en voor schade aan voertuigen.

Dat Verdrag is misschien geen universeel succes maar de lijst met ratificeringen vertegenwoordigt toch bijna 40 pct. van de wereldtonnenmaat.

In het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet van 2007, doen Eric VAN HOOYDONK, Leo DELWAIDE, Ralph DE WIT, Wim FRANSEN, Benoît GOEMANS en Marc HUYBRECHTS echter het volgende opmerken:

"De stand van zaken in België loopt achter. Het Protocol van 1 november 2002 (PAL PROT 2002) verhoogt de aansprakelijkheidslimieten (de bedragen van 1974 waren te laag) en een verplichte verzekering werd ingevoerd tot dekking van de passagiers. Dat Protocol voert tevens andere technieken in om passagiers toe te laten gemakkelijker schadevergoeding te bekomen. Het foutaansprakelijkheidssysteem wordt vervangen door een objectieve aansprakelijkheid die hand in hand gaat met de hierboven aangehaalde verplichte verzekering. Dit Protocol biedt de verdragsluitende Staten de mogelijkheid om de limieten te verhogen of om de limieten op te heffen"⁽⁸⁾.

En die auteurs stellen de vraag: dient het Protocol van 1 november 2002 tot wijziging van het Verdrag van Athene, waarbij de aansprakelijkheidslimieten worden verhoogd en een verplichte verzekering wordt ingevoerd, te worden geratificeerd met opzegging van het originele Verdrag van 1974?

Blijkbaar werden die auteurs gehoord bij de politieke overheid, zoals blijkt uit Verordening (EG) nr. 392/2009

⁽⁸⁾E. VAN HOOYDONK, L. DELWAIDE, R. DE WIT, W. FRANSEN, B. GOEMANS en M. HUYBRECHTS, Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet, Voorlopige versie, Antwerpen, Belgische Vereniging voor Zeerecht – Europees Instituut voor Zee- en Transportrecht (Universiteit Antwerpen), oktober 2007, p. 71 en 72, nr. 2.3.5.3.

die verder wordt besproken. Die Verordening stelt een communautair aansprakelijkheids- en verzekeringsstelsel in dat van toepassing is op het vervoer over zee van passagiers onder meer volgens de bepalingen van het Verdrag van Athene van 1974 doch als gewijzigd bij het Protocol van 2002.

Op 21 mei 2012, datum waarop ik deze openingsrede heb beëindigd, is de ratificeringsprocedure van het Protocol van 1 november 2002 door België immers lopende: de Raad van State heeft zijn Advies gegeven en een wetsontwerp ligt klaar voor ondertekening⁽⁹⁾.

5. Het voorwerp van het Verdrag van Athene verschilt van dat van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.

Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreft immers voornamelijk de rechten van gehandicapte passagiers en van passagiers met beperkte mobiliteit, de verplichtingen van de vervoerders en de terminalexploitanten wanneer een reis wordt onderbroken en de algemene regels inzake het informeren van de passagiers en de behandeling van hun klachten. De Verordening kent uiteraard eveneens dezelfde rechten toe aan de passagiers van vervoer over zee en over bevaarbaar water overal waar ze reizen op het grondgebied van de Europese Unie. De Verordening biedt aldus het voordeel dat zij gelijkwaardige mededingingsvoorwaarden aan de exploitanten oplegt, ongeacht of ze vervoerders over zee of vervoerders over bevaarbaar water zijn.

B. - Verordening (EG) nr. 392/2009 van 23 april 2009.

6. In een recent gepubliceerde studie in het Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, onderzoekt Professor Leo DELWAIDE de verschillende bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers: "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht"⁽¹⁰⁾.

Daarin bespreekt hij onder meer voormelde Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad

⁽⁹⁾ Informations@diplobel.fed.be.

⁽¹⁰⁾ L. DELWAIDE, "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht", Free on board, Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, Antwerpen – Cambridge, Intersentia, 2011, p. 235 e.v.

van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen⁽¹¹⁾.

Die verordening (EG) nr. 392/2009 wil binnen de Europese Gemeenschap een unieke uniforme regeling vastleggen van de rechten van de vervoerders over zee en hun passagiers bij ongevallen en stelt vast dat die doelstelling niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt (Overweging 19).

De volgende twee punten zijn de voornaamste doelstellingen (Artikel 1):

"1). Deze verordening voorziet in de communautaire regeling betreffende aansprakelijkheid en verzekering voor het vervoer van passagiers over zee, zoals vastgesteld in de toepasselijke bepalingen van:

a) het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002, (hierna "Verdrag van Athene"), als gespecificeerd in bijlage I, en

b) het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna "IMO-richtsnoeren"), die door de Juridische Commissie van de IMO op 19 oktober 2006 zijn aangenomen en die in bijlage II zijn gespecificeerd.

2). Bovendien wordt bij deze verordening de toepassing van deze bepalingen uitgebreid tot vervoer van passagiers over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met klasse A en B overeenstemmen en worden een aantal aanvullende vereisten vastgesteld"⁽¹²⁾.

⁽¹¹⁾ PEU nr. L 131, 28 mei 2009, p. 24. Zie ook het Wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet en het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet, memorie van toelichting, Gedr. St., Kamer, zitting 2011-2012, nrs. DOC 53 1840/001 en DOC 53 1841/001 (zie voornamelijk artikel 11 van het eerste van die Wetsontwerpen). De memorie van toelichting vermeldt (pagina 4): "De voorliggende ontwerpen beogen de uitvoering van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 (...) en van de Verordening (EG) nr. 392/2009 van 23 april 2009 (...)". Op 21 mei 2012, datum waarop ik deze Openingsrede heb beëindigd, werden die Wetsontwerpen in beide wetgevende Kamers aangenomen maar ze werden nog niet gepubliceerd in het B.S.

⁽¹²⁾ Zie L. DELWAIDE, "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht", Free on board, Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, Antwerpen – Cambridge, Intersentia, 2011, p. 252 e.v., n^{rs} 5.1. e.v.

Artikel 3 van de Verordening (EG) nr. 392/2009 bepaalt dat "de aansprakelijkheidsregeling ten aanzien van passagiers, hun bagage en hun voertuigen en de voorschriften inzake verzekering of een andere financiële zekerheid worden beheerst door deze verordening, door de artikelen 1 en 1bis, artikel 2, lid 2, de artikelen 3 tot en met 16, en de artikelen 18, 20 en 21 van het Verdrag van Athene, die in bijlage I staan, en de IMO-richtsnoeren in bijlage II" (artikel 3.1).

Artikel 3 bepaalt verder dat "de IMO-richtsnoeren in bijlage II als bindend moeten worden beschouwd" (artikel 3.2.).

Artikel 12 bepaalt dat "deze verordening in werking treedt op de dag volgend op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie, (dat) zij van toepassing is met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van Athene voor de Gemeenschap, doch in elk geval uiterlijk op 31 december 2012, (en dat) deze verordening verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk is in elke lidstaat".

Artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 392/2009 is een belangwekkende bepaling voor de behandelde materie.

Onder het opschrift "Informatie ten behoeve van de passagiers", bepaalt artikel 7, het volgende:

"Onverminderd de verplichtingen van touroperators overeenkomstig Richtlijn 90/314/EEG van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten [8], moeten de vervoerder en/of de feitelijke vervoerder ervoor zorgen dat de passagiers passende en begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze verordening.

Indien de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten, wordt die informatie in alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon of internet, verstrekt. Wanneer de vertrekplaats in een lidstaat is gelegen, wordt die informatie voor de afvaart verstrekt. In alle andere gevallen wordt die informatie uiterlijk bij de afvaart verstrekt. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet gehouden tot informatieverstrekking. Die informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Om aan de informatieverplichting uit hoofde van dit artikel te voldoen, verstrekken de vervoerder en de feitelijke vervoerder minstens de informatie die is neergelegd in een door de Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van deze verordening".

C. - De Richtlijn 90/314/EEG van 13 juni 1990.

7. De voormelde richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten ⁽¹³⁾ beoogt (artikel 1) "de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Statens inzake op het grondgebied van de Gemeenschap verkochte of ten verkoop aangeboden pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten".

In de Overwegingen van die Richtlijn leest men onder meer "dat, wanneer de organisator en/of de doorverkoper aansprakelijk worden gesteld vanwege het niet of slecht uitvoeren van de onder het pakket vallende diensten, het raadzaam lijkt dat deze aansprakelijkheid kan worden beperkt overeenkomstig de internationale overeenkomsten waarbij deze dienstverrichtingen worden geregeld, met name het Verdrag van Warschau van 1929 inzake het internationale luchtvervoer, het Verdrag van Bern van 1961 betreffende het vervoer per spoorweg, het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer per schip en het Verdrag van Parijs van 1962 nopens de aansprakelijkheid van hotelhouders; dat voorts voor andere dan lichamelijke schade uit hoofde van de overeenkomst beperkingen aan de aansprakelijkheid moeten kunnen worden gesteld, op voorwaarde echter dat deze beperkingen niet onredelijk zijn".

Artikel 10 van de Richtlijn bepaalt dat "deze richtlijn gericht is tot de Lid-Statens".

Paragraaf 1 van artikel 9 bepaalt dat "de Lid-Statens de maatregelen treffen die nodig zijn om uiterlijk op 31 december 1992 aan deze richtlijn te voldoen (en dat) zij de Commissie daarvan onverwijld in kennis stellen". Krachtens artikel 9, paragraaf 2, "delen de Lid-Statens de Commissie de tekst van alle belangrijke bepalingen van intern recht mede, die zij op het onder deze richtlijn

⁽¹³⁾ PEU nr. L 158, 23 juni 1990, p. 59.

vallende gebied vaststellen (en) de Commissie deelt deze teksten mede aan de andere Lid-Statens".

Luidens artikel 8, "kunnen de Lid-Statens op het onder deze richtlijn vallende gebied strengere bepalingen ter bescherming van de consument vaststellen of handhaven".

België heeft bij de wet van 16 februari 1994 tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling, weliswaar laattijdig, maatregelen genomen om zich te schikken naar de Richtlijn 90/314/EEG van de Raad⁽¹⁴⁾.

Artikel 41 van de Belgische wet bepaalt dat "de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de maatregelen kan nemen die noodzakelijk blijken omdat België in gebreke is gebleven bij de omzetting van de Europese richtlijn (90/314/EEG van de Raad) van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten".

8. Artikel 2 van de Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten bepaalt dat "in deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) pakket: de van tevoren georganiseerde combinatie van niet minder dan twee van de volgende diensten, welke voor een gezamenlijke prijs wordt verkocht of ten verkoop aangeboden en een periode van meer dan 24 uur beslaat of een overnachting behelst:

a) vervoer;

b) logies;

c) andere, niet met vervoer of logies verband houdende toeristische diensten die een significant deel van het pakket uitmaken.

Afzonderlijke facturering van diverse onderdelen van een zelfde pakket ontslaat de organisator of de doorverkoper niet van de verplichtingen van deze richtlijn;

2) organisator: de persoon die niet-incidenteel pakketten samenstelt en deze rechtstreeks of via een doorverkoper verkoopt of ten verkoop aanbiedt;

⁽¹⁴⁾ Zie voorstel van wet tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling, Toelichting, Gedr. St., Sen., buit. zitting, 1991-1992, nr. 488/1, p. 3; Verslag namens de Commissie voor economische aangelegenheden uitgebracht door Mevr. VAN DER WILDT, Gedr. St., Sen., zitting 1992-1993, nr. 488/2, p. 3.

