

**VOORWAARDES VAN LUGVERVOER: 'N
OORSIG VAN DIE AANSPREEKLIKHEID
VAN DIE SUID-AFRIKAANSE
LUGVERVOERDER**

aangebied deur

E.G.P. STEYN

**ter gedeeltelike voldoening aan die graad *Magister
Legum* met In- en Uitvoerreg as hoofstudierigting**

Studieleier: Ptof L Stander

Oktober 2004

1. Inleiding en probleemstelling

Finansiële stabiliteit is nie net iets waarna elke land streef nie, maar dit is ook belangrik vir volhoubare ontwikkeling in 'n land. Ekonomiese ontwikkeling in Suid-Afrika is die basis vir volhoubare ontwikkeling. Die skepping van besigheidsbedrywighede in Suid-Afrika en gevolglike handel met die buiteland is dus essensieel vir ekonomiese ontwikkeling en finansiële stabiliteit. Met die regering se SADC en NEPAD inisiatiewe, het die in- en uitvoer van goedere baie prominent na vore gekom. 'n Byproduk van hierdie inisiatiewe is die toename in lugvervoer van passasiers weens die feit dat besigheidslui na ander Afrika lande (en ook wyer) moet reis om die moontlikheid van besigheid te ondersoek en te begin. Dit is derhalwe belangrik dat daar sekerheid ten opsigte van die aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder vir skade aan passasiers moet wees ten einde vertroue te wek in lugvervoer en dit inderdaad te stimuleer. Op hierdie manier lei dit tot die stimulering van die in- en uitvoer van goedere na en van Suid-Afrika. Ekonomiese vooruitgang en –stabiliteit is derhalwe die gevolg van die ontwikkeling van die reg op hierdie gebied.

Die Warskou Konvensie¹ stel 'n noukeurige uitgewerkte stel reëls daar vir die regulering van 'n lugvervoerder se aanspreeklikheid vir enige skade wat veroorsaak is aan 'n passasier, bagasie en goedere, sowel as vir skade wat voortspruit uit enige vertraging van só 'n vorm van lugvervoer.² Die Warskou Konvensie is deur verskeie lande, insluitend Suid-Afrika, geratifiseer.³ Aangesien daar in Suid-Afrika baie nasionale en internasionale vlugte voorkom, is die aanspreeklikheidsnormes wat in die Warskou Konvensie saamgevat is van groot belang vir Suid-Afrika.

As gevolg van die ontwikkeling en uitbreiding van die lugvaartindustrie oor die laaste 75 jaar, was dit noodsaaklik dat die Warskou Konvensie gewysig word en

-
- 1 *The Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* geteken te Warskou op 12 Oktober 1929. Hierna verwys as die Warskou Konvensie.
 - 2 Diederiks-Verschoor *Air Law* 53. Sien hfst 3 par 3.1.4 hieronder vir 'n bespreking van die skade wat hier ter sprake is.
 - 3 Die Warskou Konvensie is in Suid-Afrika geratifiseer deur dit in die *Wet op Lugvervoer* 17 van 1946 te inkorporeer. Vir 'n verdere bespreking oor die ratifikasie van konvensies sien Dugard *International Law - A South African Perspective* 54-57.

dat, waar nuwe vraagstukke ontstaan het, nuwe konvensies uitgevaardig moes word. Dit het tot gevolg gehad dat daar tot op hede ses internasionale instrumente uitgevaardig is om bogenoemde aangeleentheid aan te spreek.⁴ Die bestaan van al hierdie instrumente skep verwarring in die internasionale gemeenskap, veral waar dit gaan oor die aanspreeklikheid van die lugvervoerder.⁵ 'n Belangrike vraag wat vervolgens ontstaan is hoe die inhoud en omvang van die aanspreeklikheid van die lugvervoerder in hierdie situasie bepaal moet word?

'n Verdere probleem is die feit dat sekere state nie die Warskou Konvensie geratificeer het nie en dat die Warskou Konvensie dus nie bindend op hulle is nie.⁶ Ander state het weer die Warskou Konvensie geratificeer, maar nie die addisionele protokolle en konvensies wat die Warskou Konvensie wysig en aanvul nie. Die vraag is gevolglik watter instrument aangaande die bepaling van aanspreeklikheid genader moet word indien 'n Suid-Afrikaanse lugvervoerder na 'n staat vlieg wat nie die Warskou Konvensie geratificeer of die gewysigde en aanvullende protokolle en konvensies geratificeer het nie?

Ten einde die vraag aangaande wie aanspreeklik is vir die besering of dood van 'n passasier tydens 'n nasionale of internasionale vlug te beantwoord, word 'n literatuurstudie gedoen om die *status quo* in Suid-Afrika vas te stel. Hierdie literatuurstudie behels 'n bespreking van die relevante nasionale wetgewing⁷ sowel as internasionale instrumente⁸ wat die aanspreeklikheid van die lugvervoerder reguleer. Die literatuurstudie word verder uitgebrei deur 'n bespreking oor die tipes skade wat verhaalbaar is sowel as 'n in diepte ondersoek na die skuldvereiste by die aanspreeklikheid van die karweier. Die

4 Hierdie instrumente sluit in die Warskou Konvensie, die *Hague Protocol Amending the Warsaw Convention* 1995 (hierna verwys as die Den Haagse Protokol), die *Guadalajara Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier* 1961 (hierna verwys as die Guadalajara Konvensie), die *Montreal Interim Agreement* 1966 (hierna verwys as die tussentydse Montreal Ooreenkoms), die *Guatemala City Protocol* 1971 en die *Four Montreal Protocols* 1975. Hierdie instrumente vorm saam die Warskou stelsel.

5 Zylicz *International Air Transport Law* 92.

6 D'Arcy *Carriage of Goods* 198.

7 *Wet op Lugvervoer* 17 van 1946.

8 Die Warskou Konvensie, die Den Haagse Protokol, die Guadalajara Konvensie en die tussentydse Montreal Ooreenkoms.

bespreking aangaande internasionale instrumente word ook by wyse van 'n regsvergelykende studie hanteer. Aangesien daar 'n behoefte bestaan vir eenvormigheid in die internasionale gemeenskap wat betref die reëls aangaande die aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder word die Montreal Konvensie van 1999⁹ bespreek met die doel om te ondersoek of die Montreal Konvensie, by inwerkingtreding, nie dalk die probleme wat tans met die Warskou sisteem ondervind word, kan oplos nie.

Die *Council Regulation on Air Carrier Liability in the Event of Accidents* 2027 of 1997¹⁰ word ook by wyse van 'n regsvergelykende studie bespreek met die oog daarop om te ondersoek of die gemeenskaplike lugvervoer raamwerk wat deur hiërdie reëls geskep word, werklik die beskerming van passasiers wat in vliegongelukke betrokke is, verbeter. Daar word ook ondersoek of Suid-Afrika by so 'n gemeenskaplike lugvervoer raamwerk sal kan baat. Voorstelle vir nuwe, meer eenvormige reëls rakende die aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder in Suid-Afrika sal bespreek word.

2. Die Suid-Afrikaanse senario

In die Suid-Afrikaanse reg is daar verskillende reëls wat van toepassing is op die verskillende tipes van lugvervoer. Die verskillende tipes van lugvervoer word in drie kategorieë opgedeel, naamlik:

- lugvervoer wat internasionaal¹¹ plaasvind en deur die *Wet op Lugvervoer* 17 van 1946¹² gereguleer word;
- lugvervoer wat internasionaal is, maar nie deur die *Wet op Lugvervoer* gereël word nie; en
- nasionale lugvervoer wat geheel en al binne die grense van die Republiek van Suid-Afrika voorkom.¹³

9 *Montreal Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* 1999.

10 Hierna verwys as EU Regulasies.

11 Die term internasionale vervoer ingevolge die Warskou Konvensie sal in hfst 3 bespreek word.

12 Hierna verwys as die *Wet op Lugvervoer*.

13 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 596.

'n Bespreking van elke tipe lugvervoer is vervolgens aan die orde.

2.1 Internasionale lugvervoer binne die omvang van die Wet op Lugvervoer

Hierdie tipe internasionale lugvervoer¹⁴ word deels deur die reëls van sekere internasionale konvensies, wat deur die *Wet op Lugvervoer* in ons plaaslike reg geïnkorporeer is, en deels deur ooreenkomste deur voorgenome lugvervoerders, gereël. Die internasionale instrumente en ooreenkomste wat verband hou met dié klas van internasionale vervoer is die Warskou Konvensie, die Den Haagse Protokol, die Guadalajara Konvensie, die tussentydse Montreal Ooreenkoms, die Guatemala Protokol¹⁵ en die vier Montreal Protokolle.¹⁶

Artikel 3 van die *Wet op Lugvervoer* gee regsrag aan die bepalings van die Warskou Konvensie met betrekking tot enige lugvervoer wat die Warskou Konvensie reguleer. Met betrekking tot internasionale lugvervoer is die Warskou Konvensie en al die wysigings daarop dus in Suid-Afrika van toepassing vir sover die vervoer nie in die volgende kategorie val nie.¹⁷

2.2 Internasionale lugvervoer buite die omvang van die Wet op Lugvervoer en binnelandse lugvervoer

Suid-Afrika het geen statutêre reëls wat die aangeleentheid aangaande internasionale lugvervoer wat buite die omvang van die *Wet op Lugvervoer* val of lugvervoer wat suiwer nasionaal is, reël nie. In die geval van internasionale lugvervoer is dit byvoorbeeld waar die plek van vertrek en die plek van bestemming geleë is in twee state waarvan beide, of een van die state, nie 'n Hoë

14 Die definisie van hierdie tipe internasionale lugvervoer word in par 3.1.1 bespreek.

15 Die Guatemala Protokol het nog nie in werking getree nie omrede dit eers deur die minimum aantal lande geratifiseer moet word. Inwerkingtrede kan egter nog in 'n latere stadium plaasvind.

16 Die vier Montreal Protokolle het nog nie in werking getree nie omrede dit ook eers deur die minimum aantal lande geratifiseer moet word. Inwerkingtrede kan egter nog in 'n latere stadium plaasvind.

17 Malcolm 1994 *Jutas's Business Law* 117.

Kontrakterende Party van die Warskou Konvensie is nie. Vervoer van hierdie klas word gereël deur die gemenerereg behalwe in soverre die reëls van die gemenerereg deur 'n individuele lugvervoerder se voorwaardes tot lugvervoer uitgesluit of gewysig word.¹⁸

Daar kan aanvaar word dat elke lugvervoerder wat 'n inkomste uit die vervoer van passasiers verdien, behoorlik uitgedrukte vliegkaartjies waarop die kontraktuele voorwaardes waaronder vervoer plaasvind aan passasiers wat van hulle diens gebruik maak, sal voorsien. Hierdie kontraktuele voorwaardes sal dan die lugvervoerder se aanspreeklikheid in die geval van 'n besering of dood van 'n passasier uiteensit.¹⁹ Dit is vir die doeleindes van die skripsie onmoontlik om 'n oorsig oor al die voorwaardes van internasionale lugvervoer wat nie volgens die Warskou Konvensie as internasionaal bestempel word nie, weer te gee. Dit is so omdat hierdie voorwaardes nie eenvormig vir alle lugvervoerders in Suid-Afrika is nie. Aangesien *South African Airways*²⁰ die vernaamste en mees dominante lugredery in Suid-Afrika is, sal hulle voorwaardes as 'n algemene riglyn bespreek word.

Die SAA se *Algemene Voorwaardes vir die Vervoer van Passasiers en Bagasie*²¹ is van toepassing op alle vervoer wat deur 'n SAA karweier verrig word. As die vervoer egter internasionaal is, soos in die Warskou Konvensie gedefinieer, sal die voorwaardes slegs van toepassing wees in soverre dit nie in stryd met die Warskou Konvensie is nie.²² Ten opsigte van (1) binnelandse vervoer en (2) vervoer wat nie as internasionaal onder die Warskou Konvensie beskou kan word nie, is die karweier aanspreeklik vir beserings, dood of vertraging van 'n passasier vir sover sodanige skade veroorsaak is deur die **nalatigheid** van die karweier.²³ As daar bydraende nalatigheid aan die kant van die passasier was, is die karweier se aanspreeklikheid onderworpe aan die bepaling van die *Wet op die Verdeling van Skadevergoeding*.²⁴ Indien 'n

18 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 598.

19 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 676.

20 Hierna verwys as SAA.

21 Hierna verwys as Algemene Voorwaardes.

22 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 677.

23 A 16.2.1 van SAA se Algemene Voorwaardes.

24 58 van 1971.

passasier wie se ouderdom of geestes- of liggaamlike toestand van so 'n aard is dat dit vir hom of haar enige gevaar of risiko inhou, sal die karweier wat hom of haar vervoer nie aanspreeklik wees vir enige siekte, besering of ongeskiktheid of dood, wat te wyte is aan sodanige toestand of vir die verergering van sodanige toestand nie.²⁵

Ten opsigte van vervoer wat internasionale vervoer is en waarop die Warskou Konvensie van toepassing is bepaal artikel 16.2.2 van die Algemene Voorwaardes dat die karweier se aanspreeklikheid beperk is tot 'n vergoedingsbedrag van \$20 000, regskostes ingesluit en \$10 000 regskostes uitgesluit. Hierdie bedrae geld per passasier wat gedood, gewond of enige ander liggaamlike besering tydens 'n vlug opgedoen het.²⁶ Bogenoemde artikel is egter slegs van toepassing waar daar nie 'n ander aanspreeklikheidsbeperking deur 'n toepaslike wet voorgeskryf word nie. 'n Goeie voorbeeld van so 'n ander aanspreeklikheidsperk ten opsigte van internasionale vervoer wat nie binne die Warskou Konvensie val nie, is die spesiale ooreenkoms wat die vervoer na, van of met 'n ooreengekome landingsplek in die Verenigde State van Amerika²⁷ voorskryf. Hierdie ooreenkoms bepaal dat as SAA ten opsigte van alle internasionale vervoer deur hulle, ooreenkomstig die vervoerkontrak 'n plek in die VSA as vertrekplek, bestemming of ooreengekome landingsplek insluit, die beperking van aanspreeklikheid vir elke passasier vir dood, verwonding of ander liggaamlike beserings die som van \$75 000 met inbegrip van regskostes en \$58 000 regskostes uitgesluit, sal wees.²⁸ Die spesiale ooreenkoms wat die aanspreeklikheidsperke aangaande vervoer op die **binnelandse dienste** in Suid-Afrika reël, bepaal dat die beperking van aanspreeklikheid vir elke passasier die som van R1 000 000, met inbegrip van regskostes, beloop.²⁹ Hierdie aanspreeklikheidsperk is egter onderworpe aan die bewys van die **omvang** van

25 A 16.3.8 van SAA se Algemene Voorwaardes.

26 A 16.2.2 is van toepassing **behalwe** in die geval van roekelose dade of versuim met die doel om skade te veroorsaak (dus opsetlik) of met die wete dat skade waarskynlik sal intree (opset in die vorm van *dolus eventualis*). Dit is myns insiens duidelik dat nalatigheid die toetssteen vir die beperking is. In die geval van opset is daar egter geen beperking nie. Vir 'n bespreking oor die term roekeloosheid, sien vn 83.

27 Hierna verwys as die VSA.

28 A 16A Spesiale Ooreenkoms A van SAA se Algemene Voorwaardes. Vir 'n verdere bespreking sien par 3.4.

die skade en die feit dat die ongeluk te wyte was aan, of veroorsaak is deur **nalatigheid** aan die kant van die karweier.³⁰

Dit is ook belangrik om te weet wanneer die lugvervoerder nie aanspreeklik gehou sal kan word nie. Hierdie aangeleentheid word ook deur die Algemene Voorwaardes gereël. Artikel 16.3.3 van die Algemene Voorwaardes bepaal dat die karweier nie aanspreeklik is vir enige skade wat voortspruit uit die nakoming van enige wette of staatsregulasies, verordeninge of voorskrifte, of weens die passasier se versuim om daaraan te voldoen nie. Dit word ook duidelik in die voorwaardes gestel dat die aanspreeklikheidsperke wat neergelê is die maksimum perke is en dat die karweier nie aanspreeklik is vir enige

29 Binnelandse vlugte val buite die definisie van die term "internasionale vervoer" soos deur die Warskou Konvensie gereël.

