

STELLINGEN

Behorende bij het proefschrift

‘Aansprakelijkheid in het luchtvervoer.
Goederenvervoer onder de verdragen van Warschau en Montreal’

van I. Koning

1. Aan het bewijs van overmacht onder artikel 20 van het Verdrag van Warschau (*all necessary measures*) worden in de rechtspraak zulke strenge eisen gesteld dat de beoogde schuldaansprakelijkheid de uitwerking heeft van risicoaansprakelijkheid.
2. Gezien de bovenstaande stelling dient de invoering van het systeem van *strict liability* van het Montreal Protocol nr. 4 en het Verdrag van Montreal niet te worden gezien als een verzwaring van de aansprakelijkheid ten opzichte van het Verdrag van Warschau.
3. Onder het Verdrag van Montreal zal de op de distributieleer gebaseerde verdeling van vorderingsrechten door de Hoge Raad in de zaak *Sainath/KLM* (HR 19 april 2002, *NJ* 2004, 412) verlaten moeten worden.
4. Art. 8:1357 BW, dat in afwijking van het Verdrag van Montreal het schadebegrip invult, is in strijd met het uitgangspunt van de wetgever dat iedere wettelijke verdragsinterpretatie vermeden dient te worden.
5. Het afschaffen van de doorbraakregeling in geval van bewezen opzet aan de zijde van de vervoerder onder het Montreal Protocol nr. 4 en het Verdrag van Montreal leidt er toe dat de energie die ladingbelanghebbenden voorheen richtten op het doorbreken van de aansprakelijkheidslimiet, thans gericht zal worden op het omzeilen van het verdrag.
6. Art. 8:1108 BW, waarin bepaald is dat de vervoerder onbeperkt aansprakelijk is in geval van opzet of ‘bewuste roekeloosheid’, is het product van onoverbrugbare conceptuele meningsverschillen tussen Anglo-Amerikaanse en Continentaal-Europese gedelegeerden op de luchtrechtconferenties gehouden te Warschau in 1929 en Den Haag in 1955.
7. Het karakter van het luchtvervoer brengt mee dat de luchtvervoerder – om de lading op de uiteindelijke plaats van bestemming te krijgen – in multimodaal vaarwater terecht komt.
8. De exclusiviteitsleer van het House of Lords in de zaak *Sidhu v. British Airways* ([1997] 2 Lloyd’s Rep. 76) is een voorbeeld van onwenselijke invloed van het personenvervoer op het regime van het goederenvervoer.

9. De in de minuten van het Verdrag van Montreal opgenomen interpretatieve verklaring, ertoe strekkende dat het begrip 'lichamelijk letsel' van artikel 17 dient te worden uitgelegd aan de hand van nationale letselschadebegrippen, dient genegeerd te worden, aangezien deze een verdragsautonome interpretatie in de weg staat.

10. Het voorstel van de Europese Commissie om de luchtvaart deel te laten nemen aan de CO₂-emissiehandel is niet de meest directe, maar wel de snelst realiseerbare manier om passagiers te laten betalen voor hun *global footprint*.

11. De bezorgdheid van de overheid ten aanzien van de impact van roken op de gezondheid van de Nederlander is hypocriet wanneer men bedenkt dat het toegestaan is woonwijken te bouwen langs snelwegen en roetfilters op dieselauto's nog steeds niet verplicht zijn.