- 3) doorverkoper: de persoon die het door de organisator samengestelde pakket verkoopt of ten verkoop aanbiedt;
- 4) consument: de persoon die het pakket koopt of zich daartoe verbindt («de hoofdcontractant»), of elke persoon namens wie de hoofdcontractant zich ertoe verbindt het pakket te kopen («de andere begunstigden»), of elke persoon aan wie de hoofdcontractant of een van de andere begunstigden het pakket overdraagt («de cessionaris»);
- 5) overeenkomst: de regeling die de consument bindt aan de organisator en/of de doorverkoper".

Verschillende bepalingen van de Richtlijn 90/314/EEG van 13 juni 1990 zijn van belang voor de behandelde materie.

Artikel 3, § 2, a, bepaalt dat: "indien de consument een brochure wordt verstrekt, hierin leesbaar, duidelijk en nauwkeurig de prijs moet worden vermeld, alsmede relevante gegevens over: a) de bestemming, de te gebruiken vervoermiddelen, kenmerken en categorieën van deze vervoermiddelen".

Artikel 4, § 1, b, I, bepaalt dat "de organisator en/of de doorverkoper de consument schriftelijk of in enige andere passende vorm en tijdig vóór het begin van de reis de volgende inlichtingen verstrekken: i) dienstregelingen en tussenstops en aansluitingen alsook de door de reiziger in te nemen plaats, bij voorbeeld hut of slaappleaats op een schip of couchette of slaapwagen in een trein".

Artikel 4, § 4, luidt als volgt:

"a) De in de overeenkomst vastgestelde prijzen kunnen niet worden herzien, tenzij de mogelijkheid van prijsherziening, zowel naar boven als naar beneden, en de exacte berekeningswijze daarvan uitdrukkelijk in de overeenkomst zijn opgenomen alleen om rekening te houden met veranderingen in:

- de vervoerkosten, met inbegrip van de brandstofkosten,
- de voor bepaalde diensten verschuldigde heffingen en belastingen, zoals landingsrechten en belastingen in verband met in- of uitstappen in havens en op vliegvelden (...).

b) In de 20 dagen die aan de geplande vertrekdatum voorafgaan, wordt de in de overeenkomst meegedeelde prijs niet verhoogd".

Artikel 4, § 7, luidt als volgt:

"Indien na het vertrek van de consument een belangrijk gedeelte van de diensten waarop de overeenkomst betrekking heeft, niet wordt verleend of de organisator bemerkt dat hij in een belangrijk gedeelte van de diensten niet zal kunnen voorzien, zorgt de organisator ervoor dat passende, voor de consument kosteloze alternatieve regelingen worden getroffen met het oog op de continuering van het pakket en stelt hij, in voorkomend geval, de consument schadeloos ten belope van het verschil tussen de voorgenomen en de daadwerkelijk verleende diensten.

Indien dergelijke regelingen onmogelijk zijn, of om deugdelijke redenen niet door de consument worden aanvaard, verstrekt hij, in voorkomend geval, de consument zonder extra kosten een gelijkwaardig vervoermiddel dat hem terugbrengt naar de plaats van vertrek of naar een andere met hem overeengekomen plaats van terugkeer en stelt hij in voorkomend geval de consument schadeloos".

§ 4. - De context en de beginselen van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.

9. De meeste van de 27 lidstaten van de Europese Unie zijn kuststaten. Sommige (het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Malta en Cyprus) zijn eilanden en andere (Portugal, Spanje, Frankrijk, Italië, Griekenland, Denemarken, Zweden en Finland) omvatten archipels of grote eilanden met een ruime bevolking. Op de archipels en in de meest verafgelegen delen van de Europese Unie, waar een druk passagiersvervoer over zee cruciaal is voor hun integratie in de sociale en economische structuur van de EU, is er vaak geen andere vervoerswijze voorhanden⁽¹⁵⁾.

De voorbije dertig jaar kende de mobiliteit in Europa een snelle groei. Voor miljoenen burgers is reizen een realiteit en mobiliteit een noodzaak geworden.

⁽¹⁵⁾ COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, COM (2008) 816 definitief van 4.12.2008, Toelichting, pp. 2 en 3.

In de Toelichting van 4 december 2008 voor het voorstel voor een Verordening, schrijft de Commissie van de Europese Gemeenschappen: "Het belang van het passagiersvervoer over zee blijkt (...) uit het aantal betrokken exploitanten. De Europese veerpont- en roro (roll-on, roll-off)-markten tellen ongeveer 300 exploitanten en er zijn in Europa nagenoeg 800 passagiershavens. Het passagiersvervoer over zee is gelijkmatig verspreid over Europa, waarbij elk van de drie kustgebieden van de Europese Unie (Baltische Zee, Noordzee en Middellandse Zee) een vergelijkbaar aantal routes met jaarlijks meer dan één miljoen passagiers telt".

10. De Europese Commissie heeft zijn voorstel opgesteld na een openbare raadpleging in 2006 en in januari 2007 2007⁽¹⁶⁾.

Die openbare raadpleging over de rechten van scheepspassagiers was deels gericht op de bescherming van de rechten van personen met beperkte mobiliteit (PBM) tijdens een reis over zee en over binnenwateren.

De respondenten vonden nagenoeg unaniem dat er in de hele EU een gemeenschappelijk minimaal beschermingsniveau voor de rechten van passagiers tot stand moest worden gebracht, ongeacht de vervoerswijze en ongeacht of de reis volledig binnen dezelfde lidstaat plaatsvindt dan wel een binnen- of buitengrens overschrijdt. Daarbij werd benadrukt dat scheepspassagiers vaak tot de meest kwetsbare leden van de samenleving behoren, die het niet gewoon zijn of niet de middelen hebben om een klacht in te dienen of voor hun rechten op te komen.

Uit de bijdragen bleek een duidelijk onderscheid tussen enerzijds de sloopexploitanten, en hun verenigingen en organisaties, en anderzijds de consumentenorganisaties.

Volgens de exploitanten is er over het algemeen slechts een beperkte behoefte aan een reglementering op het niveau van de Gemeenschap, terwijl consumentenorganisaties uitgebreide rechten voor passagiers en meer in het bijzonder voor PBM's (personen met beperkte mobiliteit) willen.

⁽¹⁶⁾ COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, COM (2008) 816 definitief van 4.12.2008, Toelichting, p.6

De meeste reacties van regeringen van lidstaten steunen een verdere versterking van de bescherming in de sector door tussenkomst van de EU.

Wat de PBM's betreft, vindt het merendeel van de respondenten, dat de rechten van personen met beperkte mobiliteit door dezelfde vier beginselen: non-discriminatie, toegang, bijstand en correcte informatie, moeten worden beheerst en dat de bijkomende kosten voor maatregelen om de toegankelijkheid en bijstand voor PBM's te verbeteren, niet uitsluitend door die laatsten moeten worden gedragen.

11. De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft in de Toelichting van 4 december 2008 voor het Voorstel voor een verordening ook gesteld dat het Voorstel in de eerste plaats tot doel heeft een adequaat beschermingsniveau te garanderen voor scheepspassagiers in het algemeen en voor passagiers met beperkte mobiliteit in het bijzonder. Een rechtstreeks toepasbare verordening leek het meest gepaste instrument om een coherente toepassing van de regels in alle lidstaten te garanderen en de Gemeenschap heeft ook drie beginselen beklemtoond: het subsidiariteitsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het beginsel van de eenvormige juridische bescherming⁽¹⁷⁾. Die beginselen worden overigens bedoeld in de Overwegingen 26 en 27 van de Verordening.

Het subsidiariteitsbeginsel steunt ten deze op de omstandigheid dat passagiersbescherming een probleem op Europees niveau is waarvoor een oplossing op communautair niveau vereist is.

Het evenredigheidsbeginsel steunt op het motief dat het Voorstel beperkt wil blijven tot gebieden waar de noodzaak van communautaire maatregelen duidelijk en ruim aanvaard wordt.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft de strikte tenuitvoerlegging van de Verordening gesteund op het beginsel van de eenvormige juridische bescherming. Daarom bevat het voorstel een artikel waarin lidstaten worden verplicht om sancties voor niet-naleving op te leggen en om instanties aan te duiden die bevoegd zijn voor de afdwinging van de Verordening en de behandeling

⁽¹⁷⁾ COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, COM (2008) 816 definitief van 4.12.2008, Toelichting, pp. 8 en 9.

van klachten van de passagiers (zie de artt. 24 tot 28 van de Verordening). Voor die bepalingen werd dezelfde aanpak gehanteerd als voor de volgende onderdelen van de wetgeving: de Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten, de Verordening inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen en de Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende rechten en verplichtingen van treinreizigers.

Afdeling 2. - De Algemene bepalingen van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.

§ 1. - Doel van de Verordening.

12. De Algemene bepalingen van de Verordening komen voor in Hoofdstuk 1 en betreffen het doel ervan, het toepassingsgebied, de verschillende definities, de vervoerbewijzen en niet-discriminerende contractuele voorwaarden, de bepalingen inzake de andere uitvoerende partijen en de fundamentele regel van uitsluiting van ontheffing.

Artikel 1 omschrijft het doel van de Verordening als volgt: "Deze Verordening stelt regels vast inzake:

- a) non-discriminatie tussen passagiers met betrekking tot vervoersvoorwaarden die door vervoerders worden aangeboden;
- b) non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit;
- c) de rechten van passagiers bij annulering of vertraging;
- d) de minimaal aan passagiers te verstrekken informatie;
- e) de afhandeling van klachten;
- f) algemene voorschriften inzake handhaving".

Het oorspronkelijke Voorstel van de Commissie hanteerde de term reizigers⁽¹⁸⁾.

Het Europees Parlement heeft de term "passagiers"⁽¹⁹⁾ gebruikt, om te verduidelijken dat het gaat om personen die gebruik maken van diensten van vervoer van passagiers of die deelnemen aan een cruise (zie ook artikel 2), waarbij een passagiersdienst -een fundamenteel begrip- een commerciële dienst is voor het vervoer van passagiers over zee of over binnenwateren volgens een gepubliceerde dienstregeling (zie artikel 3.f.) en een cruise een vervoerdienst over zee of binnenwateren, uitsluitend bedoeld voor plezier of recreatie, aangevuld met accommodatie en andere voorzieningen, met meer dan twee overnachtingen aan boord (artikel 3.t.).

Ik meen bijgevolg dat de vrachtvervoerders aan boord van veerboten geen aanspraak kunnen maken op de hoedanigheid van "passagier" in de zin van de Verordening, ook al wordt dat daarin niet uitdrukkelijk bepaald (zie ook Overweging 2 van de Verordening).

Ik wil nog verduidelijken dat onder "binnenwater" een natuurlijk of kunstmatig bevaarbaar binnenwater, of een stelsel van onderling verbonden wateren, gebruikt voor vervoer, zoals meren, rivieren of kanalen of een combinatie daarvan, wordt verstaan (artikel 3.i.).

§ 2. - Toepassingsgebied van de Verordening.

⁽¹⁸⁾ COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, COM (2008) 816 definitief van 4.12.2008, Toelichting, p. 15.

⁽¹⁹⁾ Zie EUROPEES PARLEMENT, Verslag over het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246 [COD]), Commissie Vervoer en Toerisme, Verslaggever: Michel TEYCHENNE, 2 april 2009, A6-0209/2009, p. 14/55; Wetgevend besluit van het Europees Parlement van 23 april 2009 over het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming, (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), P6 TA (2009)0280, betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen (Medebeslissingsprocedure: eerste lezing), p. 8; H. KENFACK, "Panorama, Contrat de transport, Droit des transports, janvier 2009 – décembre 2010", D.H. 2011, 2 juni 2011, nr. 21, p. 1446 (die onder meer schrijft "sont exclus du Règlement les chauffeurs routiers à bord d'un ferry").