30 A 16A Spesiale Ooreenkoms C van SAA se Algemene Voorwaardes vir die Vervoer van Passasiers en Bagasie. Die beperking geld **nie** in die geval van roekelose dade of versuim met die doel om skade te veroorsaak of met die wete dat dit waarskynlik skade tot gevolg sal hê. Nalatigheid as een van die verskyningsvorme van skuld word soos volg in *Kruger v Coetzee* 1966 2 SA 428 (A) gedefinieer: "n Toerekeningsvatbare dader is gevolglik nalatig indien die redelike persoon in sy posisie anders sou opgetree het as wat die dader inderdaad gedoen het; en die redelike persoon sou volgens die regspraak anders opgetree het indien die onregmatige veroorsaaking van skade redelikerwys voorsienbaar en voorkombaar was". Die toets vir nalatigheid staan dus op twee bene, te wete die voorsienbaarheid en voorkombaarheid van skade deur 'n redelike persoon. Wat die eerste been van hierdie toets behels, bestaan daar twee uiteenlopende sieninge oor die aard van die voorsienbaarheidstoets naamlik die abstrakte benadering en die konkrete benadering. Volgens die abstrakte benadering word daar by die vraag of die dader nalatig opgetree het, gekyk of die benadeling van andere in die algemeen redelikerwys voorsienbaar was (*Botes v Van Deventer* 1966 3 SA 182 (A)). Die konkrete benadering aan die ander kant is daarop gebaseer dat 'n dader se handeling net as nalatig beskou kan word indien 'n spesifieke gevolg of gevolge redelikerwys voorsienbaar was (*Mukheiber v Raath* 1999 3 SA 1065 (SCA)). My mening is dat die konkrete benadering eerder gebruik moet word. Dit is so omdat die vraag of die redelike persoon anders as die dader in die betrokke geval sou opgetree het om benadeling te voorkom, slegs sinvol beantwoord kan word met verwysing na die nadelige gevolg wat inderdaad redelikerwys voorsienbaar was. Dit beteken egter nie dat die presiese aard en omvang van die skadelike gevolge of die presiese wyse waarop die skade ingetree het, redelikerwys voorsienbaar hoef te gewees het nie. Betreffende die toepassing van die voorsienbaarheidstoets is die algemene riglyn dat die voorsienbaarheid van nadeel sal afhang van die graad van waarskynlikheid van die intrede van nadeel. Die tweede been van die nalatigheidstoets is of die redelike persoon in die omstandighede die intrede van skade sou voorkom het. Ten einde die voorkombaarheidsbeen van nalatigheid te oorweeg is Van der Walt en Midgley *Delict* 144 van mening dat daar egter vier aspekte is waarna gekyk moet word naamlik: (a) die aard en omvang van die risiko wat die dader se optrede inhou; (b) die ernstighedsgraad van die skade indien die risiko materialiseer en skade inderdaad intree; (c) die relatiewe belagrikheid van die doel wat deur die dader se optrede gedien word; en (d) die koste en moeite om voorkomende handelinge te verrig.

bedrag wat die bewese skade oorskry nie.³¹ Die karweier is ook nie aanspreeklik vir indirekte of gevolgskaide nie.³²

Daar word verder sekere tydsbeperkings neergelê vir die instel van 'n eis teen die lugvervoerder. Artikel 17.2 van die Algemene Voorwaardes bepaal dat enige reg op skadevergoeding verval indien 'n aksie nie ingestel word binne twee jaar na die datum van aankoms by die bestemming, of na die datum waarop die vliegtuig moes aangekom het, of van die datum waarop vervoer onderbreek is.³³ Hierdie tydsbeperking word in die geval van binnelandse vervoer tot drie jaar beperk.

Vervolgens aan die orde is die aanspreeklikheid ten opsigte van internasionale vervoer wat wel binne die bestek van die Warskou Konvensie val. Die Warskou Konvensie en die internasionale instrumente wat daarmee verband hou bevat bepalings rakende aanspreeklikheid, maar die probleem is dat hierdie bepalings in 'n sekere mate onvoldoende is en ook verwarring in die internasionale gemeenskap skep. Klem word ook geplaas op die vraag hoe hierdie verskillende internasionale instrumente deel uitmaak van die Suid-Afrikaanse lugvaartreg. Daar sal vir die doel van hierdie skripsie net gefokus word op die skade wat 'n passasier kan opdoen.

3. Internasionale instrumente

Daar is reeds in vorige hoofstukke verwys na die internasionale instrumente wat van toepassing is.³⁴ Hierdie instrumente sal vervolgens elk afsonderlik bespreek word vir sover die bepalings daarvan op die aanspreeklikheid van die

31 Hierdie punt illustreer die noodsaaklikheid dat 'n entrepreneur wat van lugvervoer gebruik maak, addisionele versekering sal moet uitneem om sodoende die volle skade wat hy gelyk het te verhaal.

32 A 16.3.5 van SAA se Algemene Voorwaardes. Indirekte of gevolgskaide moet onderskei word van direkte skade. Onder direkte skade word verstaan die onmiddellike of direkte skadelike gevolg(e) van 'n skadestigtende gebeurtenis. Waar X se motor bv beskadig word, is die direkte skade die redelike herstelkoste. Gevolgskaide is skade wat uit die direkte skade vloei. Waar X bv sy motor vir 'n taxi gebruik, sal die winsverlies as gevolg van die beskadiging van die motor gevolgskaide wees.

33 Die bepalings van die *Verjaringswet* 68 van 1969 is sodoende nie van toepassing nie.

34 Sien par 2.1.

lugvervoerder van toepassing is. Die instrumente sal ook met mekaar vergelyk word sodat bepaal kan word watter instrumente mekaar vervang en watter instrumente mekaar aanvul.

3.1 Die Warskou Konvensie

Die eenvormige stel reëls wat deur die Warskou Konvensie daargestel is, was nodig om die verhouding tussen internasionale lugvervoeders aan die een kant en passasiers, versenders, ontvangers en ander persone aan die ander kant, te bepaal.³⁵ Hierdie reëls is egter van toepassing sonder die inagneming van die nasionaliteit van die partye betrokke, die lugvervoerder wat die vervoer behartig, die staat waar die vervoerkontrak aangegaan is of die plek waar die skade plaasgevind het.³⁶ Die Suid-Afrikaanse *Wet op Lugvervoer* bevestig ook die Warskou Konvensie se regsrag in Suid-Afrika.³⁷

3.1.1 Toepassing van die Warskou Konvensie

Volgens artikel 1(1) is die Warskou Konvensie van toepassing op die internasionale vervoer van persone, bagasie of goedere wat deur middel van vliegtuie, teen vergoeding of kosteloos,³⁸ onderneem word.³⁹

Die Warskou Konvensie sowel as die gewysigde Warskou Konvensie⁴⁰ bevat dieselfde definisie van internasionale vervoer.⁴¹ Met hierdie definisie beteken die begrip internasionale vervoer enige vervoer waar die plek van vertrek en die plek van bestemming geleë is binne die gebiede van twee Hoë Kontrakterende Partye. Daar kan egter ook van internasionale vervoer gepraat word indien die

35 Aviation Law Lawyers FYI 2000 AviationLawFYI.com 7 Mei.

36 *Garcia v Pan-American Airways* US District Court 1948.

37 A 3(1) van die *Wet op Lugvervoer* 17 van 1946.

38 Archives and Resources 1997 <http://www.forwarderlaw.com/archive/warsaw.htm> 30 April.

39 Die Warskou Konvensie is verdeel in vyf hoofstukke en een-en-veertig artikels asook 'n addisionele Protokol. Die artikels van die Warskou Konvensie wat vir die doel van hierdie skripsie gebruik gaan word is a 1 en aa 17 tot 30. Dit handel oor die aanspreeklikheid van die karweier.

40 Die gewysigde Warskou Konvensie verwys vir die doel van hierdie skripsie na die Warskou Konvensie soos aangevul deur die Den Haagse Protokol.

41 *Sien D'Arcy Carriage of Goods* 197.

plek van vertrek en die plek van bestemming binne die gebied van 'n enkele Hoë Kontrakterende Party geleë is, solank daar 'n vasgestelde aandoenplek binne die gebied van 'n ander staat is.⁴² Laasgenoemde staat hoef nie 'n Hoë Kontrakterende Party te wees nie.⁴³ Bogenoemde bepaling geld selfs as daar 'n onderbreking in die vervoer is, soos byvoorbeeld in gevalle van *code-sharing*.⁴⁴ Vervoer tussen twee plekke binne die gebied van 'n enkele Hoë Kontrakterende Party sonder 'n vasgestelde aandoenplek binne die gebied van 'n ander staat, is by die toepassing van die Warskou Konvensie nie internasionale vervoer nie.⁴⁵

Die resultaat van bogenoemde is dat 'n vlug tussen twee state wat beide die gewysigde Warskou Konvensie geratifiseer het, as internasionale vervoer kwalifiseer. Dit verwys na die definisie soos in die gewysigde Warskou Konvensie en die bepalings van die gewysigde Warskou Konvensie reël derhalwe so 'n aangeleentheid. Waar twee state beide die oorspronklike Warskou Konvensie geratifiseer het, maar nie die gewysigde Warskou Konvensie nie, word die definisie van die oorspronklike Warskou Konvensie aangeneem en sal die bepalings van die oorspronklike Warskou Konvensie so 'n aangeleentheid reël. Dieselfde geld ook waar beide state die oorspronklike Warskou Konvensie geratifiseer het, maar slegs een van die twee state die gewysigde Warskou Konvensie geratifiseer het. In gevalle waar geen een van die state of net een van die state nie die Warskou Konvensie onderteken het nie, staan hierdie tipe van vervoer nie as internasionale vervoer bekend nie. In Suid-Afrika sal die posisie dan deur die gemeneg en die algemene aanspreeklikheidsvoorwaardes van elke voorgenome lugvervoerder gereël word.⁴⁶ In *Philippson v Imperial Airways*⁴⁷ is die vraag gestel of 'n Hoë Kontrakterende Party wat nie die Warskou Konvensie geratifiseer het nie,

42 Ingevolge die Warskou Konvensie moet hiërdie gebied ten minste oor die volgende beskik: "sovereignty, suzerainty, mandate or (an) authority of another power". Indien 'n vliegtuig se vertrekpunt by Durban is en sy eindbestemming Kaapstad is, maar daar is 'n vasgestelde aandoenplek in by Lesotho, sal die vlug vervolgens as 'n internasionale vlug beskou word.

43 A 1(2) van die Warskou Konvensie.

44 Sien par 3.3 vir 'n bespreking oor *code-sharing*.

45 A 1(2) van die Warskou Konvensie.

46 *D'Arcy Carriage of Goods* 198. Sien ook par 2.2.

47 *House of Lords Great Britain* 2 Maart 1939.

werklik 'n party tot die Warskou Konvensie is. Die Britse hof het hierdie vraag bevestigend beantwoord.⁴⁸

Dit is egter ook belangrik om daarop te wys dat die toepaslikheid van die Warskou Konvensie nie geaffekteer word deur insidentele gebeurtenisse soos byvoorbeeld 'n noodlanding nie. Hierdie aangeleentheid is opgewerp in *Grein v Imperial Airways*.⁴⁹ Die term vasgestelde aandoen plek is in hiërdie saak soos volg gedefinieer:

... a place where according to the contract the machine by which the contract is to be performed will stop in the course of performing the contractual carriage, whatever the purpose of the descent may be and whatever rights the passenger may have, to break his journey at that place.

As 'n vliegtuig byvoorbeeld van London na Johannesburg onderweg is en as gevolg van een of ander meganiese fout 'n noodlanding in Egipte moet uitvoer, sal die Warskou Konvensie steeds van toepassing wees op die internasionale vlug, ten spyte van die noodlanding wat uitgevoer is. Enige besering wat 'n passasier opdoen tydens die noodlanding sal dus ook aan die aanspreeklikheidsbeperking van die Warskou Konvensie onderhewig wees.

Artikel 1 van die Warskou Konvensie bepaal verder dat vervoer wat deur verskeie agtereenvolgende lugkarweiers onderneem moet word by die toepassing van die Warskou Konvensie as een onverdeelde vervoer beskou word.⁵⁰ Dit is net die geval as die partye die vervoer as 'n enkele onderneming beskou, hetsy daarop ooreengekom is in die vorm van 'n enkele kontrak of 'n reeks kontrakte en indien die vervoer nie sy internasionale kenmerk verloor nie.⁵¹

48 Geen van die geraadpleegde bronne bevat die definisie van 'n "Hoë Kontrakterende Party" nie. Sommige skrywers meen dat 'n Hoë Kontrakterende Party 'n party is wat die Warskou Konvensie **onderteken** het. Ander skrywers leun weer meer na 'n definitiewe vorm van **ratifikasie** van dié Konvensie deur 'n staat **tesame met die ondertekening** daarvan. As daar na die *Philippson*-gewysde se uitspraak gekyk word lyk dit of 'n staat as 'n Hoë Kontrakterende Party geklassifiseer kan word sodra daardie staat die Warskou Konvensie onderteken het. Ratifikasie is dus nie 'n voorvereiste nie.

49 Court of Appeal Engeland 13 Julie 1936.

50 Hierdie bepaling kom ook voor in a 15 van die SAA se Algemene Voorwaardes.

51 A 1(3) van die Warskou Konvensie.

Dit is dus belangrik om presies vas te stel wat die bedoeling van die partye tot die vervoerkontrak is.⁵² In die saak van *Parke, Davis & Co v BOAC et al*⁵³ het lugvervoer vanaf Calcutta na Detroit deur drie agtereenvolgende lugkarweiers plaasgevind. Die hof het in hierdie saak bevind dat die karweiers in noue samewerking met mekaar presteer het en dat die bestaan van aparte vliegtuigkaartjies nie die onderlinge regsplig van die partye om ooreenkomstig die vervoerkontrak te presteer, geaffekteer het nie. Die drie karweiers het die lugvervoer as 'n enkele kontrak beskou. Die vraag is egter wie verantwoordelik is vir enige skade wat 'n passasier opdoen in die geval van vervoer deur verskeie agtereenvolgende karweiers? Artikel 30 van die Warskou Konvensie bepaal dat elke karweier wat passasiers aanneem onderhewig is aan die reëls van die Warskou Konvensie. So 'n karweier word as een van die kontrakterende partye by die vervoerkontrak beskou in soverre die kontrak handel oor daardie gedeelte van die vervoer wat **onder sy toesig** onderneem word.⁵⁴ Die artikel bepaal ook dat in die geval van vervoer van hierdie aard slegs die passasier of sy⁵⁵ verteenwoordiger 'n aksie teen die karweier wat die vervoer gedurende die ongeluk of die vertraging onderneem het, kan instel. Laasgenoemde kan egter uitgesluit word in gevalle waar die eerste karweier by uitdruklike ooreenkoms aanspreeklikheid vir die hele reis aanvaar het.⁵⁶

Indien daar gevolglik vasgestel word dat daar wel van internasionale lugvervoer soos hierbo verduidelik is, gebruik gemaak is, sal die Warskou Konvensie van toepassing wees. Of die oorspronklike Warskou Konvensie of die gewysigde Warskou Konvensie se reëls van toepassing is, sal afhang daarvan of die onderskeie state wat betrokke is die genoemde Warskou Konvensies geratifiseer het of nie.

52 Diederiks-Verschoor *Air Law* 76.

53 New York City Court 30 Januarie 1958.

54 A 30(1) van die Warskou Konvensie.

55 Vir die doeleindes van die studie gaan die manlike vorm gebruik word, maar die vroulike vorm word ook telkens veronderstel tenst die teendeel uitdruklik aangedui word.

