Het einde nadert voor de aansprakelijkheidslimieten voor passagiers

Bron: FlightGlobal | 10 juli 1996

De grootste internationale luchtvaartmaatschappijen ter wereld streven ernaar om vanaf 1 november [1996] de financiële limieten voor aansprakelijkheidsclaims van passagiers af te schaffen.
Dit initiatief betekent een radicale verandering van de bestaande limieten, die al meer dan 40 jaar grotendeels ongewijzigd zijn gebleven.

Volgens de nieuwe regels zullen passagiers aanspraak kunnen maken op "volledige schadevergoeding" voor elk verlies waarvan zij kunnen aantonen dat zij het hebben geleden. Het Verdrag van Warschau had een maximum van slechts 20.000 dollar [*ten tijde van de Martinair crash in Faro was dit bedrag al verhoogd tot ca Dfl. 250.000*] vastgesteld.

Deze stap volgt op een jaar lang durende inspanning van de International Air Transport Association (IATA) om het Verdrag te actualiseren, dat volgens de organisatie dreigde te mislukken.

De nieuwe regels werden uiteindelijk vastgelegd in een overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen die in oktober 1995 tijdens de jaarlijkse algemene vergadering (AGM) van de IATA werd gepresenteerd. Nu meer dan 50 luchtvaartmaatschappijen deze overeenkomst hebben ondertekend, zet de IATA de implementatie voort.

Hoewel de overeenkomst op vrijwillige basis wordt ondertekend en geen wettelijke kracht heeft, stelt de IATA dat er voldoende luchtvaartmaatschappijen hebben ondertekend om het merendeel van de internationale vluchten te dekken.

De overeenkomst moet nog worden goedgekeurd door het Amerikaanse Ministerie van Transport (DoT) en door de Europese Commissie (EC) voordat deze in deze twee regio's ten uitvoer kan worden gelegd. Naar verwachting zal dat proces eind september zijn afgerond, zodat de nieuwe regels nog voor de IATA-algemene vergadering van dit jaar in november kunnen worden ingevoerd.

De EC had al een eigen reeks voorstellen opgesteld, maar het enige grote verschil met de IATA-overeenkomst betreft de eis om binnen tien dagen na een ongeval een voorschot van 50.000 ecu ($ 63.000) aan slachtoffers te betalen. IATA-jurist Lorne Clark, die het initiatief heeft geleid, zegt dat er gesprekken gaande zijn om dit op te nemen in een gedragscode, in plaats van in formele wetgeving.

De EC had er ook op aangedrongen dat het eerste deel van een schadevergoeding zou worden uitbetaald, ongeacht de schuldvraag. De IATA-overeenkomst voorziet hier al in tot een bedrag van 150.000 dollar, op voorwaarde dat de passagier zich niet schuldig heeft gemaakt aan medeschuld.

Nationale luchtvaartmaatschappijen in andere regio's, zoals Azië en Zuid-Amerika, zijn eveneens in gesprek met hun regeringen over nieuwe wetgeving, aldus Clark.

Op de langere termijn is het aan de regeringen om de overeenkomst via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in het internationaal recht te verankeren.

Het mislukken van dergelijke inspanningen in het verleden was een belangrijke reden voor luchtvaartmaatschappijen om het initiatief te nemen. Japan en Australië hadden al hun eigen herziene regels ingevoerd, en de Europese Commissie en het Amerikaanse Ministerie van Transport (DoT) maakten zich op om dit voorbeeld te volgen, wat een versnippering van de wankele wereldwijde consensus dreigde te veroorzaken.

Het lage compensatie-niveau wordt ook als reden gezien dat slachtoffers zaken voor de rechter brengen, met name in de VS, omdat het bewijs van „bewuste roekeloosheid“ nodig is om de limieten van het Verdrag van Warschau te doorbreken.
„Ik ben van mening dat we de komende tien jaar veel meer schikkingen buiten de rechtbank om zullen zien en veel minder rechtszaken“, zegt Clark.

De volgende uitdaging voor de IATA is om de verzekeringsmarkten ervan te overtuigen dat ook zij hier baat bij hebben, en dat ze de overeenkomst niet als excuus mogen gebruiken om de premies te verhogen. Binnen de IATA is een team opgericht om luchtvaartmaatschappijen in kleinere of minder ontwikkelde gebieden te helpen de gevolgen van de verandering op te vangen, mogelijk door samen een verzekering af te sluiten.

https://www.flightglobal.com/aircraft-programmes/1996/07/the-end-nears-for-limits-on-passenger-liability/
vertaald naar Nederlands met DeepL.com (gratis versie)