13. Artikel 2 omschrijft het toepassingsgebied van de Verordening als volgt:

"1. Deze Verordening is van toepassing op passagiers die reizen:

a) met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheeping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat;

b) met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheeping gelegen is buiten het grondgebied van een lidstaat en de haven van ontscheeping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, mits de dienst door een Unievervoerder als omschreven in artikel 3, onder e), wordt verricht;

c) met een cruise waarvan de haven van inscheeping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. Artikel 16, lid 2, artikel 18, artikel 19 en artikel 20, leden 1 en 4, zijn echter niet van toepassing op deze passagiers.

2. Deze verordening is niet van toepassing op passagiers die reizen:

a) met schepen met een vergunning om tot 12 passagiers te vervoeren;

b) met schepen waarvan de voor de bedrijfsvoering van het schip verantwoordelijke bemanning uit ten hoogste drie leden bestaat of die voor een passagiersdienst in totaal een afstand van minder dan 500m enkele reis afleggen;

c) op andere excursies en toeristische trips dan cruises; of

d) met schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, evenals originele en individuele replica's van historische passagiersschepen die vóór 1965 zijn ontworpen, voornamelijk zijn gebouwd met de originele materialen en zijn gecertificeerd voor het vervoer van maximaal 36 passagiers.

3. De lidstaten mogen gedurende een periode van twee jaar te rekenen vanaf 18 december 2012 zeegaande vaartuigen van minder dan 300 brutoton die voor binnenlands vervoer worden gebruikt, vrijstellen van de toepassing van deze verordening, op voorwaarde dat de rechten van de passagiers krachtens deze verordening op afdoende wijze in de nationale wetgeving worden gegarandeerd.

4. De lidstaten kunnen passagiersdiensten die vallen onder openbardienstverplichtingen, openbardienstcontracten of geïntegreerde diensten, vrijstellen van de toepassing van deze verordening indien de passagiersrechten die uit deze verordening voortvloeien, in de nationale wetgeving op vergelijkbare wijze worden gegarandeerd.

5. Onverminderd Richtlijn 2006/87/EG en Richtlijn 2009/45/EG wordt niets in deze verordening uitgelegd als een technisch vereiste dat vervoerders, terminalexploitanten of andere entiteiten verplicht hun schepen, infrastructuur, havens of haventerminals, te verbouwen of te vervangen"⁽²⁰⁾.

De voornoemde artikelen 2.1.a. en 2.1.b. doelen op "passagiersdiensten" en niet "op diensten die uitsluitend voor passagiers zijn bestemd".

Ik ben derhalve van mening dat de verordening (EU) nr. 1177/2010 in de regel geldt voor passagiers van veerboten. Dat zou volgens mij alleen anders zijn geweest als het passagiersvervoer gewoonlijk slechts bijkomstig is, zoals bijvoorbeeld op een schip dat hoofdzakelijk koopwaar vervoert maar passagiers mag vervoeren of op een passagiersvrachtschip dat vrachtwagens en hun bestuurders inscheept.

14. Artikel 3 van de Verordening definieert heel wat termen die in artikel 2 worden gebruikt.

Voor de toepassing van deze Verordening zijn de volgende definities van toepassing:

- "grondgebied van een lidstaat" (fundamenteel begrip): grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is als bedoeld in artikel 355 van het Verdrag, op de aldaar vermelde voorwaarden (artikel 3b);
- "vervoerder" (fundamenteel begrip): een natuurlijke of rechtspersoon, maar geen touroperator (dat wil zeggen een organisator of doorverkoper, maar geen vervoerder, zoals bedoeld in artikel 2, leden 2 en 3, Richtlijn 90/314/EEG), reisagent (dat wil zeggen een detailhandelaar die namens een passagier of een touroperator optreedt voor het sluiten van

⁽²⁰⁾ Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad; Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen.

vervoersovereenkomsten) of verkoper van vervoerbewijzen (een detailhandelaar die namens een vervoerder vervoersovereenkomsten sluit en een biljet aflevert, dat een geldig document uitmaakt of enig ander bewijs oplevert van het bestaan van een vervoerovereenkomst), die het grote publiek vervoer aanbiedt door middel van passagiersdiensten of cruises (artikel 3.d, artikel 3.n., artikel 3.o, artikel 3.p., en artikel 3.q.)⁽²¹⁾;

- "Unievervoerder": een vervoerder die gevestigd is op het grondgebied van een lidstaat of vervoer aanbiedt per passagiersdienst naar of vanaf het grondgebied van een lidstaat (artikel 3.e); dat begrip moet zo ruim mogelijk worden uitgelegd (zie Overweging 3);

- "geïntegreerde diensten": onderling verbonden diensten binnen een bepaald geografisch gebied met één informatiedienst, kaartverkoopregeling en dienstregeling (artikel 3.g.);

- "haven": plaats of geografisch gebied met verbeteringswerken en voorzieningen die dienen voor de ontvangst van schepen, waar passagiers regelmatig in- en ontschepen (artikel 3.j.);

- "haventerminal": een door een vervoerder of terminalexploitant bemande terminal in een haven met voorzieningen, zoals incheckbalies, balies voor kaartverkoop of lounges en personeel voor de in- en ontscheping van passagiers die reizen met passagiersdiensten of die een cruise maken (artikel 3.k.), een "terminalexploitant" zijnde een particuliere of openbare instantie op het grondgebied van een lidstaat die verantwoordelijk is voor het bestuur en het beheer van een haventerminal (artikel 3.s.);

- "schip": een vaartuig dat wordt gebruikt voor de zee- en binnenvaart (artikel 3.l.);

- en "vervoersovereenkomst": een overeenkomst tussen een vervoerder en een passagier voor de verstrekking van een of meer passagiersdiensten of cruises (artikel 3.m.).

15. Zoals we opgemerkt hebben, is de Verordening (EU) nr. 1177/2010, krachtens artikel 2.1.c van die verordening, van toepassing op passagiers die met een cruise reizen waarvan de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat⁽²²⁾. Die bepaling voegt hier

⁽²¹⁾ Over de Richtlijn 90/314/CEE, zie supra, nrs. 7 en 8, inz. nr. 8.

⁽²²⁾ Zie supra, nr. 13.

evenwel aan toe dat artikel 16, lid 2, de artikelen 18 en artikel 19, en artikel 20, leden 1 en 4, niet van toepassing zijn op deze passagiers.

Die artikelen zijn opgenomen in Hoofdstuk III van de verordening, met de titel "Verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis".

Dit erg belangrijke Hoofdstuk III zal later besproken worden⁽²³⁾.

Ik preciseer echter al meteen het volgende.

Artikel 16.2 bepaalt dat "indien passagiers door een annulering of vertraging een aansluitende vervoersdienst missen, de vervoerder of, in voorkomend geval, de terminalexploitant, alle redelijke inspanningen moet leveren om de betrokken passagiers van de alternatieve aansluitingen op de hoogte te stellen".

Artikel 18 geeft de reizigers recht op vervangend vervoer of terugbetaling in geval van annulering of van vertraging die een bepaalde duur overschrijdt.

Artikel 19 geeft recht op vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs in geval van vertraging bij aankomst.

Artikel 20, lid 1 en 4, is gesteld als volgt:

"1. Zolang het tijdstip van vertrek niet is aangegeven, gelden de artikelen 17, 18 en 19 niet voor passagiers met een open vervoerbewijs, met uitzondering van passagiers met een reispasje of een abonnement.

(...)

4. Artikel 19 is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden".

Artikel 20.1, dat ik zonet heb aangehaald, verwijst naar artikel 17, dat de passagiers recht geeft op bijstand in geval van annulering of vertraging van het vertrek (maaltijden, verblijf, enz.). Dit artikel betreft echter

⁽²³⁾ Zie infra, nrs. 26 tot 36.

zowel de passagiersdienst als de cruise. Dus ben ik geneigd te denken dat de uitsluiting, door artikel 2.1.c., van de toepassing van artikel 20, lid 1, op de passagiers die met een cruise reizen, slechts geldt voor zover artikel 20, lid 1, betrekking heeft op de artikelen 18 en 19. Artikel 20.1, daarentegen, kan mijns inziens dus worden toegepast op de passagiers die met een cruise reizen, voor zover het betrekking heeft op artikel 17. Uit de bewoordingen van de artikelen 17.1 en 20.1 en uit hun onderling verband volgt met andere woorden dat artikel 17, voor zover dit praktisch haalbaar is, niet van toepassing is op de passagiers die met een cruise reizen en die een open vervoerbewijs hebben, zolang het tijdstip van vertrek niet is aangegeven, met uitzondering van de passagiers met een reispassje of een abonnement.

Volgens mij zijn er twee redenen waarom artikel 2.1.c., in fine, de Verordening (EU) nr. 1177/2010 niet toepast.

Enerzijds wordt het zeevervoer dat deel uitmaakt van de cruise reeds geregeld door de Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten, die ik hierboven heb besproken⁽²⁴⁾. Zoals we hebben opgemerkt, zijn in die richtlijn de beginselen van vervangend vervoer en terugbetaling vastgelegd⁽²⁵⁾.

Anderzijds staat de algemene wil vast om de bepalingen aan te passen aan wat concreet haalbaar en noodzakelijk is⁽²⁶⁾. Welnu, mij lijkt het bijvoorbeeld overdreven te eisen dat een passagier die met een cruise reist, op de hoogte wordt gebracht van de andere mogelijke aansluitingen indien de aansluiting niet verzekerd is. Volgens mij gaat het hier om een toepassing van het hierboven beklemtoonde evenredigheidsbeginsel⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Zie Verordening (EU) nr. 1177/2010, Overweging 20 en supra, nrs. 7 en 8. Zie ook EUROPEES PARLEMENT, Verslag over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming (COM[2008]0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 2 april 2009, A6-0209/2009, p. 43/55.

⁽²⁵⁾ Zie supra, nr. 8 in fine.

⁽²⁶⁾ Zie RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Ontwerp-motivering van de Raad, betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Interinstitutioneel dossier: 2008/0246 (COD), 14 januari 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, p. 5.

⁽²⁷⁾ Zie supra, nr. 11.

16. De tekst van artikel 2 van de Verordening (EU) nr. 1177/2010 verschilt van de oorspronkelijke tekst van de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

Artikel 2, lid 1, betreft, zoals we gezien hebben⁽²⁸⁾, het geografisch toepassingsgebied van de Verordening.

De Commissie had voorgesteld om de verordening toe te passen op passagiersdiensten en cruises tussen havens in de lidstaten alsook in de havens van de lidstaten.

De RAAD VAN DE EUROPESE UNIE meende dat dit aspect van het Commissievoorstel moest worden verduidelijkt teneinde verstoring van de concurrentieverhoudingen tussen de passagiersdiensten binnen de EU en die daarbuiten te voorkomen. In het standpunt van de Raad in eerste lezing zijn de betrokken bepalingen derhalve bijgesteld: er wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds passagiersdiensten waar de haven van inschepping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en anderzijds passagiersdiensten waar de haven van inschepping niet op het grondgebied van een lidstaat gelegen is, maar de haven van ontschepping wel. In het laatste geval is de verordening alleen van toepassing indien de dienst door een vervoerder uit de Unie wordt verricht. De Raad heeft echter gemeend dat ook het begrip "vervoerder uit de Unie" omschreven moest worden en dat het zo ruim mogelijk moest worden opgevat, zodat er zoveel mogelijk passagiersdiensten tussen havens van de EU en andere havens onder de verordening konden vallen (zie artikel 3.e.).