56 A 30(2) van die Warskou Konvensie.

3.1.2 Aanspreeklikheid as gevolg van 'n ongeluk

Ingevolge artikel 17 van die Warskou Konvensie word duidelik uiteengesit dat die skade waarvoor geëis kan word uit 'n **ongeluk** moet voortspruit.⁵⁷ In *DeMarines v KLM Royal Dutch Airlines*⁵⁸ het die hof bevind dat 'n ongeluk soos volg gedefinieer word: "...an unexpected and sudden event that takes place without foresight". Dit beteken dus dat 'n voorval aan boord **ongehoord** en **onverwags** moet wees om as 'n ongeluk geklassifiseer te kan word.⁵⁹ In *Warsaw v TWA*⁶⁰ het die hof egter bevind dat 'n aangeleentheid nie 'n ongeluk is as dit **uitsluitlik** ontstaan het uit die gesondheidstoestand van 'n passasier nie.⁶¹ Indien 'n passasier wat byvoorbeeld 'n epileptikus is 'n epileptiese aanval aan boord 'n vliegtuig kry en homself tydens die aanval beseer, sal die aangeleentheid ingevolge die hofuitspraak dus nie as 'n ongeluk kwalifiseer nie. Dieselfde geld in die geval van 'n hartlyer wat 'n hartaanval aan boord 'n vliegtuig kry. Indien die passasier se hartaanval te wyte was aan die optrede van die karweier of sy personeel, is daar dus 'n ander of medewerkende oorsaak en kan die dood of besering van die passasier nie meer uitsluitlik toegeskryf word aan die gesondheidstoestand van die passasier nie. Vervolgens sal die karweier aanspreeklik wees vir die passasier se skade.

Die ongeluk moet verder aan boord die vliegtuig plaasvind, of in die proses van aan boord gaan, of in die proses toe die passasier die vliegtuig verlaat het.⁶² Die woorde "aan boord gaan" en "die vliegtuig verlaat" het egter 'n wyer betekenis as net die opklim en afklim van die passasierstrappe. Die moderne metode waarmee passasiers behandel, word vereis dus die aanneming van 'n meer

57 Sien ook Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 612.

58 US District Court Eastern District of Pennsylvania 28 Junie 1977.

59 FreeAdvice 1996

http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/warsaw_convention_accident.htm
30 April.

60 US District Court Eastern District of Pennsylvania Desember 15 1977.

61 Dit wil dus voorkom of die woord "uitsluitlik" beteken dat daar geen tussentredende of medewerkende of ander oorsaak teenwoordig mag wees nie. Vir 'n bespreking oor kousaliteit in die algemeen sien Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 185-224 sowel as Reinecke ea *General Principles of Insurance Law* 204-205.

62 Diederiks-Verschoor *Air Law* 70.

gesofistikeerde toets. In *McDonald v Air Canada*⁶³ het die hof bevind dat die optrede van 'n passasier of sy reaksie op 'n versoek of instruksie wat deur of namens die karweier aan die passasier gegee is om direk aan boord die vliegtuig te gaan, by die woord "aan boord gaan" ingesluit moet word. 'n Versoek of 'n instruksie om na 'n spesifieke punt te beweeg waarna die passasiers aan boord die vliegtuig gaan, word hierby ingesluit.⁶⁴

Daar kan dus uit bogenoemde afgelui word dat 'n karweier se aanspreeklikheid begin sodra 'n passasier hom in die hande van 'n werknemer van die karweier plaas deur te reageer op 'n versoek of instruksie soos hierbo na verwys. Margo en Conradie is van mening dat die woord "die vliegtuig verlaat " eindig sodra die passasier 'n veilige plek binne die terminaal bereik het.⁶⁵ Na my mening is hierdie stelling korrek. Dit is so omdat 'n terminaal nie noodwendig aan 'n spesifieke karweier behoort nie en omrede ander karweiers se passasiers ook van die terminaal gebruik maak. Die bespreking van hierdie begrippe is van belang omrede die Warskou Konvensie nie die tydsduur van aanspreeklikheid van die karweier uitdruklik bepaal nie. Wanneer bepaal moet word of daar inderdaad 'n "ongeluk" was, is hierdie tydsduur uiters relevant. **Dit is bepalend vir die vraag of die gelede skade inderdaad deel van die ongeluk of voortspruitend uit die ongeluk was.**

3.1.3 Die aanspreeklikheid van die karweier vir skade

Die skade waarna hierbo verwys word, is die dood of verwonding van 'n passasier of enige ander liggaamlike besering wat deur 'n passasier opgedoen is. Volgens Wilson en Holland verwys die woorde "dood of verwonding ... of enige ander liggaamlike besering" na werklike fisiese of geestelike skade⁶⁶ of trauma

63 RACL 1989.

64 Donald en Margo *Liability Report 2002* 10.

65 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 612.

66 Oor hierdie aangeleentheid bestaan kontroversie. In *Eastern Airlines Inc v Floyd* (US Court 15 Maart 1991) is beslis dat daar glad nie vir geestelike skade geëis kan word nie. In *Zicherman v Korean Air Lines* (US Court 31 September 1996) is beslis dat daar wel vir geestelike skade geëis kan word. In *In re Air Crash at Little Rock* (Arkansas Supreme Court 1 Junie 1999) het die hof beslis dat daar slegs vir die geestelike skade wat direk uit liggaamlike besering voortspruit, geëis kan word. Dit is my submissie dat elke staat tot die

[vervolg]

van enige ander soort.⁶⁷ Na my mening het die byvoeging van die woorde "trauma van enige ander soort" die kontroversie in die Amerikaanse regspraak onnodig gemaak, want dit beteken letterlik dat 'n fisiese liggaamlike besering nie die enigste vereiste of voorwaarde is nie. In *Kalish v TWA*⁶⁸ het die hof bevind dat emosionele of geestelike angste wat ervaar is deur passasiers wat vertrap is deur ander passasiers terwyl hulle probeer het om uit die vliegtuig te kom nadat dit 'n noodlanding gedoen het, wel onder die Warskou Konvensie verhaalbaar is. Die Amerikaanse Hof het hier bevind dat die aanval op die passasiers se emosionele sintuie gelykstaande is aan die toediening van fisiese houe aan 'n passasier se liggaam. Dit word geag dat die passasier werklike liggaamlike beserings opgedoen het. Dit wil dus voorkom of die woorde "trauma van enige ander soort" juis bedoel dat geestelike skade ook verhaal kan word. Volgens Donald en Margo⁶⁹ kan die beskadiging van 'n persoon se *dignitas* nie onder hierdie terme tuisgebring word nie. Die woord *dignitas* word as versamelnaam gebruik vir die regte op die eer, privaatheid, gevoelslewe, en die identiteit van 'n persoon. Ingevolge die Suid-Afrikaanse deliktereg kan 'n persoon wat skade gelyk het as gevolg van die aantasting van sy *dignitas* skadevergoeding eis met die *actio iniuriarum*.⁷⁰ Ek kan dus geen rede sien waarom 'n eis vir die aantasting van 'n persoon se *dignitas* nie ook onder skade

Warskou Konvensie die aangeleentheid aangaande geestelike skade ingevolge die staat se eie deliktereg moet interpreteer. In Suid-Afrika is dit dus nie nodig om bekommerd te wees oor die kontroversie in die Amerikaanse regspraak nie. Daar sal na my mening na die Suid-Afrikaanse deliktereg gekyk moet word indien daar 'n eis vir geestelike skade agv 'n besering aan boord 'n vliegtuig in 'n Suid-Afrikaanse hof aanhangig gemaak word. Ek is van mening dat die aangeleentheid reeds in die Suid-Afrikaanse reg uitgeklaar is. Die *locus classicus* betreffende die instelling van 'n eis agv geestelike skade is die appèlhofbeslissing *Bester v Commercial Union Versekeringsmaatskappy van SA Bpk* (1973 1 SA 769 (A)). Die hof het in hierdie saak beslis dat daar twee beperkings op aanspreeklikheid weens geestelike skade (senuskok) is: (a) die skok of psigiese versteuring moet uit 'n fisiese besering voortvloei het of 'n benadeling van 'n fisiese gesteldheid tot gevolg gehad het; en (b) die benadeelde moet self in persoonlike gevaar van fisiese besering verkeer het. Die hof het verder opgemerk dat die onderskeid tussen die fisiese en die psigiese nie te ver gevoer moet word nie aangesien die fisiese liggaam en die psigiese (gevoelens en bewussyn) deur die brein- en sensus aan mekaar verbind is. Indien 'n eiser dus 'n eis vir geestelike skade in 'n Suid-Afrikaanse hof aanhangig maak en bg twee punte kan bewys, is daar na my mening geen rede hoekom die eiser nie suksesvol sal wees met sy eis nie.

67 Wilson en Holland 2003 <http://www.condonlaw.com> 30 April.

68 New York Civil Court Queens County 19 Januarie 1977.

69 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 612.

70 Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 351.

waarvoor ingevolge die Warskou Konvensie geëis kan word, tuisgebring kan word nie.

Uit bogenoemde bespreking is dit dus duidelik dat daar vir werklike fisiese of geestelike skade of **trauma van enige soort** geëis kan word. Die karweier kan gevolglik vir al daardie soort skade aanspreeklik gehou word.

3.1.4 *Vertraging*

Ingevolge artikel 19 is die karweier ook aanspreeklik vir enige skade wat veroorsaak is deur die **vertraging** van die passasiers tydens hulle vervoer. Die aanspreeklikheid van 'n karweier in hiërdie geval is presies dieselfde as by artikel 17 van die Warskou Konvensie. Dit beteken dat die karweier verantwoordelik sal wees vir enige skade wat veroorsaak is deur die vertraging van enige passasier vir dieselfde tydsduur.⁷¹ In *Robert-Houdin v Panair do Brazil*⁷² het die vervaardiger van 'n enkelmanvertoning vergoeding ontvang omrede die lugdiens sy vlug gekanselleer het sonder enige grondige rede. Die uiteinde was dat die vervaardiger nie sy verpligtinge kon nakom nie en dat die vertoning nie kon plaasgevind het nie.⁷³

Die International Air Transport Association⁷⁴ het sekere reëls aangaande vertraging geformuleer. Uit hoofde daarvan word van die karweier verwag om tot die beste van sy vermoë sy passasiers so gou as moontlik te vervoer. Hierdie reëls bepaal ook dat die tye soos in die passasierskaartjie, die tydskedules of ander plekke aangedui, nie gewaarborg word nie. Daar sal dus nie vir skade wat voortspruit uit vertraging weens die oorskryding van 'n tydskedule, geëis kan

71 Malcolm 1994 *Jutas's Business Law* 117.

72 Tribunal de Grande Instance de la Seine 9 Julie 1960.

73 Sien die bespreking oor direkte- en gevolgskade by vn 32. In die *Robert-Houding*-gewysde sal die skade wat die vervaardiger van die enkelmanvertoning gely het as direkte skade geklassifiseer kan word. Die rede hiervoor is omdat die verliese wat die vervaardiger gely het agv die feit dat hy nie sy verpligtinge kon nakom nie, die onmiddellike of direkte skadelike gevolg van die kansellering (skadestigtende gebeurtenis) was.

74 Hierna na verwys as IATA. Die doel van hiërdie organisasie was om die onetiese metodes wat gebruik was om skedules en vlugtariewe te bepaal, stop te sit. Hierdie reëls staan as die IATA General Conditions of Carriage bekend. Die Voorwaardes was in 1970 by die Honolulu Konferensie van IATA aangeneem.

word nie. Dit gaan dus hier oor 'n **onregverdige vertraging**. 'n Onregverdige vertraging is nodig om so 'n eis te ondersteun.⁷⁵

Artikel 19 is nie heeltemal duidelik nie. Dit dui byvoorbeeld glad nie die faktore aan wat moontlik 'n onregverdige vertraging kan veroorsaak nie. Om hiérdie rede en die feit dat daar bewys moet word dat die vertraging onregverdig was, word daar voorgestel dat die woord "redelik" in die verskeie karweiers se kontrakte aangaande lugvervoer bygevoeg moet word⁷⁶ sodat die aanspreeklikheid weens vertraging soos volg lui: Die karweier onderneem om tot die beste van sy vermoë die passasiers en bagasie binne 'n redelike tyd te vervoer.

Uit bogenoemde is dit duidelik dat, omdat die Warskou Konvensie ook voorsiening maak dat karweiers aanspreeklik gehou word vir skade as gevolg van onredelike vertragings van passasiers, die Warskou Konvensie die aanspreeklikheid van die karweier verbreed.

3.1.5 *Wanneer is 'n karweier nie aanspreeklik nie?*

Die vervoerkontrak plaas die karweier onder 'n verpligting om die vervoer uit te voer sonder enige skade of onredelike vertraging. Die karweier moet die vervoer van die passasiers uitvoer binne 'n redelike tyd. Die regsbasis van 'n karweier se aanspreeklikheid is op skuld gebaseer, maar met 'n "omgekeerde" bewyslas. Dit beteken dat die bewyslas op die karweier rus. Diederiks-Verschoor verklaar die kwessie aangaande die omgekeerde bewyslas soos volg:⁷⁷

The argument reflects a *quid pro quo* in the sense that the authors of the (Warsaw) Convention have chosen to place the burden of proof on the carrier's shoulders in return for the passenger losing the benefit of unlimited liability of the carrier.⁷⁸

75 Diederiks-Verschoor *Air Law* 72.

76 Diederiks-Verschoor *Air Law* 72.

77 Diederiks-Verschoor *Air Law* 64.

78 Die feit dat 'n vliegtuig in 1929 toe die Warskou Konvensie opgestel is nog 'n nuwigheid was moet in gedagte gehou word as die meriete van hierdie reëling beoordeel word. Die passasier kan egter altyd versekering uitneem ten einde sy belange te beskerm.

Wanneer sal karweiers nie aanspreeklik wees nie? Die Warskou Konvensie bepaal dat wanneer die karweier kan bewys dat hy en sy agente **alle nodige maatreëls** getref het om die skade te voorkom of dat dit vir hulle **onmoontlik** was om sulke maatreëls te tref,⁷⁹ die karweier nie aanspreeklik sal wees nie. Die karweier sal ook geheel of gedeeltelik vrygestel word van die aanspreeklikheid teenoor 'n passasier indien die karweier kan bewys dat die skade wat die passasier gely het **veroorzaak** is deur die nalatigheid van die beseerde persoon of sy nalatigheid tot die skade **bygedra** het.⁸⁰ 'n Saak wat bogenoemde duidelik illustreer, handel oor 'n passasier wat die "fasten seat belts"-teken geïgnoreer het en die vliegtuig verlaat het omdat sy van haar familie wou gaan afskeid neem.⁸¹ Sy het egter nie gesien dat die trappe wat na die vliegtuig lei alreeds verwyder was nie. Die persoon het uit die vliegtuig geval en haar been gebreek. Die hof het in hierdie saak bevind dat die karweier geensins aanspreeklik was vir die persoon se besering nie omrede sy grootliks tot haar skade bygedra het deur die "teken" te ignoreer.

Dit is duidelik dat indien 'n karweier alle nodige voorsorgmaatreëls getref het hy nie verantwoordelik gehou kan word vir die skade wat 'n passasier gely het nie. Dit beteken alle nodige maatreëls soos deur 'n redelike karweier in die lugvervoerbesigheid en nie bloot soos deur 'n redelike man nie. Dit is my submissie dat die lugvervoerder 'n verhoogde redelikeheidsplig het met verwysing na die tipe besigheidsfeer waarin hy hom bevind. Dit is in lyn met die beslissing van 'n Amerikaanse hof wat daarop gewys het dat die woorde "alle nodige voorsorgmaatreëls" nie te letterlik geïnterpreteer moet word nie.⁸²

79 A 20 van die Warskou Konvensie.

80 A 21 van die Warskou Konvensie.

81 *Chutter v KLM Royal Dutch Airlines & Allied Aviation Services International Corporation* US District Court Southern District of New York 27 Junie 1955.

82 *Manufacturers Hannover Trust Company v Alitalia Airlines* US District Court Southern District of New York 16 April 1977.

3.1.6 Onbeperte en beperkte aanspreeklikheid

Alhoewel die Warskou Konvensie, soos uit die bespreking hierbo blyk, meer op beperkte aanspreeklikheid van die karweier gerig is, is hierdie beperking nie ook onvoorwaardelik nie. Artikel 25 van die Warskou Konvensie bepaal dat daar wel gevalle kan voorkom waar die **onbeperte aanspreeklikheid** van 'n karweier ter sprake is. Die aanspreeklikheidsbeperkings soos vervat in artikel 22 is nie van toepassing indien bewys kan word dat die skade te wyte was aan 'n handeling of 'n versuim (late of *omission*) van die karweier, sy werknemers of agente nie. Hierdie handeling of versuim word omskryf as 'n **wilful misconduct**.⁸³ Dit is egter nie voldoende dat 'n ander persoon sodanig

83 FreeAdvice 1996

http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/warsaw_wilful_misconduct.htm

30 April. Dit wil voorkom of die opstellers van die Warskou Konvensie die term *wilful misconduct* gebruik omrede hulle meen dat die term alles dek wat nodig is, naamlik nie net handeling wat opsetlik gepleeg is nie, maar ook handeling wat op 'n onverskillige wyse, sonder enige agting vir die gevolge wat kan intree, gepleeg is. Soos reeds hierbo genoem het Suid-Afrika die Warskou Konvensie regsrag gegee deur dit in die *Wet op Lugvervoer* op te neem. A 25 van hierdie Wet bepaal egter dat 'n handeling of versuim waarvoor die karweier onbepert aanspreeklik gehou kan word met die nodige "opset om skade te berokken of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei" gedoen moet word. Die vraag nou is wat presies die term "roekeloosheid en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei" beteken? Kan roekeloosheid in hiërdie vorm ook as nalatigheid bestempel word? *Davis Gordon en Getz on Law of Insurance* 185 het die volgende te sê oor die aard van roekeloosheid: "...the concept of recklessness has questionable validity in South African law. However recklessness as a separate concept is unknown in our law. It does constitute one of the requirements for the existence of *dolus eventualis*, but failing the conduct being classified as *dolus eventualis*, the only other category in terms of which the conduct can be classified is *culpa* (negligence). Recklessness in the sense of negligence can range from mere negligence to gross negligence". Dit wil dus voorkom of roekeloosheid, afhangende van geval tot geval, onder opset of nalatigheid tuisgebring kan word. Hierdie standpunt kan die beste deur voorbeelde geïllustreer word. Roekeloosheid as 'n "vorm" van opset is bv waar 'n persoon *Russian roulette* speel en die gevolge daarvan fataal is vir hom. Die persoon wat die sneller trek, aanvaar of versoen hom met die ware risiko dat 'n skoot kan afgaan. Daardeur handel hy willens en wetens. Die handeling kan nie as onwillekeurig of as 'n ongeluk beskryf word nie. In die geval waar 'n persoon wat die sneller trek wanneer hy sy geweer skoonmaak onder die indruk dat daar geen koeëls in die geweer is nie en na 'n toetsskoot om te kyk of die geweer se meganisme werk, homself beseer, kan van roekeloosheid as 'n "vorm" van nalatigheid gepraat word. Die afvuur van die geweer kan beskryf word as onverwags, onvoorsienbaar en sonder die nodige opset. Die verskil tussen die voorbeeld waar die persoon wat *Russian roulette* speel en die een waar die geweer onverwags afgaan, is na my mening die feit dat die persoon in die eerste geval vrywilliglik en met opset die gevolge wat agv sy handeling kan intree aanvaar of hom daarmee versoen en dat die gevolge wel ook intree. Die *Wet op Lugvervoer* praat egter nie net van "roekeloosheid" nie, maar van "roekeloosheid en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei". Die feit dat die Wetgewer die woorde "en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei" bygevoeg het dui daarop dat die karweier net onbepert aanspreeklik sal wees in gevalle waar opset of roekeloosheid as 'n vorm van opset (*dolus eventualis*)

[vervolg]

bewus moes wees nie. Waar so 'n handeling of versuim deur 'n werknemer of agent van die karweier verrig is, moet daar bewys word dat so 'n werknemer of agent binne die bestek van sy diensplig gehandel het of binne die uitvoering van sy pligte as werknemer of agent van die lugvaartoperateur. Artikel 25 sluit dus die beperking van aanspreeklikheid van die lugvaartoperateur uit waar die skade **opsetlik** veroorsaak is, of op **roekelose** wyse, met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei. Gevolglik sal die karweier se aanspreeklikheid vir die skade nie die beperking ingevolge artikel 22 van die Warskou Konvensie geniet nie. Dit beteken dat die karweier vir al die gelede skade aanspreeklik sal wees.⁸⁴ Dit is egter nie duidelik onder die Warskou Konvensie of werknemers van die karweier op die beperkte aanspreeklikheid ingevolge artikel 22 kan staatmaak nie. Dit is my submissie dat 'n korporasie en sy werknemers as een entiteit hanteer moet word en dat werknemers van 'n karweier wel ingevolge die Warskou Konvensie op beperkte aanspreeklikheid sou kon staatmaak. My siening word gestaaf deur die uitdruklike invoeging van 'n nuwe artikel in die Den Haagse Protokol wat hiervoor voorsiening maak.⁸⁵

In die geval van beperkte aanspreeklikheid adresseer artikel 22 van die Warskou Konvensie die vergoeding ten opsigte van die skade wat opgedoen is. By die vervoer van persone word die aanspreeklikheid van die karweier vir elke passasier tot die som van een honderd vyf-en-twintig duisend Frank⁸⁶ beperk, selfs al word daar periodieke uitbetalings deur die hof toegestaan. Hierdie bedrag verteenwoordig 'n maksimum bedrag wat die karweier aan 'n enkele passasier, ongeag die aantal persone wat 'n eis teen die spesifieke karweier ingestel het, moet uitbetaal. Die karweier en die passasier kan nietemin deur spesiale kontraktuele bepalinge 'n hoër aanspreeklikheid vasstel.⁸⁷

teenwoordig is. Dit gaan dus hier oor die subjektiewe element, nl dat die dader hom met die moontlikheid van die intrede van die skade versoen. Wat my betref stem hierdie siening ook ooreen met die gebruik van die woorde *wilful misconduct* in die Warskou Konvensie. Die rede hiervoor is omdat nalatigheid nooit as *wilful misconduct* beskryf kan word nie. Vir 'n verdere bespreking van die term *wilful misconduct* sien par 3.2

84 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 616.

85 Sien bespreking in par 3.2.

86 A 22(5) van die Warskou Konvensie bepaal dat die bedrae in Frank betrekking het op 'n munteenheid bestaande uit vyf-en-sestig en 'n half milligram goud met 'n suiwer goud gehalte van negehoonderd duisendstes.

87 Archives and Resources 1997 <http://www.forwarderlaw.com/archive/warsaw.htm> 30 April.

Artikel 23 van die Warskou Konvensie bevat 'n verdere belangrike bepaling. Indien daar ingevolge hierdie artikel enige bepaling in 'n vervoerkontrak is wat die karweier van aanspreeklikheid onthef of 'n laer perk vasstel as die wat in die Warskou Konvensie vasgestel is, is so 'n bepaling nietig. Die nietigheid van enige sodanige bepaling bring egter nie die nietigheid van die hele kontrak mee nie. Indien 'n vervoerkontrak byvoorbeeld bepaal dat die karweier net beperk aanspreeklik is vir 'n passasier se besering, dood of vertraging tot en met 'n bedrag van een honderd duisend Frank, sal slegs die bepaling betreffende die beperking van aanspreeklikheid tot een honderd duisend Frank nietig wees en nie ook die bepalings rakende die tyd, die plek, die roete, die betrokke vrag, ensovoorts nie. Die rede hiervoor is omdat die een honderd duisend Frank 'n laer perk is as dié een wat in die Warskou Konvensie vasgestel is.

Samevattend dus, is artikel 25 van die Warskou Konvensie van groot belang omrede dit bepaal of 'n karweier in 'n spesifieke geval onbeperk aanspreeklik gehou moet word. Indien daar bevind word dat die karweier beperk aanspreeklik is vir die passasier se beserings, dood of vertraging, bepaal artikel 22 die maksimum bedrag waarvoor die karweier aanspreeklik gehou kan word. Die effek van artikel 23 is dat partye 'n vervoerkontrak kan sluit wat 'n hoër aanspreeklikheid vir die karweier vasstel. Die ooreenkoms mag egter nie 'n laer perk vasstel as wat in die Warskou Konvensie vasgestel is nie.

Daar is reeds hierbo daarna verwys dat 'n karweier se aanspreeklikheid op skuld gebasseer is. Die doel van hierdie skripsie is om die aanspreeklikheid van 'n **Suid-Afrikaanse karweier** te bepaal en daar sal dus vervolgens gekyk word hoe 'n Suid-Afrikaanse hof vir skuld aan die karweier se kant moet toets.

Aangesien daar net sprake van skuld sal wees waar 'n persoon onregmatig gehandel het, kan skuld in die algemeen beskryf word as die "verwytbare gesindheid of gedrag van iemand wat onregmatig gehandel het".⁸⁸ Skuld het

88 Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 130. Sien ook Van der Merwe en Olivier *Die Onregmatige Daad in die Suid-Afrikaanse Reg* 110-150 vir 'n verdere bespreking oor skuld.

egter twee verskyningsvorme naamlik, opset (*dolus*) en nalatigheid (*culpa*).
Opset kan soos volg gedefinieer word:

'n Toerekeningsvatbare persoon⁸⁹ tree opsetlik op indien hy die gevolg wat hy onregmatig veroorsaak, wil, terwyl hy bewus is van die onregmatigheid van sy optrede.⁹⁰

Opset bestaan dus uit twee elemente naamlik wilserigtheid en onregmatigheidsbewussyn. Wilserigtheid verwys na "die rig van die dader se wil op 'n gevolg wat hy veroorsaak of die vooruitsien van 'n bepaalde feitekompleks". In terme van wilserigtheid kan daar drie vorme van opset onderskei word, naamlik: (a) *dolus directus*;⁹¹ (b) *dolus indirectus*⁹² en (c) *dolus eventualis*.⁹³

Die ander vereiste naamlik onregmatigheidsbewussyn dui daarop dat dit nie net "voldoende is dat die dader die wil het om 'n sekere gevolg te veroorsaak nie, maar dat hy boonop moet besef of die moontlikheid moet voorsien, dat sy optrede teenstrydig met die reg is of 'n inbreuk op die regte van 'n ander daarstel", dit wil sê onregmatig is.⁹⁴

Nalatigheid as die ander verskyningsvorm van skuld word soos volg gedefinieer:

'n Toerekeningsvatbare dader is gevolglik nalatig indien die redelike persoon in sy posisie anders sou opgetree het as wat die dader inderdaad gedoen het; en die redelike persoon sou volgens die regspraak anders opgetree het indien die onregmatige veroorsaking van skade redelikerwys voorsienbaar en voorkombaar was.⁹⁵

89 Volgens Neethling, Potgieter en Visser (*Deliktereg* 133) is "'n persoon toerekeningsvatbaar indien hy oor die nodige geestesvermoëns beskik om tussen reg en verkeerd te onderskei en indien hy verder ooreenkomstig hierdie insig kan optree".

90 Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 135.

91 Hierdie vorm van opset kom voor waar die dader die intrede van 'n sekere gevolg beoog. Die dader hoef egter nie seker te wees dat die beoogde gevolg sal intree nie.

92 Hier moet 'n dader oogmerkopset hê tav een gevolg terwyl hy weet dat 'n ander gevolg onvermydelik, noodwendig of onafwendbaar gaan intree.

93 Hierdie vorm van opset kom voor waar die dader die intrede van 'n gevolg van sy handeling as 'n moontlikheid voorsien en hom dan met die moontlikheid versoen.

94 Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 137.

95 *Kruger v Coetzee* 1966 2 SA 428 (A).

Die toets vir nalatigheid is reeds hierbo bespreek.⁹⁶ Indien in 'n Suid-Afrikaanse hof dus bewys kan word dat 'n karweier opsetlik opgetree het of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik sal intree ooreenkomstig die toets hierbo genoem, sal die karweier **onbeperk aanspreeklik** gehou kan word vir enige onredelike vertraging, dood of besering wat 'n passasier opgedoen het. Indien slegs nalatigheid bewys kan word, is 'n beperking van aanspreeklikheid dus aan die orde.

3.1.7 *Deur wie en binne watter tydperk moet 'n eis ingevolge die Warskou Konvensie ingestel word?*

Die tydperk waarvolgens 'n eis ingedien kan word, word in artikel 29 uiteengesit. Die reg om skadevergoeding te eis verval as 'n aksie nie binne twee jaar ingestel word nie. Hierdie tydperk word bereken vanaf die datum van aankoms by die bestemming of vanaf die datum waarop die vliegtuig moes aangekom het of vanaf die datum waarop die vervoer gestaak is.⁹⁷ Die metode van berekening van die verjaringstermyn word bepaal deur die reg van die hof waarin die saak dien.⁹⁸ Die twee jaar periode is al in die presedentreg verleng.⁹⁹ In 'n Amerikaanse hofsaak byvoorbeeld het 'n eiser gesterf terwyl sy saak hangende was. Die hof het die eiser se erfgenaam 'n verdere twee jaar gegee om die eis te bewys.¹⁰⁰ In 'n Franse saak waar 'n minderjarige betrokke was, het die hof selfs toegelaat dat die twee jaar periode onderbreek kan word.¹⁰¹

Die vraag wie geregtig is om 'n eis vir vergoeding in te stel, is uitdruklik in die Warskou Konvensie in artikel 24 oopgelaat. Elke staat se nasionale reg moet dus hierdie aangeleentheid reël.¹⁰² *Football Club v Aviolinee Italiane*¹⁰³ is 'n

96 Sien vn 30 en 83.

97 IATA *General Conditions of Carriage - Passenger and Baggage* 20.

98 Archives and Resources 1997 <http://www.forwarderlaw.com/archive/warsaw.htm> 30 April.

99 Diederiks-Verschoor *Air Law* 78 en die gesag daarna verwys.

100 *Nicolet v TWA* US District Court Southern District of New York 17 Junie 1954.

101 Diederiks-Verschoor *Air Law* 78. Die geraadpleegde bron verskaf geen verduideliking van die onderbreking van die twee jaar tydperk in bg geval nie. Ek is van mening dat die bron hierdeur net die wyse waarop die Warskou Konvensie kan funksioneer, wil illustreer.

102 IATA *Principal Instruments of the Warsaw System* 20.

103 Corte di Cassazione Maart 9 1953.

voorbeeld om bogenoemde te illustreer. 'n Vliegtuig van *Societa Aviolinee Italiane* was gedurende 'n vlug van Lisbon na Turin in 'n ongeluk betrokke. Die hele voetbalspan van Torino en hulle tegniese personeel het gesterf. Die voetbalklub van Torino het 'n skadevergoedingseis ingestel. Die hof het die eis van die hand gewys. Die Appèlhof het die beslissing bevestig en ook bevestig dat die bepaling van artikel 24 van die Warskou Konvensie nie spesifiseer watter persone daarop geregtig is om 'n eis vir skade in te stel nie en dat die aangeleentheid deur die nasionale reg voorgeskryf moet word. Die Appèlhof was volgens my korrek deur sy beslissing te baseer op die ontkenning van 'n direkte verband tussen die skade wat deur die eiser gely is en die ongeluk wat plaasgevind het. Dit is so omdat die reg van die passasiers om te lewe ('n absolute reg), voorkeur geniet bo die reg van die voetbalklub op die vertoning van sy voetbalspan ('n gekwalifiseerde reg). Die hof het voorgelou dat die naasbestaandes van die oorledenes wel eise kon instel.

Dit is gevolglik belangrik om te weet binne watter tydperk 'n eis ingevolge die Warskou Konvensie ingedien moet word, sowel as watter persone só 'n eis kan instel. Aangesien elke staat se nasionale reg gaan bepaal wie op skadevergoeding geregtig is, kan daar nie 'n algemene reël neergelê word nie. Die interpretasie van artikel 24 sal van geval tot geval verskil.