Wat de cruises betreft, heeft de Raad geoordeeld dat de verordening alleen van toepassing is op cruises indien de haven van inschepping zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt, hoewel het Parlement er de voorkeur aan had gegeven dat de Verordening van toepassing was geweest op de passagiers die met een cruise reizen indien de haven van inschepping of ontschepping op het grondgebied van een lidstaat gelegen is. De verantwoording voor dit niet aangenomen amendement luidde als volgt: het voorstel dient te gelden voor alle passagiers en er mogen geen uitzonderingen worden gemaakt; dit amendement heeft tot doel situaties te vermijden waarbij bedrijven een punt van vertrek of aankomst buiten de Europese Unie kiezen om zo de naleving van de in de verordening vervatte bepalingen te omzeilen⁽²⁹⁾.

⁽²⁸⁾ Zie *supra*, nr. 13.

⁽²⁹⁾ Over die verschillende kwesties, zie RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Ontwerp-motivering van de Raad, Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van een

De slottekst van artikel 2.1.c., dat betrekking heeft op de cruises en dan alleen wanneer de haven van inscheeping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, ook al is de vervoerder een vervoerder uit de Europese Unie, stelt volgens mij een probleem in het licht van artikel 20 van het Handvest van de fundamentele rechten van de Europese Unie. Laatstgenoemde bepaling betreft, zoals we weten, de gelijkheid in rechte. Toepassingsmoeilijkheden zijn misschien niet uit te sluiten.

Artikel 2, lid 3 en 4, betreft, zoals we gezien hebben⁽³⁰⁾, de gevallen die vrijgesteld zijn van toepassing van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.

Het oorspronkelijke voorstel van de COMMISSIE bestreek in beginsel alle passagiersdiensten, ongeacht het aantal vervoerde passagiers, de voor de dienst afgelegde afstand, het doel van de reis, enz. De Commissie had alleen de mogelijkheid tot vrijstelling door de lidstaten ingebouwd voor diensten die onder een openbaredienstcontract vallen.

Voor de RAAD VAN DE EUROPESE UNIE was het belangrijk om die bepalingen aan te passen aan wat, volgens de Raad, praktisch haalbaar en noodzakelijk was.

De Raad heeft dus een aantal gevallen bepaald die van de toepassing van de Verordening zijn vrijgesteld.

Zo worden de passagiers vrijgesteld indien zij reizen met schepen met een vergunning om tot een bepaald aantal passagiers te vervoeren; de Verordening heeft uiteindelijk bepaald dat het niet van toepassing zou zijn op de passagiers die reizen met schepen met een vergunning om tot twaalf passagiers te vervoeren. De Raad had zesendertig voorgesteld; het Parlement heeft dat aantal beperkt tot twaalf, op grond dat het aantal van zesendertig passagiers het toepassingsgebied van de Verordening te zeer zou beperken. Bij het afwegen van de belangen van de passagiers en die van de KMO's wogen de belangen van de passagiers uiteindelijk dus iets zwaarder

verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Interinstitutioneel dossier: 2008/0246 (COD), 14 januari 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, p. 4; EUROPEES PARLEMENT, Ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing betreffende het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: INES AYALA SENDER, 10 juni 2010, A7-0177/2010, p. 13/45.

⁽³⁰⁾ Zie supra, nr. 13.

door. De gekozen oplossing let bijgevolg minder op het verschil met het vervoer op de binnenwateren, waarvan de schepen doorgaans geëxploiteerd worden door kleinere ondernemingen, met name in Centraal en Oost-Europa. Bulgarije en Roemenië wensten overigens twee verschillende verordeningen om een duidelijk onderscheid te maken met de problematiek van het vervoer op de binnenwateren.

De Raad heeft ook de passagiers buiten de toepassing van de Verordening gelaten indien zij reizen met schepen met niet meer dan drie bemanningsleden of met een passagiersdienst waarmee in totaal een enkele reis van niet meer dan vijfhonderd meter wordt afgelegd. Eveneens uitgesloten zijn excursies en sightseeing (andere dan cruises), zoals, bijvoorbeeld, het vervoer met de 'bateaux mouches' op de Seine in Parijs.

De Raad heeft ook geoordeeld dat de lidstaten voor een periode van twee jaar zeegaande vaartuigen van minder dan 300 brutoton, dat wil zeggen met een capaciteit van ongeveer 350 personen, die voor binnenlands vervoer worden gebruikt, kunnen vrijstellen. Indien een lidstaat hiertoe besluit, dient hij via het nationale recht de rechten van de passagiers evenwel op passende wijze te beschermen. Het EUROPEES PARLEMENT had die bepaling willen schrappen, enerzijds omdat die afwijking een aanzienlijke beperking van het toepassingsgebied zou betekenen, anderzijds omdat zij overbodig lijkt, daar de passagiersrechten in elk geval op afdoende wijze in de nationale wetgeving moeten worden gegarandeerd.

De Raad heeft daarenboven geoordeeld dat de lidstaten passagiersdiensten die onder openbaredienstverplichtingen, openbaredienstcontracten of geïntegreerde diensten vallen, kunnen vrijstellen indien de passagiersrechten in de nationale wetgeving op afdoende wijze worden gegarandeerd. De slottekst van artikel 2.4 luidt als volgt: "indien de passagiersrechten die uit deze verordening voortvloeien, in de nationale wetgeving op vergelijkbare wijze worden gegarandeerd". Het amendement werd voorgesteld door het EUROPEES PARLEMENT, dat het bijvoeglijk naamwoord "afdoend" als te zwak ervoer.

Het EUROPEES PARLEMENT heeft de aanpak van de COMMISSIE in beginsel gevolgd, maar heeft voor de lidstaten de mogelijkheid toegevoegd om stedelijke en voorstedelijke vervoersdiensten vrij te stellen. De Raad heeft dit amendement niet overgenomen, maar heeft geoordeeld dat de vrijstellingen van de toepassing van de verordening die

hij voorstelt, er in de praktijk toe zouden leiden dat vele van dergelijke diensten zouden worden vrijgesteld⁽³¹⁾.

Zoals we gezien hebben⁽³²⁾, bepaalt artikel 2, lid 5, dat niets in die verordening kan worden uitgelegd als een technisch vereiste dat vervoerders, terminalexploitanten of andere entiteiten verplicht hun schepen, infrastructuur, havens of haventerminals te verbouwen of te vervangen.

Die tekst werd voorgesteld door de RAAD, met als enig verschil dat hierin de woorden "installaties in havens" voorkwamen in de plaats van de woorden "de havens", wat meer beperkend kon overkomen (zie de artikelen 3.j en 3.k., die de haven en de haventerminal omschrijven).

Het EUROPEES PARLEMENT vreesde dat lid 5 kon worden gebruikt om vrijstellingen te creëren en de opname ervan leek volgens het Parlement ook overbodig, aangezien de verordening dergelijke verplichtingen niet oplegt. De rapporteur bij het EUROPEES PARLEMENT, Mevrouw Inés AYALA SENDER, heeft voorgesteld om lid 5 te schrappen, op grond "dat wetgevers bijzonder voorzichtig dienen te zijn om te voorkomen dat elementen van deze verordening worden gebruikt als excuus voor een passieve opstelling"⁽³³⁾.

Die tekst werd behouden, zij het in een licht gewijzigde vorm, vermoedelijk omdat er hierover een vergelijk werd bereikt. Gelet op de hierboven beschreven voorwaarden

⁽³¹⁾ Over die verschillende kwesties, zie RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Ontwerp-motivering van de Raad, Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Interinstitutioneel dossier: 2008/0246 (COD), 14 januari 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, p. 4 en 5; EUROPEES PARLEMENT, Ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing betreffende het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: INES AYALA SENDER, 14 april 2010, 2008/0246 (COD), p. 13/39, 38/39 en 39/39; EUROPEES PARLEMENT, Ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing betreffende het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: INES AYALA SENDER, 10 juni 2010, A7-0177/2010, p. 15/47; L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, p. 22.

⁽³²⁾ Zie *supra*, nr. 13.

⁽³³⁾ Zie EUROPEES PARLEMENT, Ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing betreffende het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: INES AYALA SENDER, 10 juni 2010, A7-0177/2010, p. 15/45 en 44/45.

waaronder de tekst werd aangenomen, kan redelijkerwijs ervan worden uitgegaan dat lid 5 beperkend moet worden uitgelegd.

§ 3. Door de Verordening gegeven definities

17. Artikel 3 omschrijft bepaalde begrippen die in deze Verordening worden aangewend.

De meeste definities zijn al eerder aan bod gekomen⁽³⁴⁾.

Tevens bepaalt artikel 3 wat voor de toepassing van de Verordening moet worden verstaan onder:

- "gehandicapte" of "persoon met beperkte mobiliteit": elke persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of nog ten gevolge van ouderdom, en wiens situatie vereist dat hij passende aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan zijn bijzondere behoeften worden aangepast (artikel 3.a.);
- "toegangsvoorwaarden": toepasselijke normen, richtsnoeren en informatie inzake de toegankelijkheid van haventerminals en schepen, en de faciliteiten ervan, voor gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit (artikel 3.c);
- "uitvoerende vervoerder": een andere persoon dan de vervoerder, die feitelijk het vervoer in zijn geheel of gedeeltelijk verricht (artikel 3.h.);
- "boeking": een boeking van een specifiek vertrek van een passagiersdienst of een cruise (artikel 3.r.);
- en onder "scheepvaartincident": schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip (artikel 3.u.).

18. De definities van de gehandicapte en van de persoon met beperkte mobiliteit zijn, in wezen, van meet af aan voorgesteld door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

⁽³⁴⁾ Zie supra, nrs. 12 en 14.

Het EUROPEES PARLEMENT had een ruimere of althans nauwkeurigere definitie voorgesteld. Het had voorgesteld dat onder "gehandicapte" of "persoon met beperkte mobiliteit" ook alle personen zouden worden verstaan wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een psychosociale handicap of stoornis.

Het EUROPEES PARLEMENT had zijn amendement als volgt verantwoord: "Om de verordening goed te kunnen interpreteren is het van belang expliciet ook psychosociale stoornissen (ook bekend als psychiatrische of geestelijke stoornissen) in de definitie op te nemen, aangezien deze groep veelal vergeten wordt als het gaat om hulpverlening aan personen met handicaps en bij het geven van opleiding om mensen bewust te maken van personen met handicaps".

Het amendement werd niet opgenomen in het Standpunt van de RAAD VAN DE EUROPESE UNIE. Al ligt de oplossing, na lezing van de voorbereidende werkzaamheden, niet voor de hand, schijnt de juiste uitlegging van artikel 3.a. van de Verordening die te zijn waarin de psychosociale handicap uitgesloten wordt als criterium voor het omschrijven van de begrippen 'gehandicapte' of 'persoon met beperkte mobiliteit'⁽³⁵⁾. Aangezien artikel 3.a. echter ook geldt voor de persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van "enige andere oorzaak van handicap", is het moeilijk te begrijpen waarom, in het kader van die "andere oorzaak van handicap", de psychosociale stoornis van een persoon noodzakelijkerwijs uitgesloten moet worden uit de beoordeling van die "andere oorzaak van handicap". Volgens mij gaat het hier om een feitelijke beoordelingskwestie.