Die bespreking van die Warskou Konvensie is van belang vir hierdie skripsie omrede dit die eerste internasionale instrument is wat uitgevaardig is waarin die aanspreeklikheid van die lugvervoerder duidelik uiteengesit is. Die Warskou Konvensie het ook die weg gebaan vir ander internasionale instrumente wat tred hou met die ontwikkeling van tegnologie. Die internasionale instrumente wat vervolgens verder in hierdie hoofstuk bespreek gaan word is almal óf afkomstig van die Warskou Konvensie óf lewer op een of ander wyse 'n bydrae om die Warskou Konvensie te verbeter. Die Warskou Konvensie kan dus as die basis van die internasionale aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder beskou word.

3.2 Die Den Haagse Protokol

Die Den Haagse Protokol is opgestel ter bereiking van verdere eenvormigheid insake sekere reëls met betrekking tot internasionale lugvervoer.¹⁰⁴ Die Den Haagse Protokol het sekere wysigings tot die oorspronklike dokument van die Warskou Konvensie aangebring. In breë terme het die Den Haagse Protokol die Warskou Konvensie in vier hoof areas geaffekteer, naamlik:

- dit poog om sekere dubbelsinnigheid en onduidelikhede in die Warskou Konvensie wat oor die jare ontstaan het, te verbeter;
- dit vereenvoudig die vereistes van die Warskou Konvensie aangaande die inhoud van vervoerdokumente;
- dit verdubbel die karweier se beperkte aanspreeklikheid vir die dood of besering van 'n passasier; en
- dit verminder die omvang van die omstandighede waaronder die karweier hom op beskerming kragtens sy beperkte aanspreeklikheid kan beroep.

Die Den Haagse Protokol het regswerking in Suid-Afrika verkry ingevolge 'n proklamasie wat ooreenkomstig die *Wet op Lugvervoer* uitgevaardig is.¹⁰⁵

Die merkwaardigste wysiging kragtens die Den Haagse Protokol¹⁰⁶ word in artikel 22 aangetref. Dit het te doen met die vergoeding ten opsigte van skade opgedoen. Die Den Haagse Protokol het die bedrag, soos neergelê in die Warskou Konvensie, verdubbel. Die bedrag waarvoor 'n karweier dus nou (beperk) aanspreeklik gehou kan word, is vanaf honderd vyf-en-twintig duisend Frank na twee honderd-en-vyftig duisend Frank per passasier verhoog. Dit is die geval selfs al word daar periodieke uitbetalings deur die hof toegestaan. Die karweier en die passasier kan nog steeds deur 'n spesiale kontrak 'n hoër aanspreeklikheid vasstel. Só 'n ooreenkoms sal dieselfde gevolge of uitwerking

104 Die Den Haagse Protokol is onderteken op 28 September 1955 in Den Haag, Nederland.

105 Prokl R294 van 1967.

106 In die bespreking van die Den Haagse Protokol sal daar net gekyk word hoe die Den Haagse Protokol die Warskou Konvensie wysig m.v. die artikels wat vir die doel van hierdie skripsie van belang is.

hê as hierbo uitgespel. Dit is dus my submitisie dat die Den Haagse Protokol nie die regsposisie in hierdie opsig verander nie.

'n Verdere belangrike wysiging is in artikel 25 aangebring. In die oorspronklike weergawe van die Warskou Konvensie bepaal artikel 25 dat 'n karweier nie kan staatmaak op die aanspreeklikheidsbeperking kragtens artikel 22 nie, indien die skade as gevolg van *wilful misconduct* van die karweier, sy werknemers of agente ontstaan het. Die oorspronklike teks van die Warskou Konvensie is in Frans geskryf. Dit bevat die woorde *dol* en *faute... équivalente au dol*. Die Franse teks en die Engelse teks dek egter nie presies dieselfde konsep nie. *Dol* word gekarakteriseer deur die bedoeling om 'n spesifieke besering aan 'n ander persoon toe te dien, dus opset.¹⁰⁷ Daarmee saam optredes soortgelyk hieraan. Ingevolge *wilful misconduct* aan die ander kant, moet die dader bewus wees van sy wangedrag en die potensiële skade wat mag ontstaan, sonder dat die nodige bedoeling om 'n spesifieke besering toe te dien, noodwendig teenwoordig moet wees.¹⁰⁸ Die definisie van *wilful misconduct* is dus wyer as *dol*, aangesien dit aangeleenthede kan insluit waar geen onreg of oortreding opsetlik gepleeg is nie.¹⁰⁹ Dit is duidelik dat die term *wilful misconduct* in die Engelse weergawe van die Warskou Konvensie groot verwarring veroorsaak het.¹¹⁰ Die Den Haagse Protokol het egter artikel 25, soos neergelê in die Warskou Konvensie, soos volg verander:

The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, **done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result**; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.

107 Diederiks-Verschoor *Air Law* 82.

108 Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg* 135.

109 FreeAdvice 1996

http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/warsaw_wilful_misconduct.htm
30 April

110 Sien vn 83 hierbo.

Die voordeel van hierdie nuwe reël is dat dit nou duidelik is dat, soos met die gebruik van die spesifieke afrikaanse begrippe in die *Wet op Lugvervoer*,¹¹¹ onbeperkte aanspreeklikheid sal volg waar opset ter sprake is. 'n Late of versuim met dieselfde gesindheid is ook 'n grond vir onbeperkte aanspreeklikheid.¹¹² Wanneer 'n vlieënier dus in ongunstige toestande land waar geen sigbaarheid as gevolg van mis moontlik was nie, en hy terselfdertyd geweet het dat die hoogtemeter wat in die vliegtuig geïnstalleer was nie aan hom die presiese hoogte van die vliegtuig kan gee nie en hom met die moontlike gevolge van sy optrede versoen het, kan die gedrag van die vlieënier as onverskoonbaar in terme van artikel 25 van die Warskou Konvensie, soos gewysig deur die Den Haagse Protokol, bestempel word. Die vlieënier het opsetlik en bewustelik 'n risiko geneem terwyl hy geweet het dat skade veroorsaak kan word. Hierdie optrede van die vlieënier stel die karweier dus onbeperk teenoor die eisers aanspreeklik.

Aangesien dit soms moeilik is om te bepaal of die persoon wat verantwoordelik is vir die handeling of late wat die ongeluk veroorsaak het, bewus was van die skade wat moontlik kan intree, is daar deur die loop van jare twee toetse gebruik om met die bepaling daarvan te help.¹¹³ Die eerste is die **objektiewe toets**. Ingevolge hierdie toets moet die gedrag van byvoorbeeld die vlieënier gemeet word aan wat 'n **redelike vlieënier** met 'n gemiddelde bevoegdheid in soorgelyke omstandighede sou doen. Vir 'n handeling om op 'n **subjektiewe** manier getoets te word, moet persoonlike omstandighede ook in berekening gebring word.¹¹⁴ As daar na die geskiedenis en die bedoeling van artikel 25 gekyk word, sowel as na sekere regskenner se gevoel aangaande hierdie aangeleentheid, wil dit voorkom of die subjektiewe toets die toonaangewende toets is. Hierdie is na my mening die korrekte toets. Ten einde 'n karweier onbeperk aanspreeklik te hou in die Suid-Afrikaanse reg moet daar vir opset getoets word. Daar moet dus na die dader se **bedoeling** gekyk word. Bedoeling word op subjektiewe wyse getoets. Die objektiewe toets, of redelike persoon-toets, is die toets wat gebruik word as vir nalatigheid getoets word. Aangesien

111 Sien vn 83 hierbo.

112 Diederiks-Verschoor *Air Law* 84.

113 *Consorts Tondriau and Sauvage v Air India* Belgian Supreme Court 27 Januarie 1977.

114 Diederiks-Verschoor *Air Law* 85.

daar juis vir opset getoets moet word, is laasgenoemde toets vervolgens nie die aangewese een nie.

'n Verdere verbetering wat deur die Den Haagse Protokol teweeggebring is, handel oor die regte van agente om hulle eie aanspreeklikheid te beperk. Dit was egter nie duidelik onder die Warskou Konvensie of werknemers van die karweier op die beperkte aanspreeklikheid ingevolge artikel 22 kon staatmaak nie. Die Den Haagse Protokol bepaal nou uitdruklik in 'n nuwe artikel¹¹⁵ dat die werknemers of agente van die karweier hulself ook kan beroep op die beperking op aanspreeklikheid soos uiteengesit in artikel 22, wanneer hulle persoonlik aanspreeklik gehou sal word.¹¹⁶ In *Reed et al v Wiser*¹¹⁷ het die Amerikaanse Appèlhof gesê dat die Den Haagse Protokol vereis dat 'n korporasie en sy werknemers as een entiteit behandel moet word en dat dit die rede vir die byvoeging van artikel 25A tot die Protokol was.

115 A 25A van die Warskou Konvensie soos gewysig deur die Den Haagse Protokol.

116 IATA *Principal Instruments of the Warsaw System* 22. 'n Werknemer of agent van 'n Suid-Afrikaanse karweier sal persoonlik aanspreeklik gehou kan word indien die werknemer of agent nie tydens delikpleging binne die bestek van sy diensbetrekking gehandel het nie. Aangesien 'n werknemer of agent binne die perke van sy diensbetrekking optree indien hy in die uitvoering of nakoming van sy verpligtinge ingevolge die dienskontrak handel, sal hy buite die bedoelde perke optree indien hy hom heeltemal van sy diensbetrekking losmaak en uitsluitlik sy eie doelstellings of belange nastreef of dien. Om te beoordeel of 'n persoon wel binne die bestek van sy diensbetrekking gehandel het word die subjektiewe-objektiewe-toets (of die sg standaard-toets) soos in *Minister of Police v Rabie* (1986 1 SA 117 (A)) neergelê, gebruik. Die hof het dit in hierdie saak soos volg gestel: "...in deciding whether an act by the servant does (fall outside) the course or scope of his employment, some reference is to be made to the servant's intention. The test is in this regard subjective. On the other hand, if there is nevertheless a sufficiently close link between the servant's acts for his own interests and purposes and the business of his master, the ...master... is liable even for acts which he has not authorised provided that they are so connected with acts which he has authorised that they may rightly be regarded as modes – although improper modes – of doing them". Nog 'n beginsel wat direk verband hou met die ondersoek of die werknemer binne die perke van sy diensbetrekking gehandel het, is die risikoskepping-beginsel. Hierdie beginsel is nie 'n onafhanklike bron van die werkgever se aanspreeklikheid nie, maar bloot 'n faktor of selfs 'n aanvullende toets wat 'n rol kan speel ten einde vas te stel of die werknemer binne die perke van sy diensbetrekking opgetree het. In *Minister of Ploice v Rabie* verklaar die hof die risikoskepping-beginsel soos volg: "By approaching the problem whether (an employee's) acts were done within the course or scope of his employment from the angle of creation of risk, the emphasis is shifted from the precise nature of his intention and the precise nature of the link between his acts and (his) work, to the dominant question whether those acts fall within the risk created by (his employer)". Om dus ingevolge die Suid-Afrikaanse reg te toets of 'n karweier middelklik aanspreeklik gehou kan word vir die daede van sy werknemers of agente en of die werknemer of agent persoonlik aanspreeklik gehou kan word, moet 'n Suid-Afrikaanse hof van die standaard subjektiewe-objektiewe-toets gebruik maak en indien verder nodig, die risikoskepping-beginsel.

117 US Court of Appeals 26 April 1977.

Die wysigings ingevolge die Den Haagse Protokol wat hierbo bespreek is hou dus verband met beperkte en onbeperkte aanspreeklikheid van die karweier. Hierdie twee aangeleenthede is van groot belang omrede dit juis die beperkte aanspreeklikheid van die karweier is wat later in die twintigste eeu tot groot kontroversie gelei het en wat die opstel van 'n nuwe internasionale instrument¹¹⁸ tot gevolg gehad het. Hierdie internasionale instrument hef op sy beurt die beperking van aanspreeklikheid wat op karweiers geplaas word, op.¹¹⁹

3.3 Die Guadalajara Konvensie

Die Guadalajara Konvensie is opgestel ter bereiking van die eenvormigheid van sekere reëls met verwysing na internasionale lugvervoer deur 'n ander persoon as die kontrakterende lugvervoerder.¹²⁰ Hierdie reëls is eerder in 'n konvensie as 'n protokol neergelê omrede dit nie die Warskou Konvensie wysig nie, maar omdat dit 'n hele nuwe area, wat nie deur die Warskou Konvensie aangespreek word nie, reël.¹²¹ Die Guadalajara Konvensie onderskei tussen die karweier wat die ooreenkoms voltooi en die karweier wat werklik die lugvervoer in die algeheel of gedeeltelik uitvoer, elkeen met sy eie verpligtinge en aanspreeklikheid (hierdie verhouding tussen die twee karweiers staan bekend as *code-sharing*).¹²² Die Guadalajara Konvensie verkry egter regsrag in Suid-

118 Die internasionale instrument waarna verwys word is die Montreal Konvensie. 'n Bespreking van die Montreal Konvensie volg in hfst 4.

119 Die vermeerdering van die beperkte bedrag waarvoor 'n karweier aanspreeklik gehou kan word in die Den Haagse Protokol was van vroeë af al 'n aanduiding dat die bedrag wat in a 22 van die Warskou Konvensie tov beperkte aanspreeklikheid voorgeskryf word, nie voldoende is nie. Net soos die koste van daaglikse benodighede gedurig styg, moet die vergoedingsbedrag waarop 'n passasier geregtig is ook mettertyd en gereeld verhoog word.

120 Toe die Warskou Konvensie in 1929 opgestel was, het huurvlugte 'n baie klein rol in die internasionale lugvaartreg gespeel. Die Warskou Konvensie het geen definisie van die term karweier bevat nie omrede die opstellers van Warskou Konvensie dit onnodig gevind het om die ontwikkeling van die lugvaartindustrie te belemmer. Na die Tweede Wêreldoorlog het huurvlug-ooreenkomste in getalle begin toeneem en was dit nodig om 'n nuwe stel reëls daar te stel om hierdie aangeleentheid te reël. Dit is bereik bvw die Guadalajara Konvensie. Hierdie Konvensie handel spesifiek met gevalle waar 'n kontrakterende vervoerder 'n ander vervoerder huur om die vervoer geheel of gedeeltelik namens hom uit te voer. Daar kan dus moontlik gesê word dat die werklike karweier wat die huurvlug onderneem, maar wat nie die kontrakterende karweier is nie, as 'n soort sub-kontrakteur beskou moet word.

121 Zylicz *International Air Transport Law* 91.

122 FreeAdvice 1995

http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/airline_crash_liability.htm 30 April.

Afrika ingevolge 'n proklamasie wat ooreenkomstig artikel 5 van die *Wet op Lugvervoer* uitgevaardig is.¹²³

Die Guadalajara Konvensie volg die voorbeeld van die Warskou Konvensie, deur geen uitdruklike definisie van karweier aan te neem nie. In artikel 1(b) bepaal die Guadalajara Konvensie dat 'n **gekontrakteerde karweier** 'n hoof persoon is wat 'n vervoerooreenkoms, soos gereël deur die Warskou Konvensie, met 'n passasier of met 'n persoon wat namens 'n passasier optree, aangaan. Artikel 1(c) van die Guadalajara Konvensie bepaal weer dat 'n **werklike karweier** verwys na 'n persoon, anders as die kontrakterende karweier, wat uitvoering aan die ooreenkoms gee of namens die kontrakterende karweier optree vir die hele of gedeeltelike vervoer. Hy word egter nie gesien as 'n opeenvolgende karweier met verwysing na die Warskou Konvensie nie.

Indien die werklike karweier die hele of gedeeltelike reis ingevolge die Warskou Konvensie onderneem, sal beide die werklike en kontrakterende karweiers volgens artikel 1(b) onderworpe wees aan die Warskou Konvensie. Die kontrakterende karweier sal so vir die hele reis onderworpe wees en die werklike karweier slegs vir die gedeelte van die vervoer wat hy onderneem het.¹²⁴

Ook wanneer 'n mens artikel 3(2) van die Guadalajara Konvensie ontleed, kan daar tot die gevolgtrekking gekom word dat die karweier wat werklik die vervoer uitvoer nie tot dieselfde omvang aanspreeklik is as die kontrakterende karweier nie. Waar twee partye sodanig by die vervoer betrokke is, kan die werklike karweier nooit aanspreeklik gehou word vir 'n onbeperkte bedrag nie. Die rede hiervoor is omdat sy aanspreeklikheid beperk word tot die limiete wat in die Warskou Konvensie gespesifiseer word en die bepaling van sy subkontrak met die kontrakterende karweier. Die werklike karweier of sy werknemers se handeling kan wel onbeperkte aanspreeklikheid vir die

123 Prokl R93 van 1974.

124 A 2 van die Guadalajara Konvensie.

kontrakterende karweier tot gevolg hê.¹²⁵ Indien die werklike karweier egter opsetlik opgetree het, of met die wete dat skade moontlik kan intree en hom daarmee versoen het (roekeloos in die vorm van *dolus eventualis*), kan die kontrakterende karweier later op sy beurt weer 'n saak teen die werklike karweier maak vir enige bedrag wat hy aan 'n passasier moes uitbetaal vir skade as gevolg van die werklike karweier se gedrag.

Artikel 5 en 6 handel oor die aanspreeklikheid van die werklike en kontrakterende karweiers, hulle werkers of agente tydens die uitvoering van hulle pligte onder die Guadalajara Konvensie, met verwysing na die limiet van aanspreeklikheid soos vervat in die Warskou Konvensie.¹²⁶

Indien 'n eis ingestel word teen die werklike karweier kan dit na gelang van die diskresie van die eiser teen een of beide van die karweiers ingedien word. Indien die eis egter teen een van die karweiers ingestel word, het dié karweier die reg om die ander karweier by die prosedure te betrek.¹²⁷

Die bespreking van die Guadalajara Konvensie is van belang nie net omdat dit die Warskou Konvensie aanvul nie, maar ook omdat dit reëls daarstel vir 'n area in die lugvaartreg wat op 'n daaglikse basis probleme skep. In die praktyk is dit algemeen vir lugvaartmaatskappye om dubbele besprekings te doen omrede dit gebeur dat passasiers nie opdaag vir hulle vlugte nie. As die lugvaartmaatskappye nie dubbele besprekings maak nie sal hulle egter finansiële sleg daaraan af wees. Dit beteken dat hulle weer hulle vlugtariewe sal moet verhoog om hulle verliese te dek. Dit het tot gevolg dat die passasier in die geval van dubbele besprekings die swaarste getref word aangesien sy enigste manier om by sy bestemming uit te kom die huurvlug is. Die Guadalajara Konvensie sit dus duidelik uiteen watter karweier aangespreek kan word in die geval van huurvlugte en tot watter omvang.¹²⁸

125 Diederiks-Verschoor *Air Law* 87.

126 A 22 van die Warskou Konvensie.

127 A 7 van die Guadalajara Konvensie.

128 Tsv die feit dat die Guadalajara Konvensie van krag is, is daar sekere teenstrydighede tussen die Guadalajara Konvensie en die Warskou Konvensie wat nog opgelos moet word.
[vervolg]

3.4 Die tussentydse Montreal Ooreenkoms

Die tussentydse Montreal Ooreenkoms is aangeneem om 'n tydelike oplossing te bied vir die netelige posisie wat deur die VSA veroorsaak is aangaande die opsegging van die Warskou Konvensie. Die VSA het gevoel dat die bedrag wat in artikel 22 van die Warskou Konvensie ten opsigte van beperkte aanspreeklikheid voorgeskryf word, heelwat minder is as die vergoedingsbedrag wat in binnelandse vlugte in die VSA toegestaan word.¹²⁹ Die VSA het ook aangevoer dat die monetêre beperkings van 'n karweier se aanspreeklikheid te laag is om ander lugdienste aan te moedig om hulle vliegtuie veiliger te maak.¹³⁰ Die gevolg van die VSA se optrede was die totstandkoming van die tussentydse Montreal Ooreenkoms, 'n ooreenkoms waarby 'n aantal lugrederye vrywillig toegestem het.

Die tussentydse Montreal Ooreenkoms is van toepassing op alle internasionale vlugte waar daar 'n ooreengekome landingsplek, 'n vertrekpunt of 'n eindbestemmingspunt binne die VSA is.¹³¹ Dit is nie 'n protokol wat die Warskou Konvensie wysig nie, maar slegs 'n private ooreenkoms tussen

Die oplossing daarvan moet in die nasionale reg van 'n staat gesoek word. Daar is egter net 'n klein aantal hofsake waarin die Guadalajara Konvensie tersprake was. In *Osman Erdem v Germanair* (Landgericht Hamburg 6 April 1955) het die eiser, 'n inwoner van Turkye, werk in Duitsland gekry. Hy het 'n retoerkaartjie (Düsseldorf-Istanbul) by 'n reisagentskap in Keulen gekoop. Op die kaartjie is Germanair as die lugvervoerder aangedui. By sy aankoms op die Istanbul se lughawe is hy verwittig dat hy nie aan boord die vliegtuig kan gaan nie omrede die vliegtuig oorboek was. Die eiser was ook nie die volgende dag toegelaat om met die vliegtuig te reis nie. Hy het toe 'n kaartjie op 'n KLM vlug bespreek en 'n dag later by sy werk in Duitsland aangekom. Die eiser het 'n eis teen die reisagentskap ingestel vir die uitgawes wat hy moes aangaan vanweë die vertraging. Die hof het in hierdie saak beslis dat die reisagentskap as die kontrakterende karweier beskou kan word omrede hulle verantwoordelik was vir die bevrugting van die karweier en omdat hulle ook die besprekings hanteer het. Die hof het verder bevind dat Germanair die werklike karweier was. Die reisagentskap was gevolglik verantwoordelik vir die vertraging en moes kompensasië vir die skade wat die eiser gely het, betaal.

129 In die VSA is die karweier in die algemeen onbeperk aanspreeklik. Volgens Diederiks-Verschoor (Diederiks-Verschoor *Air Law* 90) behels 'n onbeperkte aanspreeklikheid die feit dat die karweier vir enige bedrag gelede skade verantwoordelik gehou kan word en dat hy hom nie op die beperpte aanspreeklikheidsbedrag in terme van die Den Haagse Protokol (twee honderd-en-vyftig duisend Frank per passasier) kan beroep nie. Toe die VSA die Warskou Konvensie opgesê het, was die twee honderd-en-vyftig duisend Frank wat per passasier geëis kan word ongeveer gelykstaande aan 'n bedrag van \$20 000.

130 US Centennial of Flight Commission <http://www.centennialofflight.gov.htm> 30 April.

131 FreeAdvice 1996

http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/international_travel.htm 30 April.

lugrederye en die Civil Aeronautics Board of the United States. Elke karweier wat die tussentydse Montreal Ooreenkoms aangeneem het, moet dus sekere bepalinge in hulle voorwaardes van lugvervoer insluit en ook passasiers skriftelik daarvan verwittig.¹³² In Suid-Afrika het SAA, die vernaamste en mees dominante lugredery in Suid-Afrika, ook hierdie ooreenkoms onderteken en is die beperkings soos in die tussentydse Montreal Ooreenkoms neergelê van toepassing indien 'n SAA karweier **na, van, of via die VSA** vlieg.¹³³

Ingevolge die tussentydse Montreal Ooreenkoms is die maksimum aanspreeklikheidsbedrag vasgestel op \$75 000 regskostes ingesluit, en \$58 000 regskostes uitgesluit.¹³⁴ Die Montreal Ooreenkoms bepaal ook dat 'n karweier in die geval van 'n besering of dood van 'n passasier nie meer voordeel uit die aanspreeklikheidsbeperkingsklousule kragtens artikel 20 van die Warskou Konvensie kan trek nie. Gevolglik sal die karweier steeds aanspreeklik gehou kan word vir enige skade wat deur hom veroorsaak is, selfs al kan hy bewys dat hy alle nodige maatreëls getref het om die skade te voorkom of dat dit vir hom onmoontlik was om sulke maatreëls te tref. Die eiser moet dus nou net die omvang van sy besering as gevolg van die ongeluk bewys.¹³⁵ Dit is nie meer nodig om te bewys dat die besering te wyte was aan die karweier se fout of roekelose optrede nie. In die geval van opsetlike of roekelose wangedrag deur

132 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 674.

133 SAA se Algemene Voorwaardes bevat in a 16 die nodige bepalinge aangaande die maksimum aanspreeklikheidsbedrag soos deur dié ooreenkoms vereis word. SAA se vliegtuigkaartjie dui ook bogenoemde maksimum bedrag aan onder die opskeif "*Advice to International Passengers on Limitation of Liability*". Deur hiérdie bepalinge op die vliegtuigkaartjie aan te bring gee SAA skriftelik kennis vir passasiers van hulle regte betreffende die aanspreeklikheid van die karweier. Suid-Afrika sien dus die behoefte raak om die pasasier se beskerming eerste te plaas.

134 Margo, Conradie en Margo (*Aviation and Air Transport* 674) meen dat die beperking van \$58 000 van toepassing sal wees op 'n saak wat in Suid-Afrika aangehoor word. Die skrywers gee egter nie 'n rede hoekom die bedrag \$58 000 sal wees en nie \$75 000 nie. Dit is my submissie dat die bedrag wat aan 'n suksesvolle eiser toegestaan sal word afhang van 'n land se nasionale reg en meer spesifiek die beslissing van die hof tov die skade in die aangeleentheid voor hom. Bv, as 'n hof 'n addisonele kostebeval maak wat die karweier verplig om die eiser se regskostes te dra sal die bedrag waarvoor die karweier aanspreeklik gehou kan word tov die vertraging, dood of besering van die passasier net maksimum \$58 000 kan beloop. Die hof kan egter ook beslis dat die bedrag \$75 000 is, regskostes ingesluit.

135 Sien die omskrywing van 'n ongeluk hierbo in par 3.1.2.

die karweier, geld die onbeperkte aanspreeklikheidsklousule soos neergelê in artikel 25 van die Warskou Konvensie steeds.¹³⁶

Die tussentydse Montreal Ooreenkoms vereis dat deelnemende karweiers¹³⁷ passasiers moet inlig van die verhoging in die aanspreeklikheid van die karweier in die geval van passasiers wat na, van of via die VSA vervoer word. Die belang van die skriftelike kennisgewing aan passasiers kan gesien word in *Krystal v BOAC and British Airways*.¹³⁸ Hierin het die hof beslis dat die Warskou Konvensie, soos aangepas¹³⁹ deur die tussentydse Montreal Ooreenkoms, verhaling van skade weens geestelike beserings in hierdie geval moontlik maak. Die rede vir die beslissing was omdat die woorde "wounding... or bodily injury" soos dit in die Warskou Konvensie gebruik word, vervang is met die woorde "personal injury" in die geskrewe passasierskennisgewing kragtens die tussentydse Montreal Ooreenkoms. Deur die gebruik van die spesifieke woorde word die bedoeling aangedui vir welke soort besering geëis kan word.¹⁴⁰

Die tussentydse Montreal Ooreenkoms het tot gevolg gehad dat ander state ook hulle karweiers se beperkte aanspreeklikheid in terme van artikel 22 van die Warskou Konvensie verhoog het na \$58 000.¹⁴¹ Die Montreal Ooreenkoms kan dus beskryf word as die instrument wat die weg gebaan het vir die latere onbeperkte aanspreeklikheid van die karweier, soos neergelê in die Montreal Konvensie van 1999. Die lugvaartindustrie het met die Montreal Ooreenkoms dus vir die eerste keer besef dat die passasier en sy regte meer beskerm moet word as die karweier.

136 Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport* 674.

137 Dit is die karweiers wat almal die tussentydse Montreal Ooreenkoms onderteken het.

138 US District Court Central District of California 10 September 1975.

139 Die Montreal Ooreenkoms het die Warskou Konvensie aangepas deur die bedrae vir aanspreeklikheid, soos deur die Warskou Konvensie neergelê, te verhoog na die bedrae van \$75 000 en \$58 000 onderskeidelik.

140 Diederiks-Verschoor *Air Law* 91. Let wel dat reeds hierbo die standpunt ingeneem is dat 'n eiser in Suid-Afrika inderdaad vir geestelike beserings sou kon eis omdat dit as 'n liggaamlike besering gesien word.

141 US Centennial of Flight Commission <http://www.centennialofflight.gov.htm> 30 April.

Die gevolgtrekking is dat daar baie onbevredigende aspekte in die Warskou Stelsel is. Dit kan byvoorbeeld gebeur dat verskillende beperkings van toepassing is ten opsigte van aanspreeklikheid teenoor passasiers wat met dieselfde vliegtuig vlieg maar wat verskillende eindbestemmings het. Omgekeerd kan 'n passasier wat vanaf Suid-Afrika na Amsterdam vlieg moontlik dieselfde vergoedingsbedrag ontvang as 'n passasier op dieselfde vlug maar wie se eindbestemming die VSA is (kragtens die tussentydse Montreal Ooreenkoms). Die bewyslas van die passasiers gaan egter verskil. Die passasier wat na Amsterdam gevlieg het sal moet bewys dat die karweier opsetlik of roekeloos was¹⁴² en sal 'n probleem hê as die karweier kan bewys dat hy al die nodige maatreëls getref het, terwyl die passasier wat na die VSA vlieg dit nie hoef te bewys nie.

Wanneer daar gevlieg word van of na 'n staat wat nie 'n party by die Warskou Konvensie is nie, kan passasiers vergoeding ontvang vir die volle skade wat hulle gely het omrede die beperkings van die Warskou Konvensie nie van toepassing is nie. Dit is egter onregverdig teenoor passasiers wat met ander lugrederye vlieg wat wel aan die Warskou Konvensie gebonde is. Dit wil dus voorkom of die oorspronklike doel van die Warskou Konvensie¹⁴³ nie bereik is nie.

Meeste van die probleme wat met die Warskou Stelsel ondervind word, verwys terug na die feit dat die doel van 'n eenvormige stel reëls vir die vervoer van passasiers, bagasie en goedere teenoorgesteld geaffekteer is deur die verskeie wysigings wat tot die Warskou Konvensie gevoeg is. Hierdie teenstrydigheid is verhoog deur die verskillende interpretasies van die bepalings van die Warskou Konvensie deur die howe van die verskillende lande. Al manier hoe hierdie probleem opgelos gaan word is as die internasionale lugvaartgemeenskap saamstem oor die ontstaan en toepassing van een stel reëls, hetsy dit een stel reëls van die Warskou Stelsel, of een stel reëls van 'n nuwe dokument is.¹⁴⁴

142 Sien vn 83 hierbo.

143 Die oorspronklike doel was om 'n eenvormige stel reëls daar te stel.

144 *Zylics Air Transport* 92-93.

4. Die Montreal Konvensie van 1999 – 'n moontlike oplossing

Lugvervoerders is tans aan verskillende aanspreeklikheids-regimes onderworpe afhangend van die verdrae wat deur hulle regerings onderteken is en van die private inter-karweierooreenkomste wat hulle onderteken het.¹⁴⁵ Daar het dus 'n behoefte ontstaan om 'n nuwe konvensie daar te stel wat die sektorale benaderings van die aanspreeklikheidsregime in die internasionale gemeenskap kan vervang. Hierdie nuwe konvensie het in 1999 die lig gesien. Die konvensie, wat as die Montreal Konvensie van 1999 bekend staan, is egter nog nie van krag nie, maar sal by sy inwerkingtrede die Warskou Konvensie en al sy aanvullende instrumente, vervang.¹⁴⁶ Suid-Afrika was een van die twee-en-veftig state wat die Montreal Konvensie onderteken het.¹⁴⁷

Die vernaamste kenmerke van die Montreal Konvensie sluit die volgende in:

- dit verwyder alle arbitrêre beperkings vir die verhaling van vergoeding vir beserings of dood van 'n passasier;
- dit plaas 'n beperkte aanspreeklikheid op karweiers vir die eerste 100 000 *Special Drawing Rights*¹⁴⁸ van bewese skade in die geval van 'n passasier se beserings of dood; en

145 Die Montreal Konvensie is ook 'n internasionale instrument wat eintlik onder die vorige hoofstuk bespreek moes word. Die rede hoekom dit in 'n hoofstuk op sy eie bespreek word is omdat die Montreal Konvensie die oplossing is vir die meeste van die probleme wat ingevolge die Warskou Stelsel ontstaan.