§ 4. - Vervoerbewijzen en niet-discriminerende voorwaarden van de overeenkomst.

⁽³⁵⁾ Over het voorgestelde amendement, zie EUROPEES PARLEMENT, Verslag over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming (COM[2008]0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 2 april 2009, A6-0209/2009, p. 11/55; RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Ontwerp-motivering van de Raad, Betreft: Gemeenschappelijk standpunt door de Raad goedgekeurd met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Interinstitutioneel dossier: 2008/0246 (COD), 27 november 2009, 14849/09, ADD 1, pp. 10 en 11.

19. Artikel 4 van de Verordening heeft betrekking op het document dat recht geeft op vervoer en bepaalt niet-discriminerende voorwaarden van de overeenkomst.

Het is gesteld als volgt:

"1. Vervoerders geven de passagier een vervoerbewijs, tenzij, volgens de nationale wetgeving, andere documenten recht geven op vervoer. Het vervoerbewijs kan elektronisch zijn.

2. De door vervoerders of verkopers van vervoerbewijzen toegepaste overeenkomstvoorwaarden en tarieven zullen, onverminderd sociale tarieven, aan het grote publiek worden aangeboden zonder rechtstreekse of onrechtstreekse discriminatie op grond van de nationaliteit van de eindgebruiker of de plaats van vestiging van de vervoerders of de verkopers van vervoerbewijzen in de Unie".

Inhoudelijk verschilt deze tekst niet sterk van de tekst die oorspronkelijk was voorgesteld door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN⁽³⁶⁾.

De tekst van de Verordening is terug te vinden in het document van de RAAD VAN DE EUROPESE UNIE van 16 december 2009 met betrekking tot het Standpunt door de Raad met het oog op de aanneming van de VERORDENING⁽³⁷⁾. Zij blijkt ingegeven te zijn door de behoefte aan duidelijkheid.

§ 5. - De algemene bepaling betreffende de andere uitvoerende partijen.

20. Artikel 5, dat niet bestond in de tekst die oorspronkelijk was voorgesteld door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, is ingevoerd door de RAAD VAN DE EUROPESE UNIE om de bepalingen betreffende het uitbesteden van bepaalde uit de verordening voortvloeiende verplichtingen te verduidelijken door een algemeen artikel over andere uitvoerende partijen toe te voegen⁽³⁸⁾.

⁽³⁶⁾ Zie supra noot 18, Toelichting gevolgd van het Voorstel, p. 17.

⁽³⁷⁾ Zie RAAD VAN DE EUROPESE UNIE: Voorwerp: Standpunt door de Raad met het oog op de aanneming van de VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, Interinstitutioneel dossier: 2008/0246 (COD), 16 december 2009, 14849/09, DG.C.III.A., p. 18.

⁽³⁸⁾ Zie supra, noot 35, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Ontwerp-motivering van de Raad, 27 november 2009, 14849/09, ADD 1, p. 10.

Artikel 5 luidt als volgt:

"1. Indien de vervulling van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening is toevertrouwd aan een uitvoerende vervoerder, dat wil zeggen, "ik herinner eraan, "volgens artikel 3.h, een andere persoon dan de vervoerder, die feitelijk het vervoer in zijn geheel of gedeeltelijk verricht, een verkoper van vervoerbewijzen of enige andere persoon, blijven de vervoerder, de reisagent, de touroperator of de terminalexploitant die dergelijke verplichtingen hebben toevertrouwd, in de uitoefening van hun taak aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van die uitvoerende partij.

2. In aanvulling op het bepaalde in lid 1 valt degene aan wie de vervoerder, de reisagent, de touroperator of de terminalexploitant de vervulling van een verplichting heeft toevertrouwd, bovendien, voor de verplichting die hem is toevertrouwd, onder de bepalingen van deze verordening, daaronder begrepen bepalingen inzake aansprakelijkheden en verweren".

§ 6. - De fundamentele regel van de Uitsluiting van ontheffing.

21. Artikel 6 heeft betrekking op de uitsluiting van ontheffing en de beperking van rechten en verplichtingen ingevolge deze Verordening.

De oorspronkelijke tekst van de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN verschilt van die van de Verordening maar had dezelfde fundamentele doelstelling.

De tekst van artikel 6 van de Verordening luidt als volgt: "Van rechten en verplichtingen ingevolge deze verordening mag geen ontheffing worden gegeven of zij mogen niet worden beperkt door met name een afwijking of restrictieve clausule in de vervoersovereenkomst".

Ik ben ertoe geneigd om artikel 6 aldus te interpreteren dat, in de in de Verordening bedoelde aangelegenheden, de Verordening en alleen de Verordening van toepassing is.

Deze interpretatie is om de volgende redenen verantwoord.

Enerzijds werd tijdens de voorbereidende werkzaamheden de vraag gesteld of de bovenaangehaalde tekst al dan niet moest aangevuld worden met een lid volgens welke de

vervoerders de reiziger contractvoorwaarden kunnen aanbieden die voor hem gunstiger zijn dan de in deze verordening voorziene voorwaarden⁽³⁹⁾. Deze overigens vrij vage tekst - wat betekent de uitdrukking "contractuele voorwaarden die gunstiger zijn"? - werd uiteindelijk niet aangenomen.

Anderzijds is een interpretatie die van de door mij voorgestelde afwijkt m.i. minder verenigbaar met het subsidiariteitsbeginsel en het beginsel van de doeltreffende, eenvormige juridische bescherming, zoals zij te dezen werden beklemtoond door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, met name in artikel 28 van de Verordening betreffende de Sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de bepalingen van deze Verordening⁽⁴⁰⁾.

Afdeling 3. - Verordening (EU) nr. 1177/2010 en de Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

§ 1. - De inhoud van Hoofdstuk II van de Verordening.

22. De Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit vormen Hoofdstuk II van de Verordening (EU) nr. 1177/2010 en hebben betrekking op het Recht op vervoer (artikel 7), de Afwijkingen en bijzondere voorwaarden (artikel 8), de Toegankelijkheid en informatie (artikel 9), het Recht op bijstand in de havens en aan boord van de schepen (artikel 10), de Voorwaarden waaronder bijstand wordt verleend (artikel 11), de Ontvangst van kennisgevingen en aanwijzing van verzamelpunten (artikel 12), de Kwaliteitsnormen voor bijstand (artikel 13), de Opleiding en instructies (artikel 14) en de Schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen (artikel 15).

De Overwegingen van de Verordening (Overwegingen 6 tot 11) die handelen over de personen met beperkte mobiliteit benadrukken de noodzaak om het vervoer van die personen te aanvaarden en het niet te weigeren, behalve om door de bevoegde instanties vastgestelde en op grond van de

⁽³⁹⁾ Zie supra, noot 18, COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Toelichting gevolgd van het Voorstel, p. 18; supra, noot 37, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 19; supra, noot 33, EUROPEES PARLEMENT, p. 18/45.

⁽⁴⁰⁾ Zie supra, nr. 11.

veiligheid gerechtvaardigde redenen (Overweging 6), de noodzaak voor die personen om aanspraak te kunnen maken op kosteloze bijstand in de havens (Overweging 6, 7 en 8) en aan boord van passagiersschepen (Overweging 6 en 7), de noodzaak om aan die personen bijstand te verzekeren door hiertoe opgeleide zeevarenden (Overweging 9) en de noodzaak om rekening te houden met de behoeften van de gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die verschillende vervoerswijzen moeten kunnen gebruiken en op een vlotte manier van het ene vervoersmiddel op het andere moeten kunnen overstappen, een en ander overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsvoorschriften voor de exploitatie van schepen (Overweging 11).

De voornaamste bepalingen van Hoofdstuk II betreffen het Recht op vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, behoudens Afwijkingen, hun Recht op kosteloze bijstand in havens en aan boord van passagiersschepen en hun recht op schadevergoeding in geval van verlies van of schade aan mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen.

§ 2. - Het Recht op vervoer, behoudens Afwijkingen.

23. Artikel 7 van de Verordening bepaalt dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit in de regel recht hebben op vervoer⁽⁴¹⁾. Elke vorm van willekeur is verboden.

Artikel 7 luidt als volgt:

"1. Vervoerders, reisagenten en touroperators mogen niet om reden van handicap of beperkte mobiliteit als zodanig weigeren een boeking te aanvaarden, een vervoerbewijs af te geven of anderszins te verstrekken of iemand te laten inschepen.

2. Boeking en vervoerbewijzen worden zonder extra kosten aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit aangeboden, onder dezelfde voorwaarden die voor alle andere passagiers gelden".

Dat algemeen beginsel staat uiteraard enkele afwijkingen toe.

Artikel 8, lid 1 en 2, luidt als volgt:

⁽⁴¹⁾ Voor de definitie van "gehandicapten" en "personen met beperkte mobiliteit", zie artikel 3.a. van de Verordening en supra nrs. 17 en 18.

"1. In afwijking van artikel 7, lid 1, mogen vervoerders, reisagenten en touroperators weigeren een boeking te aanvaarden voor of een vervoerbewijs af te geven of anderszins te verstrekken aan een gehandicapte persoon of aan een persoon met beperkte mobiliteit, of deze persoon te laten inschepen:

a) wanneer dit noodzakelijk is om te voldoen aan de veiligheidseisen die in de internationale wetgeving, wetgeving van de Unie of nationale wetgeving zijn vastgesteld of om te voldoen aan de door de bevoegde autoriteiten vastgestelde veiligheidseisen;

b) wanneer het ontwerp van het passagiersschip of de haveninfrastructuur en -installatie, waaronder de haventerminals, het in- of ontschepen of vervoeren van bovengenoemde persoon op een veilige of operationeel haalbare wijze onmogelijk maakt.

2. Indien op grond van lid 1 geweigerd wordt een boeking te aanvaarden of een vervoerbewijs af te geven of anderszins te verstrekken, doen de vervoerders, de reisagenten en de touroperators alle redelijke inspanningen om de betrokkene aanvaardbaar alternatief vervoer met een door de vervoerder verzorgde passagiersdienst of cruise aan te bieden".

De overige bepalingen van artikel 8 vullen de voornoemde essentiële bepalingen aan: gevolgen in geval van weigering tot inscheping (artikel 8.3), begeleiding door een andere persoon die in staat is de bijstand te bieden die de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit nodig heeft (artikel 8.4) en wijze waarop de beslissingen worden gemeld aan de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit (artikel 8.5).

Artikel 7 en artikel 8 zijn uiteraard besproken tijdens de voorbereidende werkzaamheden.

Vele van die discussies hadden betrekking op vereenvoudigingen en verduidelijkingen.

Interessanter was de vraag of gezondheidsvereisten een afwijking van het recht op vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit konden rechtvaardigen.

De COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN had voorgesteld dat een gehandicapte onder verwijzing naar de veiligheidseisen of de structuur van het betrokken passagiersschip het vervoer zou kunnen worden ontzegd. De

RAAD VAN DE EUROPESE UNIE heeft aan die redenen ook nog gezondheidseisen toegevoegd ten einde rekening te houden met gevallen waarin de medische toestand van de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit zodanig is dat hem of haar geen veilig vervoer kan worden gegarandeerd. Het EUROPEES PARLEMENT en, na het Parlement, de Verordening hebben die toevoeging geweigerd. Het EUROPEES PARLEMENT merkte op dat gezondheidsrisico's, bijvoorbeeld betreffende epidemieën, betrekking hebben op alle passagiers en niet als reden mogen aangevoerd worden om passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit te weigeren⁽⁴²⁾.