146 Countryman & McDaniel 2000 <file:///A:\History of Air Law - Montreal Convention.htm> 7 Mei. Die Montreal Konvensie vereis ratifikasie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding deur dertig state voordat dit inwerking sal tree. Ondertekening van die Konvensie alleen is dus nie genoeg nie.

147 Die Konvensie is egter nog nie deur Suid-Afrika geratifiseer nie en dit is ook nie duidelik hoe Suid-Afrika dit gaan doen nie. Ek is van mening dat Suid-Afrika weer, net soos in die geval van die Warskou Konvensie, die *Wet op Lugvervoer* sal wysig om die Montreal Konvensie daarin te inkorporeer.

148 Soos gedefinieer deur die *International Monetary Fund*. Hierna verwys as SDR. Die aanspreeklikheid van die lugvaartoperateurs was tot en met 1975 uitgedruk in goue Frank. In 1975, met die Montreal hersiening van die Warskou Konvensie is die basis van vergoeding verander na SDR. Die SDR voer egter geen fisiese bestaan nie en dien slegs as 'n meetbare eenheid (wat uit vyf geldeenhede bestaan). Die verandering van die geldeenheid waarin die aanspreeklikheid van die lugvaartoperateur uitgedruk word, het die meeste probleme oorkom wat die vorige eenhede as gevolg van wisseling ervaar is.

- dit maak die verpligtinge van 'n karweier wat *code-sharing* ooreenkomste aangaan, duidelik.¹⁴⁹

Die Montreal Konvensie is dus nie 'n konvensie vir lugrederye of karweiers (soos in die geval van die Warskou Konvensie) nie. Dit is 'n konvensie vir die kliënte en passasiers.¹⁵⁰ Die belange van die lugrederye en hulle versekeraars is dus nie meer 'n oorweging nie.¹⁵¹

Die essensie van die Montreal Konvensie en ook die grootste voordeel vir die slagoffer is die konsep van onbeperkte aanspreeklikheid in die volgende sin:¹⁵² Hierdie konsep maak daarvoor voorsiening dat die passasier of sy erfgenaam **alle** bewese skade van die karweier kan verhaal. Artikel 21 hou egter 'n verdere voordeel in deur te bepaal dat die karweier streng aanspreeklik sal wees vir die eerste 100 000 SDR van die bewysde skade van elke passasier. Die karweier kan dus nie aanspreeklikheid vir hierdie bedrag vermy nie, selfs al kan die karweier bewys dat die skade nie veroorsaak is deur sy roekelose optrede nie.¹⁵³ Die enigste uitsondering op hierdie onbeperkte aanspreeklikheid is wanneer die karweier ingevolge artikel 20 kwytgeskeld word van die betaling van vergoeding aan die passasier. Dit sal byvoorbeeld gebeur as die karweier kan bewys dat die persoon wat die eis ingestel het, die skade veroorsaak het of daartoe bygedra het.¹⁵⁴

Artikel 17 definieer, net soos by die Warskou Konvensie, die voorwaardes vir die karweier se aanspreeklikheid vir enige beserings of skade wat 'n passasier

149 Countryman & McDaniel 2000 <file:///A:\History of Air Law - Montreal Convention.htm> 7 Mei.

150 Soos gesien kan word uit die aanhef van die Montreal Konvensie, sowel as die bepalings daarvan.

151 Awori 2000 *Ius Coeli* 1.

152 A 21 van die Montreal Konvensie. Hierdie artikel elimineer dus alle arbitrêre beperkings op die karweier se aanspreeklikheid met verwysing na skade wat uit 'n ongeluk voortspruit.

153 Daar kan dus gesê word dat die onbeperkte aanspreeklikheidsbeginsel van die Montreal Konvensie uit twee bene bestaan. Die eerste been bestaan uit 'n streng aanspreeklikheid vir die eerste 100 000 SDR, ongeag daarvan of die ongeluk die karweier toegereken kan word. Die tweede been, wat vir die betaling van bedrae bo 100 000 SDR voorsiening maak en wat geen beperking op die karweier se aanspreeklikheid teenoor die passasier bevat nie, word gebaseer op die veronderstelling van skuld aan die karweier se kant.

154 Countryman & McDaniel 2000 <file:///A:\History of Air Law - Montreal Convention.htm> 7 Mei.

gely het. Dit wil sê dat die ongeluk wat die skade wat die passasier gely het veroorsaak het, aan boord die vliegtuig moes plaasgevind het.¹⁵⁵ Die aanspreeklikheid ten opsigte van geestelike skade opgedoen was bespreek tydens die Montreal Konvensie maar nie opgeneem in dié artikel nie.¹⁵⁶ Slegs liggaamlike skade is weer eens opgeneem. Artikel 19 van die Montreal Konvensie verlaag op sy beurt weer die limiet vir skade berokken deur 'n vertraging tot 4150 SDR's.¹⁵⁷

In wat beskou word as 'n beduidende klemverskuiwing in die werking van die Warskou Stelsel, maak artikel 24 van die Montreal Konvensie daarvoor voorsiening dat die limiet vir aanspreeklikheid periodiek hersien word. Die limiet sal met vyf jaar intervalle hersien word. Dit sal inflasie gebasseer wees in terme van die Verbruikers Prys Indeks. Dit sal dus gemeet word teen die werklike effek van inflasie op die koopkrag van 'n nasionale geldeenheid. Vir navolging en deelneming aan die Montreal Konvensie, word derhalwe 'n beroep op die regering van state gedoen om toe te stem tot 'n verhoogde limiet gebasseer op die Verbruikers Prys Indeks veranderinge. Die eerste hersiening sal vyf jaar na die datum van inwerkingtrede van die Montreal Konvensie plaasvind.¹⁵⁸

Wat vooruitbetalings betref, bepaal artikel 28 dat dit gemaak moet word sonder enige vertraging of sloerdery. Die doel is om die benadeelde persoon by te staan om sy/haar ekonomiese verpligtinge na te kom, met dien verstande dat die bedrag betaal aftrekbaar is van die finale skikking onderworpe aan nasionale wetgewing. Hierdie nuwe artikel sal verseker dat spoedige skikkings bereik word. Dit behoort nie situasies te skep soos in die geval van die ongeluk van

155 Sien par 3.1.2 hierbo.

156 Anoniem 2000 <file:///A:\Proposed Montreal Convention.htm> 7 Mei. Dit is my submissie dat die toestaan van 'n eis vir geestelike skade ingevolge die Suid-Afrikaanse deliktereg wel toegestaan sal word onder sekere omstandighede. Sien vn 66 vir 'n verduideliking.

157 Awori 2000 *Ius Coeli* 3. Die geraadpleegde bronne verskaf geen rede waarom die vergoedingsbedrag tov skadevergoeding in die Montreal Konvensie laer is as by die skade wat agv dood of 'n besering gely is nie. Aangesien skade agv 'n vertraging miljoene rande kan beloop, is dit my submissie dat die Montreal Konvensie se vergoedingsbedrag verlaag is omrede die opstellers van die Montreal Konvensie beoog het dat slegs redelike skade wat agv vertraging gely is, verhaal kan word.

158 Awori 2000 *Ius Coeli* 4.

vlug KAL007 waar die familie van die slagoffers na vyftien jaar nog geen vergoeding ontvang het nie. Passasiers hoef nou nie meer vir dekades in regsdinge te probeer bewys dat opsetlike wangedrag, wat 'n vereiste ingevolge die Warskou Konvensie is, plaasgevind het nie.¹⁵⁹

Artikel 39 tot 48 van die Montreal Konvensie sit die regte van die passasiers uiteen in gevalle waar die hele of 'n gedeelte van die lugvervoer deur 'n ander karweier plaasvind as die een met wie die vervoerkontrak aangegaan is (byvoorbeeld *code-share* ondernemings). Die bepalings in die Montreal Konvensie volg egter die presedent wat deur die Guadalajara Konvensie daargestel is.

Vir die Montreal Konvensie om van toepassing te wees bepaal artikel 55 dat beide state 'n party daartoe moet wees. Indien nie een van die betrokke state 'n party tot die Montreal Konvensie is nie maar albei partye wel partye tot die Warskou Konvensie is, sal die Warskou Konvensie van toepassing wees.¹⁶⁰ Daar word weer eens aangevoer, soos beslis is in die *Philippson*-gewysde, dat 'n staat wat die Montreal Konvensie onderteken het maar wat dit nog nie geratificeer het nie, wel as 'n party tot die Montreal Konvensie beskou sal word en dat die Montreal Konvensie dan ook op hom van toepassing sal wees.¹⁶¹

Die artikels wat pertinent hierbo na verwys is, het almal iets nuuts ingevoer of bygevoeg tot die bepalings en inhoud van die Warskou Konvensie. Die ander artikels is dus nie bespreek nie omrede hulle óf buite die bestek van hierdie skripsie val, óf omdat hulle nie die inhoud soos neergelê in die gewysigde Warskou Konvensie wysig nie.

Die Montreal Konvensie erken dus die ontwikkeling in die lugvaartindustrie deur voorsiening te maak vir aangeleenthede en tegnologie wat nog nie teenwoordig was toe die Warskou Konvensie opgestel is nie.¹⁶² By die

159 Awori 2000 *Ius Coeli* 3.

160 Awori 2000 *Ius Coeli* 4.

161 *Philippson v Imperial Airways* House of Lords Great Britain 2 Maart 1939.

162 Een van die beste voorbeelde waar daar voorsiening gemaak word vir nuwe tegnologie
[vervolg]

inwerkingtrede van die Montreal Konvensie sal daar slegs een stel reëls geld omrede die Montreal Konvensie die Warskou Konvensie sal vervang.¹⁶³ Daar sal dus nie meer onsekerheid in die praktyk wees aangaande die aanspreeklikheid van die karweier nie. Om op te som blyk dit dat die Montreal Konvensie dalk die oplossing kan wees vir die tekorte van die Warskou Stelsel.

5. Die Europese Regulasies

Die Europese Unie¹⁶⁴ het in die middel negentigs al 'n ondersoek geloods na die aanspreeklikheidskwessie in die geval van ongelukke, met verwysing na die Warskou Stelsel.¹⁶⁵ Daar is bevind dat daar 'n behoefte aan 'n eenvormige stel aanspreeklikheidsreëls is.¹⁶⁶ Die Europese Parlement het op 17 September 1996 opdrag gegee dat daar só 'n stel reëls opgestel moet word wat vir die hele EU sal geld.¹⁶⁷

Net soos by die Montreal Konvensie was van die hoofredes vir die opstel van eenvormige reëls die kwessie rondom die aanspreeklikheidsbeperkings van die karweier en die feit dat beperkings in die geval van 'n ongeluk onder die Warskou Konvensie te laag is in die hedendaagse ekonomiese en sosiale standarde. Dit lei weer tot uitgerekte litigasie wat die beeld van die lugvaartindustrie benadeel.¹⁶⁸ Die noodsaaklikheid van die hersiening van

word gevind in aa 3(5) en 9 van die Montreal Konvensie. Hierdie artikels maak daarvoor voorsiening dat lugrederye van elektroniese lugvragbriewe gebruik kan maak sonder enige strafmaatreëls vir die versuim om 'n kaartjie te voorsien.

163 Countryman & McDaniel 2000 <file:///A:/History of Air Law - Montreal Convention.htm> 7 Mei.

164 Hierna na verwys as die EU.

165 Die inhoud van die EU Regulasies sal nie in hierdie hoofstuk bespreek word nie omrede dit soortgelyk is aan die inhoud van die Montreal Konvensie wat reeds in hfst 4 bespreek is. Daar sal egter melding gemaak word van 'n paar belangrike aspekte wat deur die EU Regulasies in die lewe geroep is en op hulle beurt weer die weg vir die Montreal Konvensie gebaan het.

166 Met die EU Regulasies is daar gepoog om vir die lugvaartindustrie te wys dat dit wel moontlik is om een stel reëls aangaande aanspreeklikheid te hê. Die bedoeling was dat die internasionale gemeenskap die Warskou Sisteem met 'n nuwe Konvensie moet vervang. Hierdie beleid beskou die beskerming van die passasier as eerste prioriteit. Dit wil dus voorkom of die EU Regulasies wel later aanleiding gegee het tot die ontstaan van die Montreal Konvensie.

167 Anoniem 2001 <file:///A:/SCADPlus> 7 Mei.

168 Delvaux-Stehres 1997 *Official Journal* 1.

hierdie nuwe monitêre limiete om die ekonomiese ontwikkeling asook die ontwikkeling in die internasionale arena in ag te neem, is erken.¹⁶⁹

'n Ander punt wat kommer gewek het was die feit dat die Warskou Konvensie net van toepassing is op internasionale lugvervoer terwyl daar in die EU geen onderskeid tussen internasionale en binnelandse lugvervoer is nie. Dieselfde mate van aanspreeklikheid is dus noodsaaklik vir die lidlande van die EU.¹⁷⁰ Verdere aspekte wat die EU Regulasies vir die eerste keer aangespreek het was die kwessie rakende vooruitbetalings wat aan 'n passasier gemaak moet word.

Die EU Regulasies is opgestel en het in werking getree voordat die Montreal Konvensie opgestel is.¹⁷¹ Alhoewel die EU Regulasies en die bepalings van die Montreal Konvensie grootliks ooreenstem, word daar tog 'n paar verskille tussen die twee instrumente aangetref. Die EU sien hierdie verskille egter nie as 'n struikelblok nie. So is enkele wysigings reeds deur die EU aan die EU Regulasies gemaak.¹⁷² Hierdie wysigings sal eers in werking tree sodra die Montreal Konvensie in werking tree. Die wysigings se hoofdoel is om eenvormigheid met die Montreal Konvensie te verseker.¹⁷³

Suid-Afrika is 'n party tot die Montreal Konvensie, maar die Montreal Konvensie is nog nie van krag nie.¹⁷⁴ Dit is ook nie duidelik wanneer dit in werking sal tree en of dit binnekort sal geskied nie. Die probleme wat met die Warskou Stelsel ondervind word, duur egter steeds voort. Dit is my submissie dat die enigste manier om hierdie probleme uit te skakel is as Suid-Afrika (tot tyd en wyl die Montreal Konvensie in werking tree) regulasies uitvaardig soortgelyk aan dié wat in die EU geld. Indien Suid-Afrika soortgelyke regulasies invoer sal dit beteken dat Suid-Afrikaanse karweiers ook meer na die belange van die passasiers sal omsien en sal daar ook terselfdertyd 'n meer eenvormige stel reëls

169 Delvaux-Stehres 1997 *Official Journal* 2.

170 Anoniem 2001 <file:///A:\SCADPlus> 7 Mei.

171 Die EU Regulasies geld egter alreeds tov enige Europese Karweier.

172 Hierdie wysigings staan as die Europese Regulasies 889 van 2002 bekend.

173 Donald en Margo *Liability Report* 2003 1.

174 Die Montreal Konvensie is wel deur die minimum aantal lande onderteken. Tot op datum het vyf en twintig lande al die Montreal Konvensie geratifiseer. Die minimum aantal lande wat die Montreal Konvensie moet ratifiseer is dertig lande. Vir die Montreal Konvensie om dus in werking te tree moet nog vyf lande dit ratifiseer.

aangaande aanspreeklikheid in Suid-Afrika geld. Die kwessie rakende beperkte aanspreeklikheid sal dan ook iets van die verlede wees. Na my mening moet Suid-Afrika selfs verder gaan en solank wetgewing opstel wat die bepalings van die Montreal Konvensie in Suid-Afrika regs krag sal gee sodra die Montreal Konvensie in werking tree.