Uit de voorgaande overwegingen volgt dat de Afwijkingen van het Recht op vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit op een beperkende wijze moeten worden geïnterpreteerd.

§ 3. - Het Recht op kosteloze bijstand in de havens en aan boord van de schepen.

24. Gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit genieten tevens kosteloze bijstand in de havens en aan boord van de schepen.

Professor Loïc GRARD merkt terzake het volgende op: "cela passe d'abord par l'amélioration de l'accessibilité des services d'assistance pour les personnes à mobilité réduite (art. 11 s. - Annexes II et III au Règlement) et évidemment par une accessibilité facilitée au transport (art. 9)"⁽⁴³⁾.

Artikel 14 van de Verordening bepaalt dus, enerzijds, dat de vervoerders en in voorkomend geval de terminalexploitanten procedures vaststellen voor opleiding van het personeel, met inbegrip van instructies ter zake van de problematiek van gehandicapten (sensibilisering voor de gehandicaptenproblematiek en bijstand aan gehandicapten) en, anderzijds, dat die verplichting bestaat onverminderd, onder meer, de regelingen die zijn aangenomen overeenkomstig de Herziene Rijnvaartakte en het Verdrag betreffende de scheepvaart op de Donau.

⁽⁴²⁾ Over deze vraag, zie *supra*, noot 37, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 21, *supra*, noot 26, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 6; *supra*, noot 33; EUROPEES PARLEMENT, p. 6/45.

⁽⁴³⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", *Revue de droit des transports* 2011, comm. 23, p. 23.

Artikel 10 van de Verordening stelt een fundamenteel beginsel vast.

Het luidt als volgt: "Met inachtneming van de toegangsvoorwaarden als bedoeld in artikel 9, lid 1, verstrekken vervoerders en terminalexploitanten, binnen de grenzen van hun bevoegdheid, kosteloze bijstand, als nader omschreven in de bijlagen II en III, aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit in havens, ook bij in- en ontscheping, en aan boord van schepen. De bijstand wordt waar mogelijk aangepast aan de individuele behoeften van de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit".

Artikel 9, lid 1, waarnaar artikel 10 in verband met de toegangsvoorwaarden verwijst luidt als volgt: "In samenwerking met representatieve organisaties van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, stellen vervoerders en terminalexploitanten, zo nodig via hun organisaties, niet-discriminerende toegangsvoorwaarden voor het vervoer van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit en hun begeleiders vast. De nationale handhavingsinstanties worden op verzoek van de toegangsvoorwaarden in kennis gesteld".

De bijlagen II en III waarnaar, in verband met de kosteloze bijstand, ook artikel 10 verwijst, geven een nadere omschrijving van het voorwerp van die bijstand.

Bijlage II handelt over de bijstand in havens, inclusief bij in- en ontscheping, bijvoorbeeld bijstand en regelingen die nodig zijn om gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit in staat te stellen zich van een punt van binnenkomst naar de eventuele incheckbalie of naar het schip te begeven, of nog, over de afhandeling van alle benodigde mobiliteitshulpmiddelen, inclusief apparatuur zoals elektrische rolstoelen.

Bijlage III handelt over de bijstand aan boord van schepen, bijvoorbeeld het vervoer van medische apparatuur en van de mobiliteitshulpmiddelen die de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit nodig heeft, inclusief elektrische rolstoelen, of nog, het op verzoek leveren van alle redelijke inspanningen om te komen tot een stoelopstelling die tegemoetkomt aan de behoeften van gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit, voor zover de veiligheidseisen en de beschikbaarheid dit toestaan.

De bewoordingen die worden gebruikt in artikel 10 van de Verordening en in de bepalingen waarnaar dit artikel

verwijst, hebben tot doel, enerzijds, de vervoerders en de havenautoriteiten in staat te stellen te voorzien in de specifieke noden van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit en, anderzijds, hun de best mogelijke dienstverlening te verzekeren⁽⁴⁴⁾.

§ 4. - Het recht op schadevergoeding in geval van verlies van of schade aan mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen.

25. Artikel 15 van de Verordening voorziet in het recht op schadevergoeding in geval van verlies van of schade aan rolstoelen en andere mobiliteitshulpmiddelen, bij de afhandeling ervan in de havens of aan boord van de schepen.

Artikel 15 luidt ondubbelzinnig als volgt:

"1. Vervoerders en terminalexploitanten zijn aansprakelijk voor verlies ten gevolge van verlies van of schade aan mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen, gebruikt door een gehandicapte of een persoon met beperkte mobiliteit, indien de gebeurtenis die tot het verlies heeft geleid te wijten was aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder of de terminalexploitant. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

2. De in lid 1 bedoelde schadevergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

3. De leden 1 en 2 gelden niet wanneer -het betreft hier een samenlopende schadevergoeding- artikel 4 van Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen van toepassing is.

4. Bovendien zullen alle inspanningen worden geleverd om snel voor tijdelijke vervanging van de hulpmiddelen door een geschikt alternatief te zorgen"⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁴⁾ Zie *supra*, noot 37, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 24; *supra*, noot 26, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 7; *supra*, noot 31, EUROPEES PARLEMENT, 14 april 2010, p. 21/39.

⁽⁴⁵⁾ Over Verordening (EG) nr. 392/2009, zie *supra*, nr. 6. Artikel 4 van die Verordening luidt als volgt: "Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de

Volgens de bewoordingen van artikel 15, lid 1, in fine, wordt dus "schuld of nalatigheid van de vervoerder aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident". Ik herinner eraan dat krachtens artikel 3.u., voor de toepassing van de Verordening onder "scheepvaartincident" wordt verstaan, "schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip".

De voorbereidende werkzaamheden hebben beklemtoond dat het nodig was de tekst die oorspronkelijk was voorgesteld door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, te verduidelijken.

De belangrijkste verduidelijking is m.i. die welke betrekking heeft op lid 4⁽⁴⁶⁾, meer bepaald het adjectief "geschikt".

De RAAD VAN DE EUROPESE UNIE had de volgende tekst voorgesteld: "4. Bovendien zullen alle inspanningen worden geleverd om snel voor tijdelijke vervanging van de hulpmiddelen te zorgen".

Het EUROPEES PARLEMENT heeft het volgende Amendement voorgesteld: "4. Bovendien zullen alle inspanningen worden geleverd om snel voor geschikte tijdelijke vervanging van de hulpmiddelen te zorgen". Het EUROPEES PARLEMENT heeft zijn Amendement als volgt verantwoord: "Het betreft een belangrijke verduidelijking aangezien bij de verplichting om zorg te dragen voor tijdelijke vervanging van verloren of beschadigde hulpmiddelen tevens rekening gehouden dient te worden met de behoeften van de betrokken persoon".

De tekst van de Verordening sluit, zoals vastgesteld, nauw aan bij de tekst die door het EUROPEES PARLEMENT is voorgesteld.

Professor Loïc GRARD schrijft over het bovengenoemde recht op financiële schadevergoeding als bedoeld in artikel 15, lid 1: "Un effort appréciable est donc consenti. Ce qui place les transports en situation d'exemple dans la législation européenne"⁽⁴⁷⁾.

vervoerder bepaald op grond van artikel 3, lid 3, van het Verdrag van Athene. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten".

⁽⁴⁶⁾ Zie supra, noot 33, EUROPEES PARLEMENT, p. 29/45.

⁽⁴⁷⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, p. 23.

Afdeling 4. - De Verordening (EU) nr. 1177/2010 en de verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis.

§ 1. - Inhoud van Hoofdstuk III van de Verordening.

26. De verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis vormen Hoofdstuk III van de Verordening (EU) nr. 1177/2010 (artikelen 16 tot 21).

Didactisch gezien, bestaat dat Hoofdstuk III volgens mij uit vier delen: de toestand in geval van annulering of vertraging van het vertrek (artikelen 16, 17 en 18), de toestand in geval van vertraging bij aankomst (artikel 19), de ontheffingen (artikel 20) en het recht voor passagiers om zich te beroepen op de toepassing van het gemeen recht (artikel 21).

De bepalingen van Hoofdstuk III van de Verordening worden door velen ongetwijfeld als de belangrijkste van die tekst beschouwd, zodat ze waarschijnlijk ook door anderen zullen worden besproken en het minder aangewezen is om in deze Openingsrede bij alle artikelen lang te blijven stilstaan ⁽⁴⁸⁾.

§ 2. - De toestand in geval van annulering of vertraging van het vertrek.

27. In geval van annulering of vertraging van het vertrek kunnen de passagiers zich op drie soorten rechten beroepen. Het gaat meer bepaald om de volgende rechten. Artikel 16 legt de informatieverplichting en het daaruit voortvloeiende recht vast. Artikel 17 legt het recht op bijstand vast. Artikel 18 geeft de reizigers in geval van annulering van het vertrek of van een vertraging van meer dan negentig minuten recht op vervangend vervoer of terugbetaling; dat is ook het geval indien de vertraging of de annulering te voorzien zijn. Ik herinner eraan dat krachtens artikel 2.1.c. van de Verordening, de artikelen

⁽⁴⁸⁾ Zie L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", *Revue de droit des transports* 2011, comm. 23, p. 22 e.v.; H. KENFACK, "Panorama, Contrat de transport, Droit des transports, janvier 2009 – décembre 2010", *D.H.* 2011, 2 juni 2011, nr. 21, p. 1446 e.v. Over de gevallen waarin bepaalde artikelen van Hoofdstuk III niet van toepassing zijn op cruises, zie supra, nrs. 13, 14 en 15.

16.2, en 18 niet van toepassing zijn op passagiers die met een cruise reizen.

28. Ik blijf enkel stilstaan bij artikel 17 van de Verordening, met als opschrift "Bijstand in geval van annulering of vertraging van het vertrek".

Artikel 17 luidt als volgt:

"1. Indien een vervoerder redelijkerwijs verwacht dat het vertrek van een passagiersdienst of een cruise wordt geannuleerd of een vertraging van meer dan 90 minuten na de geplande vertrektijd zal oplopen, worden aan de passagiers die uit haventerminals vertrekken gratis snacks, maaltijden of verfrissingen aangeboden die in een redelijke verhouding staan tot de wachttijd, mits deze beschikbaar zijn of redelijkerwijs kunnen worden geleverd.

2. In geval van annulering of vertraging van het vertrek waarbij een verblijf van één of meer nachten of een langer verblijf dan door de passagier gepland noodzakelijk wordt, biedt de vervoerder, voor zover en indien zulks fysiek mogelijk is, de passagiers die uit haventerminals vertrekken, naast de in lid 1 bepaalde snacks, maaltijden of verfrissingen ook gratis passend verblijf aan boord of op de wal aan, evenals vervoer tussen de haventerminal en de plaats van het verblijf. De vervoerder mag de totale kosten per passagier van het verblijf op de wal beperken tot 80 EUR per nacht gedurende maximaal drie nachten, daarbij het vervoer tussen de haventerminal en de plaats van het verblijf niet inbegrepen.

3. Bij de toepassing van de leden 1 en 2 besteedt de vervoerder bijzondere aandacht aan de behoeften van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit en hun begeleiders".

29. Artikel 20 beperkt het toepassingsgebied van artikel 17.

Krachtens artikel 20.1, dat -pro memorie- niet van toepassing is op cruises (artikel 2.1.c.), geldt artikel 17 "zolang het tijdstip van vertrek niet is aangegeven, (...)niet voor passagiers met een open vervoerbewijs, met uitzondering van passagiers met een reispasje of een abonnement".

Artikel 20.2 bepaalt dat artikel 17 "niet van toepassing (is) indien de passagier nog voor de aankoop van het

vervoerbewijs op de hoogte is gesteld van de annulering of de vertraging, of indien de annulering of de vertraging aan de passagier te wijten is".

Artikel 20.3 luidt als volgt: "artikel 17, lid 2, (pro memorie: het gaat hier om accommodatie) is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen".

In artikel 20.3 valt de bewijslast dus op de vervoerder.

30. In de Overwegingen van de Verordening wordt uitgelegd wat moet worden verstaan onder "accommodatie" en onder "weersomstandigheden waardoor de veilige bedrijfsvoering van het schip in gevaar komt".

Overweging 13 van de Verordening legt de nadruk op het voornoemde begrip "accommodatie". Zij vermeldt dat "Adequate accommodatie voor passagiers (...) niet noodzakelijkerwijs (hoeft) te bestaan uit hotelkamers, maar (...) ook de vorm (kan) aannemen van andere geschikte accommodatie die naar gelang van de omstandigheden in de desbetreffende specifieke situatie, van de passagiersvoertuigen en de kenmerken van het schip beschikbaar is". Zij vermeldt voorts: "In dergelijke situaties en wanneer er aantoonbaar sprake is van buitengewone en dringende omstandigheden, moeten vervoerders –in samenwerking met de civiele autoriteiten– ten volle gebruik kunnen maken van de daartoe beschikbare voorzieningen".

Met betrekking tot de "weersomstandigheden waardoor de veilige bedrijfsvoering van het schip in gevaar komt", vermeldt Overweging 16 van de Verordening dat die omstandigheden "onder meer (bestaan in) harde wind, zware zegang, sterke stroming, moeilijke ijsomstandigheden en uitzonderlijk hoge of lage waterstanden, orkanen, tornado's en overstromingen". Volgens Overweging 19 wordt de in artikel 20.3 bedoelde ontheffing verklaard door het feit dat "weersomstandigheden waardoor de veilige bedrijfsvoering van het schip in gevaar komt, zich (...) aan de feitelijke controle van de vervoerder onttrekken". Loïc GRARD schrijft het volgende over die ontheffing: "Cette réserve est propre au maritime. Elle a été conçue pour éviter que le transporteur ne soit tenté de prendre la mer par mauvais temps, juste pour éviter de devoir déboursier des montants trop importants. Pour un gros

ferry, compte tenu du nombre de passagers, l'obligation peut en effet atteindre des sommes fort élevées"⁽⁴⁹⁾.

Zoals we er reeds op wezen, biedt artikel 17.2 de passagier accommodatie "voor zover (...)zulks fysiek mogelijk is"⁽⁵⁰⁾. Die voorwaarde kwam reeds voor in de door de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN voorgestelde tekst. Het EUROPEES PARLEMENT heeft voorgesteld om die voorwaarde te schrappen. Het EUROPEES PARLEMENT verantwoordde zijn standpunt als volgt: "De schadeloosstelling mag niet afhankelijk worden gemaakt van vage materiële factoren. Het gaat niet op iemand te laten betalen die door de vertraging van een dag al schade heeft opgelopen"⁽⁵¹⁾. De tekst van de Verordening neemt dat amendement niet over.

§ 3. - De toestand in geval van vertraging bij aankomst.

31. Artikel 19 van de Verordening geeft passagier recht op een vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs in geval van vertraging bij aankomst. Het is niet van toepassing op cruises (artikel 2.1.c.).

De vergoeding staat in verhouding tot de omvang van de vertraging en de oorspronkelijk geregelde dienst van de reis; een vergoeding van 100% is in de regel echter uitgesloten(zie evenwel artikel 19.2.).

Artikel 19.1, een essentiële bepaling, is als volgt gesteld:

"1. Zonder het recht op vervoer te verliezen, kunnen passagiers de vervoerder om schadevergoeding verzoeken indien zij bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming vertraging oplopen. Het minimumbedrag van de vergoeding is 25% van de prijs van het vervoerbewijs voor een vertraging van minstens:

a) één uur in geval van een geregelde dienst met een duur van hooguit vier uur;

⁽⁴⁹⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, p. 23.

⁽⁵⁰⁾ Zie *supra*, nr. 28.

⁽⁵¹⁾ Zie EUROPEES PARLEMENT, Ontwerpverslag over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming (COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)) Commissie vervoer en toerisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNÉ, 27 januari 2009, 2008/0246 (COD), p. 19/28.

b) twee uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vier, maar minder dan acht uur;

c) drie uur in geval van een geregelde dienst van meer dan acht, maar ten hoogste vierentwintig uur; of

d) zes uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vierentwintig uur.

Indien de vertraging dubbel zo lang duurt als aangegeven onder a) tot en met d), bedraagt de vergoeding 50 % van de prijs van het vervoerbewijs".

Artikel 19, derde en zesde lid, preciseert wat moet worden verstaan onder "prijs van het vervoerbewijs" in de zin van artikel 19.1:

"3. De schadevergoeding wordt berekend in verhouding tot de prijs die de passagier daadwerkelijk voor de vertraagde passagiersdienst heeft betaald".

"6. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt niet verminderd met financiële transactiekosten zoals vergoedingen, telefoonkosten of zegels. Vervoerders kunnen een minimumdrempel invoeren waaronder geen schadevergoeding wordt uitbetaald. Deze drempel bedraagt niet meer dan 6 EUR".

Er weze opgemerkt dat artikel 19.1 betrekking heeft op "passagiers die bij aankomst op de eindbestemming vertraging oplopen" ongeacht de reden, in beginsel, van de vertraging (zie evenwel artikel 20.2. en artikel 20.4.). De auteurs van de Verordening hebben het niet noodzakelijk geacht de potentiële redenen van een vertraging bij aankomst nader te omschrijven; de reiziger heeft, in beginsel, in alle gevallen recht op vergoeding⁽⁵²⁾.

32. De in artikel 20, lid 1 en 2, bedoelde ontheffingen zijn ook van toepassing op artikel 19⁽⁵³⁾.

Ik wijs er nogmaals op dat artikel 20.1 niet geldt voor passagiers met een open vervoerbewijs en dat artikel 20.2 niet geldt voor passagiers die nog vóór de aankoop van het vervoerbewijs op de hoogte zijn gesteld van de vertraging, of indien de vertraging aan de passagier te wijten is.

⁽⁵²⁾ Zie supra, noot 51, EUROPEES PARLEMENT, p. 20/28.

⁽⁵³⁾ Zie supra, nr. 29.

33. Artikel 20.4 van de Verordening vermeldt twee andere gevallen waarin artikel 19 niet van toepassing is.

Artikel 20.4 luidt als volgt:

"4. Artikel 19 is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden".

Vreemd genoeg doelt die bepaling op het geval van "de annulering" terwijl artikel 19 uitsluitend betrekking heeft op het "geval van vertraging bij aankomst".

Betreffende het geval waarin artikel 19 niet van toepassing is "indien de vervoerder bewijst dat (...) de vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen", geeft artikel 20.4, de bewoordingen weer van artikel 20.3 die hierboven al werden besproken⁽⁵⁴⁾.

Luidens artikel 20.4 is artikel 19 evenmin van toepassing "indien de vervoerder bewijst dat (...) de vertraging het gevolg is van (...) buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden".

Wanneer ik de voorbereidende werkzaamheden lees, ben ik geneigd te denken dat de tekst van de Verordening onderzocht moet worden in het licht van de bewoordingen die zij gebruikt in het kader van de autonomie van het gemeenschapsrecht en dat men zich beter niet vastklampt aan het idee dat het om gevallen van overmacht zou gaan⁽⁵⁵⁾.

Luidens de, niet-exhaustieve, Overweging 17 van de Verordening zijn "uitzonderlijke omstandigheden onder meer natuurrampen zoals branden en aardbevingen, terroristische aanslagen, oorlogen en militaire of civiele gewapende conflicten, opstanden, militaire of illegale confiscaties, arbeidsconflicten, het aan land

⁽⁵⁴⁾ Zie supra, nrs. 29 en 30.

⁽⁵⁵⁾ Zie supra, bij noot 19, EUROPEES PARLEMENT, 2 april 2009, p. 34/55; supra, noot 26, RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, p. 8.

brengen van zieken, gewonden of overledenen, zoek- en reddingsoperaties op zee of op binnenwateren, maatregelen ter bescherming van het milieu, besluiten van de verkeersleiding of de havenautoriteiten of besluiten van de bevoegde instanties inzake de openbare orde en veiligheid, alsmede inzake dringende vervoersbehoeften". Hieraan zou ik bijvoorbeeld nog storingen in de stroom-, olie-, gas- of watertoevoer toevoegen die niet aan de vervoerder te wijten zijn. Volgens mij bestaat het criterium in de aanwezigheid van ongewone omstandigheden die redelijkerwijs niet vermeden hadden kunnen worden. Ik geef echter wel toe dat het moeilijk is om hierin zeer duidelijk te zijn, tenzij men ervan uitgaat dat uitzonderlijke omstandigheden uitsluitend die zijn welke ontsnappen aan de daadwerkelijke controle van de zeevervoerder⁵⁶), hetgeen me voor de zeevervoerder een streng criterium lijkt te zijn dat moeilijk verenigbaar is met Overweging 17 van de Verordening. Moet de vervoerder dan, indien er bijvoorbeeld een sociaal conflict aan boord uitbreekt, alle eisen van de matrozen inwilligen om een vertraging bij aankomst te vermijden? Persoonlijk heb ik daar mijn twijfels over.

Ik wijs er ook op dat, luidens artikel 20.4, de bewijslast van de voornoemde weersomstandigheden of van de buitengewone bevrijdende omstandigheden bij de vervoerder berust.

Ik herinner er nogmaals aan dat de artikelen 19 en 20.4, krachtens artikel 2.1.c., niet van toepassing zijn op passagiers die reizen met een cruise.

§ 4. - Toepassing van het gemeen recht.

34. De specifieke bepalingen van de Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreffende de verplichtingen van de vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis beletten niet dat de passagiers zich kunnen beroepen op de toepassing van het gemeen recht.

Artikel 21 van de Verordening luidt als volgt: "Niets in deze verordening belet passagiers om voor nationale rechtbanken en overeenkomstig nationale wetgeving een schadevergoeding te vorderen voor het uit de annulering of vertraging van vervoersdiensten voortvloeiende

⁵⁶) Vgl. H.v.J. 19 november 2009 (STURGEON e.a. t. CONDOR FLUGDIENST G.M.B.H. en BÖCK e.a. t. AIR FRANCE n.v.), C-402/07 en C-432/07, Jur. H.v.J., p. I-10923, met concl. adv.-gen. E. SHARPSTON.

verlies, inclusief uit hoofde van Richtlijn 90/314/EEG". Men kan dus eventueel ervan uitgaan dat een schadeclaim wordt ingesteld tot vergoeding van morele schade, d.w.z. schade van psychologische aard die de passagier aantast in zijn genegenheid, zijn eer, of zijn goede naam (vertraging in het bijwonen van een huwelijk of een congres waar de passagier het woord moet nemen, enz.)⁽⁵⁷⁾.

Het beginsel van de eventuele toepassing van het gemeen recht bestond reeds bij het oorspronkelijke voorstel van de COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden werd vooral besproken hoe de bepaling verwoord zou worden.

§ 5. - Welke lessen kunnen we trekken uit het luchtvervoer.

35. Zonder overhaaste verbanden te leggen, kan het interessant zijn te herinneren aan arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie inzake luchtvaartpassagiers, waaruit we nuttige lessen kunnen trekken inzake passagiers die over zee of binnenwateren reizen.

Herhaaldelijk heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie zich uitgesproken over de interpretatie van bepalingen van de Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 295/91⁽⁵⁸⁾.

Die verordening voorziet in een recht op compensatie van de luchtvaartpassagier in geval van annulering van een vlucht (artikelen 5 et 7).

Artikel 5, lid 3, bepaalt echter dat "een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, niet verplicht is compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden". Dat artikel herinnert uiteraard aan

⁽⁵⁷⁾ Over richtlijn 90/314/EEG, zie supra, nrs. 7, 8, 14 en 15. Over het herstel van morele schade, zie H.v.J. 13 oktober 2011 (SOUSA RODRIGUEZ e.a. t. AIR FRANCE n.v.), C-83/10.

⁽⁵⁸⁾ Zie supra, noot 4.

artikel 20, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1177/2010, dat ik behandeld heb naar aanleiding van het recht van de passagier die over zee reist op een vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs in geval van vertraging van het schip bij aankomst. Artikel 20, lid 4, voorziet immers in een Ontheffing "indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van (...) buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden"⁽⁵⁹⁾. Het Hof van Justitie van de Europese Unie "verklaart voor recht (dat ...) artikel 5, lid 3, van Verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig dat de annulering of de vertraging van een vlucht tot gevolg heeft, niet onder het begrip buitengewone omstandigheden in de zin van deze bepaling valt, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen"⁽⁶⁰⁾. Toegepast op het vervoer over zee, zou die regel als volgt luiden: een technisch probleem aan een schip dat de vertraging van het schip bij aankomst tot gevolg heeft, valt niet onder het begrip buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 20, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1177/2010, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken zeevaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Die regel lijkt mij streng te zijn voor de zeevaartmaatschappijen.

36. Het Hof van Justitie van de Europese Unie "verklaart (ook) voor recht (dat voormeld) artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 (...) aldus uitgelegd moet worden dat, aangezien de luchtvaartmaatschappij gehouden is om alle redelijke maatregelen te treffen om buitengewone omstandigheden te kunnen ondervangen, zij in het stadium van de planning van de vlucht redelijkerwijs rekening moet houden met het risico op vertraging die het gevolg kan zijn van buitengewone omstandigheden". Het Hof verklaart voorts: "Daarom dient zij in een bepaalde reservetijd te voorzien om de vlucht zo mogelijk volledig

⁽⁵⁹⁾ Zie *supra*, nr. 33.

⁽⁶⁰⁾ H.v.J. 19 nov. 2009 (STURGEON e.a. t. CONDOR FLUGDIENST GmbH en BÖCK e.a. t. AIR FRANCE S.A.), C-402/07 en C-432/07, Rec. C.J.C.E., p. I-10923, met concl. adv.-gen. Mme E. SHARPSTON.

te kunnen uitvoeren na afloop van de buitengewone omstandigheden". Het Hof voegt daar evenwel aan toe: "Deze bepaling kan daarentegen niet aldus worden uitgelegd dat zij uit hoofde van redelijke maatregelen de verplichting oplegt om op algemene en niet-gedifferentieerde wijze een minimale reservetijd te plannen die zonder onderscheid geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen in alle situaties waarin sprake is van buitengewone omstandigheden. Bij de beoordeling van de vraag of de luchtvaartmaatschappij in staat is om de vlucht volledig uit te voeren onder de nieuwe, uit de buitengewone omstandigheden voortvloeiende voorwaarden, moet erop worden gelet dat geen dermate lange reservetijd wordt verlangd dat de luchtvaartmaatschappij daardoor op het relevante tijdstip uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming onaanvaardbare offers dient te brengen. Artikel 6, lid 1, van voornoemde verordening is in het kader van deze beoordeling niet van toepassing"⁽⁶¹⁾. Artikel 6, lid 1, bepaalt dat, wanneer een vlucht vertraging oploopt, de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand wordt geboden.

Mogelijks laat het Hof van Justitie van de Europese Unie zich hier leiden door de voormelde interpretatie inzake zeevervoer.

Afdeling 5. - De overige bepalingen van Verordening (EU) nr. 1177/2010.

37. De Verordening (EU) nr. 1177/2010 bevat nog andere belangrijke bepalingen, waarvan het onderzoek evenwel het beperkte kader van een Openingsrede overschrijdt: Algemene voorschriften inzake informatievoorziening en klachten (artikelen 22 tot 24), Handhaving en nationale handhavingsinstanties (artikelen 25 tot 28) en Slotbepalingen (artikelen 29 en 30).

De juridische bescherming van de passagiers gaat met name via een inspanning tot het verstrekken van heldere informatie⁽⁶²⁾: minimumvoorschriften voor voldoende informatie tijdens de gehele reis (artikel 22), algemene informatie over passagiersrechten (artikel 23),

⁽⁶¹⁾ H.v.J. 12 mei 2011 (EGLITIS e.a. t. LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA, in tegenwoordigheid van AIR BALTIC CORPORATION AS, C-294/10, European Transport Law-2011, p. 403.

⁽⁶²⁾ Zie over de in de tekst niet onderzochte bepalingen, L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, pp. 23 en 24.

informatie over welke nationale handhavingsinstantie verantwoordelijk is voor de handhaving van de Verordening (artikelen 23.3., 25, 26 en 27).

Vervoerders en terminalexploitanten moeten ook een voor de passagiers toegankelijk klachtenmechanisme opzetten (artikel 24).

Er zijn sancties vastgesteld in geval van inbreuken op de bepalingen van de Verordening (artikel 28).

Artikel 29 van de Verordening is eveneens een belangrijk artikel. Het luidt als volgt: "De COMMISSIE brengt uiterlijk op 19 december 2015 aan het EUROPEES PARLEMENT en de RAAD, verslag uit over de werking en de resultaten van deze Verordening. Het verslag gaat, waar nodig, vergezeld van wetgevingsvoorstellen om de bepalingen van de Verordening gedetailleerder ten uitvoer te leggen of de Verordening te wijzigen".

Artikel 30 van de Verordening, wijzigt Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het EUROPEES PARLEMENT en de RAAD van 27 oktober 2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties verantwoordelijk voor de handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming ("Verordening betreffende samenwerking met betrekking tot consumentenbescherming").

Afdeling 6. - Slot.

Mijnheer de Eerste Voorzitter,
Dames en Heren,

38. Toen, intussen reeds een eeuw geleden, de TITANIC zonk in de nacht van 14 op 15 april 1912, had zij een aantal dappere zielen aan boord die in de eerste plaats aan de anderen dachten. Tot op de dag van vandaag is het laatste over dit drama nog niet gezegd, met inbegrip van de beslissingen genomen door Kapitein SMITH. 2.200 passagiers gingen in Engeland aan boord voor wat een fantastische overtocht moest worden. Vooruitgang is soms bedrieglijk; slechts 700 opvarenden overleefden de ramp⁽⁶³⁾.

⁽⁶³⁾ Zie de commentaar van B. MEEUS als inleiding tot het tv-programma "TITANIC, la véritable histoire", LA UNE, 8 april 2012.

Op 13 januari van dit jaar 2012, voer de COSTA CONCORDIA, met 4.229 personen aan boord, tegen een rots vlakbij het eiland GIGLIO, met dodelijke gevolgen.

Beschermen maatschappijen die ferryboten en cruiseschepen exploiteren, de passagiers die over zee of binnenwateren reizen?

Ik kan die vraag uiteraard onmogelijk beantwoorden, maar wel staat vast dat de EUROPESE UNIE veel in het werk stelt opdat dit zo zou zijn. Datzelfde EUROPA dat soms zoveel kritiek krijgt op sociaal vlak, kan alleszins hier, op het vlak van de goedkeuring van Verordening (EU) nr. 1177/2010, niets worden verweten, inzonderheid wat de gehandicapte passagiers betreft die over zee of binnenwateren reizen en de passagiers met beperkte mobiliteit. De rol van de EUROPESE UNIE lijkt mij hier essentieel.

Op 25 januari 2012, zei de Heer Maros SEFCOVIC, Vice-voorzitter van de EUROPESE COMMISSIE, in zijn Inleidende toespraak bij het Nieuwjaarsconcert georganiseerd door de Ambassade van de Slowaakse republiek in België, het volgende: "En dépit de tensions nationales et internationales croissantes, nous, en tant qu'UNION EUROPEENNE, avons tenu bon et réussi à débattre des difficultés rencontrées de manière ouverte, transparente et constructive. Dans la conjoncture actuelle, il importe de ne pas perdre confiance et de rester positifs quant à nos actions et aux mesures adoptées qui, j'en suis certain, mèneront à terme à des solutions favorables".

*

* *

Het Hof noch de balie van Cassatie hadden het voorbije jaar overlijdens te betreuren.

Dat biedt mij de gelegenheid iedereen te bedanken die elk jaar, uit trouwe vriendschap, het uitspreken van de plechtige openingsrede bijwoont.

Sta me toe hier, ten persoonlijke titel, de trouwe aanwezigheid te benadrukken van de heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging.

Dat gezegd zijnde, laat ons gezamenlijk onze respectieve opdrachten verder met dezelfde inzet vervullen.

Voor de Koning vorder ik dat het Hof tijdens het nieuwe gerechtelijk jaar zijn werkzaamheden voortzet.

Inhoudsopgave

Nrs.

Afdeling 1. - De Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004: doelstelling.....	1
§ 1. - Het vervoer over zee en over de binnenwateren aantrekkelijker maken en het vertrouwen in dat vervoermiddel stimuleren.....	1
§ 2. - Tijdschaal van de opbouw van de Europese Unie inzake de rechten van de passagiers op het vlak van vervoer.....	3
§ 3. - De aansprakelijkheid van de vervoerder over zee van passagiers.....	4
§ 4. - De context en de beginselen van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.....	9
Afdeling 2. - De Algemene bepalingen van de Verordening (EU) nr. 1177/2010.....	12
§ 1. - Doel van de Verordening.....	12
§ 2. - Toepassingsgebied van de Verordening.....	13
§ 3. Door de Verordening gegeven definities.....	17
§ 4. - Vervoerbewijzen en niet-discriminerende voorwaarden van de overeenkomst.....	19
§ 5. - De algemene bepaling betreffende de andere uitvoerende partijen.....	20
§ 6. - De fundamentele regel van de Uitsluiting van ontheffing.....	21
Afdeling 3. - Verordening (EU) nr. 1177/2010 en de Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.....	22
§ 1. - De inhoud van Hoofdstuk II van de Verordening.....	22
§ 2. - Het Recht op vervoer, behoudens Afwijkingen.....	23
§ 3. - Het Recht op kosteloze bijstand in de havens en aan boord van de schepen.....	24
§ 4. - Het recht op schadevergoeding in geval van verlies van of schade aan mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen.....	25
Afdeling 4. - De Verordening (EU) nr. 1177/2010 en de verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis.....	26
§ 1. - Inhoud van Hoofdstuk III van de Verordening.....	26
§ 2. - De toestand in geval van annulering of vertraging van het vertrek.....	27
§ 3. - De toestand in geval van vertraging bij aankomst.....	31
§ 4. - Toepassing van het gemeen recht.....	34
§ 5. - Welke lessen kunnen we trekken uit het luchtvervoer.....	35
Afdeling 5. - De overige bepalingen van Verordening (EU) nr. 1177/2010.....	37
Afdeling 6. - Slot.....	38