6. Samevatting en aanbevelings

Vir 'n passasier (veral besigheidslui wat baie gereeld na ander lande moet vlieg) is dit van kardinale belang om sekerheid te hê ten opsigte van die aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder vir enige skade wat hy moontlik kan ly. Die Warskou Stelsel wat tans 'n lugvervoerder se aanspreeklikheid reguleer, skep soms verwarring in die internasionale gemeenskap ten aansien van die aanspreeklikheid van 'n lugvervoerder vir die skade wat veroorsaak is aan 'n passasier, sy bagasie en goedere. In die meeste gevalle is daar ook verskillende aanspreeklikheidsregimes van toepassing afhangende van die feit of die passasier van internasionale vervoer, soos gedefinieer ingevolge van die Warskou Konvensie gebruik maak, of van binnelandse lugvervoer of internasionale lugvervoer buite die omvang van die Warskou Konvensie.

Wat Suid-Afrika betref, is die posisie die volgende: Indien 'n passasier beseer of gedood word op 'n binnelandse vlug of 'n internasionale vlug wat buite die omvang van die Warskou Konvensie val, sal 'n Suid-Afrikaanse karweier ingevolge die gemenerereg of die individuele lugvervoerder se voorwaardes tot lugvervoer (in sover dit die gemenerereg uitsluit of wysig) aangespreek kan word. Indien 'n passasier op 'n internasionale vlug wat binne die omvang van die Warskou Konvensie val, beseer of gedood word, sal die Suid-Afrikaanse karweier kragtens die *Wet op Lugvervoer* aangespreek kan word. Hiërdie Wet gee regs krag aan die Warskou Konvensie, die Den Haagse Protokol en die Guadalajara Konvensie onderskeidelik. Ingevolge die *Wet op Lugvervoer* sien 'n Suid-Afrikaanse karweier se aanspreeklikheid vir enige dood of besering van 'n passasier soos volg daarna uit:

- (a) Die skade waarvoor geëis kan word is direkte skade en dit moet uit 'n ongeluk voortspruit. 'n **Ongeluk** beteken myns insiens die ontstaan van 'n onverwagse en ongehoorde voorval. Die ongeluk mag nie uitsluitlik ontstaan uit die passasier se gesondheidstoestand nie. **Uitsluitlik** beteken volgens my wanneer daar geen tussentredende of medewerkende of ander oorsaak teenwoordig is nie.¹⁷⁵
- (b) 'n Karweier se aanspreeklikheid begin sodra 'n passasier hom in die hande van 'n werknemer van die karweier plaas. Die karweier se aanspreeklikeheid eindig na my mening sodra die passasier 'n veilige plek binne die terminaal bereik het. Dit is so omdat 'n terminaal nie noodwendig aan 'n spesifieke karweier behoort nie en omrede ander karweiers se passasiers ook van die terminaal gebruik maak.¹⁷⁶
- (c) Ek is van mening dat liggaamlike skade sowel as geestelike skade ingevolge die Suid-Afrikaanse reg deur die passasier van die karweier verhaal kan word.¹⁷⁷ Ek is ook van mening dat 'n passasier wat skade gely het as gevolg van die aantasting van sy *dignitas* ingevolge die Suid-Afrikaanse reg met die *actio iniuriarum* teen die karweier sal kan slaag.¹⁷⁸
- (d) Die karweier is ook verantwoordelik vir skade gely as gevolg van 'n **onregverdige** vertraging. Volgens my beteken dit dat 'n karweier slegs onderneem om na die beste van sy vermoë die passasiers en hulle bagasie binne 'n **redelike** tyd te vervoer.¹⁷⁹
- (e) 'n Suid-Afrikaanse karweier kan beperk aanspreeklik of onbeperk aanspreeklik teenoor 'n passasier gehou word. By die vervoer van persone word die aanspreeklikheid van die karweier ingevolge die Warskou Stelsel vir elke passasier tot die som van twee honderd-en- vyftig duisend Frank beperk. Waar die karweier die skade wat die passasier gely het **opsetlik** of op **roekelose wyse** en met die wete dat skade waarskynlik sal intree, veroorsaak het, is die karweier **onbeperk** aanspreeklik. Hy sal die passasier moet vergoed. Dit gaan dus hier oor

175 Sien par 3.1.2 en vn 61.

176 Sien par 3.1.2.

177 Sien vn 66.

178 Sien par 3.1.3.

179 Sien par 3.1.4.

die subjektiewe element, naamlik dat die dader bewus moet wees van die skade wat moontlik kan intree en dat hy hom met die moontlikheid daarvan moet versoen. Ek is verder van mening dat hierdie siening ooreenstem met die gebruik van die woorde *wilful misconduct* in die Warskou Konvensie. Die rede hiervoor is omdat nalatigheid nooit as *wilful misconduct* beskryf kan word nie.¹⁸⁰ Na my mening moet daar dus na die dader se bedoeling gekyk word. Bedoeling word op 'n subjektiewe wyse getoets.¹⁸¹ Dit is derhalwe my submissie dat **nalatigheid** die toetssteen vir die **bepkering** van aanspreeklikheid is. Dit staan die karweier en die passasier vry om 'n kontrak te sluit wat 'n hoër aanspreeklikheid vasstel. Dit is egter nie net 'n karweier wat vir die handeling van sy werknemer (wat skade veroorsaak) op die Warskou Konvensie kan staatmaak nie, maar agente van die karweier kan ook op die beperkte aanspreeklikheidsklousule ingevolge die Warskou Stelsel staatmaak. Die rede hiervoor is omdat die korporasie en sy werknemers as een entiteit beskou word. Om ingevolge die Suid-Afrikaanse reg te toets of 'n karweier middellik aanspreeklik gehou kan word vir die dade van sy werknemer of agent en of die werknemer of agent persoonlik aanspreeklik gehou kan word, is ek van mening dat 'n Suid-Afrikaanse hof van die standaard subjektiewe-objektiewe-toets gebruik moet maak. Indien verder nodig, behoort die risikoskepping-beginsel ter sprake te kom.¹⁸²

- (f) Waar 'n Suid-Afrikaanse karwier, byvoorbeeld SAA, die tussentydse Montreal Ooreenkoms aangeneem het en na, van, of via die VSA vlieg, is die maksimum aanspreeklikheidsbedrag vasgestel op \$75 000 regskostes ingesluit, en \$58 000 regskostes uitgesluit. In die geval van opsetlike of roekelose wangedrag deur die karweier, geld die onbeperkte aanspreeklikheidsklousule van die Warskou Stelsel steeds. Kragtens die tussentydse Montreal Ooreenkoms moet 'n passasier net

180 Sien vn 83.

181 Sien par 3.2.

182 Sien vn 116.

die omvang van sy besering bewys. Hy hoef nie meer te bewys dat die besering aan die karweier se fout te wyte was nie.¹⁸³

- (g) Daar kan egter gevalle voorkom waar 'n Suid-Afrikaanse karweier geensins aanspreeklik gehou kan word nie. Dit sal wees wanneer die karweier kan bewys dat hy en sy agente alle nodige maatreëls getref het om die skade te voorkom of dat dit vir hulle onmoontlik was om sulke maatreëls te tref. Dit is my submissie dat die lugvervoerder alle nodige maatreëls soos deur 'n **redelike karweier** in die lugvervoerbesigheid sal moet tref. Die lugvervoerder het dus 'n **verhoogde redelikheidsplig** met verwysing na die tipe besigheidsfeer waarin hy hom bevind. Die karweier kan verder ook geheel of gedeeltelik van sy aanspreeklikheid vrygestel word indien hy kan bewys dat die skade wat die passasier gely het deur die passasier self veroorsaak is of dat die passasier daartoe bygedra het.¹⁸⁴
- (h) Waar huurvlugte ter sprake is moet daar onderskei word tussen die werklike karweier en die kontrakterende karweier. Eersgenoemde karweier kan nooit aanspreeklik gehou word vir 'n onbeperkte bedrag nie, maar is beperk tot die limiet wat in die Warskou Stelsel gespesifiseer word. Die werklike karweier se handeling kan wel onbeperkte aanspreeklikheid vir die kontrakterende karweier tot gevolg hê, wat die kontrakterende karweier later op sy beurt weer van die werklike karweier kan verhaal.¹⁸⁵

Ten spyte van al die komplikasies en probleme wat met die Warskou Konvensie ondervind word, funksioneer die oorspronklike Warskou Konvensie nog wêreldwyd. Die Warskou Konvensie sal altyd onthou word vir die belangrike bydra wat dit in die lugvaartindustrie gelewer het deur as basis te dien vir 'n aanspreeklikheidsregime wat internasionaal gebruik word. Die tyd het egter aangebreek dat daar na 'n nuwe, meer passasier-vriendelike konvensie toe beweeg moet word. Hierdie konvensie moet die Warskou Konvensie en al sy aanvullende konvensies en protokolle wysig.

183 Sien par 3.4.

184 Sien par 3.1.5.

185 Sien par 3.3.

Die Montreal Konvensie van 1999 bied 'n oplossing vir die tekortkominge van die Warskou Konvensie, omrede dit suksesvol sekere reëls wat verband hou met die aanspreeklikheid van 'n internasionale karweier vir die vervoer van passasiers, bagasie en goedere verenig, gemoderniseer en bevestig het.¹⁸⁶ Die Montreal Konvensie sal die volgende voordele vir die internasionale gemeenskap, Suid-Afrika ingesluit, inhou:

- dit sal een stel lugvervoer reëls daar stel wat objektiewe eenvoud en verenigbaarheid tot gevolg het;
- hierdie een stel reëls gaan meer duidelikheid meebring;
- bogenoemde sal weer tot meer vertroue in die sisteem lei;
- dit is 'n meer billike instrument omrede passasiers beter vergoeding sal ontvang;
- die aanspreeklikheids limiete sal ook elke vyf jaar hersien word wat beteken dat dit 'n meer buigbare instrument is; en
- die verpligtinge van karweiers wat *code-share* ondernemings aangaan word ook duidelik uiteengesit.

Die Montreal Konvensie sal dus 'n groot stap vorentoe vir die lugvaartindustrie wees. Vir Suid-Afrika om slag gereed te wees vir die Montreal Konvensie, moet Suid-Afrika wetgewing aanneem wat die Montreal Konvensie regs krag in Suid-Afrika gee sodra dit in werking tree. Suid-Afrika kan slegs verder gaan en tot tyd en wyl die Montreal Konvensie in werking tree, regulasie uitvaardig wat soortgelyk is aan dié wat in die EU geld. Sodoende sal 'n meer eenvormige stel reëls aangaande aanspreeklikheid dan al reeds in Suid-Afrika geld en sal Suid-Afrikaanse karweiers ook terselfdertyd meer na die belange van die passasiers omsien.

186 Awori 2000 *Ius Coeli* 4.

Bibliografie

Boeke

D

D'Arcy Carriage of Goods

D'Arcy L *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air* 7de uitg (Shaw & Sons Ltd Kent 1992)

Davis Gordon en Getz on Law of Insurance

Davis DM *Gordon en Getz on The South African Law of Insurance* 4de uitg (Juta Cape Town 1997)

Diederiks-Verschoor Air Law

Diederiks-Verschoor IHP *An Introduction to Air Law* 4de uitg (Kluwer Law and Taxation Publishers Boston 1991)

Donald en Margo Liability Report

Donald R en Margo RD *The Liability Report of February 2002* vol 5 (Gordon & Forsyth LLP Washington DC 2002)

Donald R en Margo RD *The Liability Report of February 2003* vol 6 (Gordon & Forsyth LLP Washington DC 2003)

Dugard International Law - A South African Perspective

Dugard J *International Law - A South African Perspective* 2de uitg (Juta Kaapstad 2001)

M

Margo, Conradie en Margo *Aviation and Air Transport*

Margo CS, Conradie AM en Margo RD *Aviation and Air Transport*
(Butterworths London 1992)

N

Neethling, Potgieter en Visser *Deliktereg*

Neethling J, Potgieter JM en Visser PJ *Deliktereg* 4de uitg (Butterworths
Durban 2002)

R

Reinecke ea *General Principles of Insurance Law*

Reinecke MFB ea *General Principles of Insurance Law* (Butterworths
Durban 2002)

V

Van der Merwe en Olivier *Die Onregmatige Daad in die Suid-Afrikaanse Reg*

Van der Merwe en Olivier *Die Onregmatige Daad in die Suid-Afrikaanse
Reg* 6de uitg (Van der Walt en Seuns Bpk Pretoria 1989)

Van der Walt en Midgley *Delict*

Van der Walt JC en Midgley JR *Delict: Principles and cases* 2de uitg
(Butterworths Durban 1997)

Z

Zylics Air Transport

Zylics M *International Air Transport Law* (Martinus Nijhoff Publishers
London 1992)

Beleidsdokumente

I

IATA *General Conditions of Carriage - Passenger and Baggage* (IATA
Geneva 1998)

IATA *Principal Instruments of the Warsaw System* 3de uit (IATA Geneva
1991)

S

SAA *Algemene Voorwaardes vir die Vervoer van Passasiers en Bagasie* (SAA
1991)

Tydskrifartikels

A

Awori M "Montreal Convention 1999: An Overview" 2000 *Ius Coeli* 1-4

D

Delvaux-Stehres M "Council Regulation 2027/97 on Air Carrier Liability in the
Event of Accidents" 1997 *Official Journal* 1-5

M

Malcolm F "Airline fracture" 1994 *Jutas's Business Law* 117-118

Staatspublikasies

Prokl R93 *Staatskoerant* 1498 10 Mei 1974

Prokl R294 *Staatskoerant* 13029 22 Februarie 1967

Hofsake

België

Consorts Tondriau and Sauvage v Air India Belgian Supreme Court 1977

Brittanje

Grein v Imperial Airways Court of Appeal Engeland 1936

Kalish v TWA New York Civil Court Queens County 1977

Philippson v Imperial Airways House of Lords Great Britain 1939

Canada

McDonald v Air Canada RACL 1989

Duitsland

Osman Erdem v Germanair Landgericht Hamburg 1955

Frankryk

Robert-Houdin v Panair do Brazil Tribunal de Grande Instance de la Seine
1960

Italië

Football Club v Aviolinee Italiane Corte di Cassazione 1953

Suid-Afrika

Bester v Commercial Union Versekeringsmaatskappy van SA Bpk 1973 1 SA
769 (A)

Botes v Van Deventer 1966 3 SA 182 (A)

Kruger v Coetzee 1966 2 SA 428 (A)

Minister of Police v Rabie 1986 1 SA 117 (A)

Mukheiber v Raath 1999 3 SA 1065 (SCA)

VSA

*Chutter v KLM Royal Dutch Airlines & Allied Aviation Services International
Corporation* US District Court Southern District of New York 1955

DeMarines v KLM Royal Dutch Airlines US District Court Eastern District of
Pennsylvania 1977

Eastern Airlines Inc v Floyd US Court 1991

Garcia v Pan-American Airways US District Court 1948

Husserl v Swissair US District Court Southern District of New York

In re Air Crash at Little Rock Arkansas Supreme Court 1999

Krystal v BOAC and British Airways US District Court, Central District of California 1975

Manufacturers Hannover Trust Company v Alitalia Airlines US District Court Southern District of New York 1977

Nicolet v TWA US District Court, Southern District of New York 1954

Parke, Davis & Co v BOAC et al New York City Court 1958

Reed et al v Wiser US Court of Appeals 1977

Warshaw v TWA US District Court, Eastern District of Pennsylvania 1977

Zicherman v Korean Air Lines US Court 1996

Internationale Konvensies

Agreement Relating to Liability of the Warsaw Convention and the Hague Protocol 1966.

Council Regulation on Air Carrier Liability in the Event of Accidents 2027 of 1997

Council Regulation on Air Carrier Liability in the Event of Accidents 889 of 2002

Guadalajara Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier 1961

Guatemala Protocol to Amend the Warsaw Convention 1971

Hague Protocol Amending the Warsaw Convention 1955

Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Montreal Protocol 1, 2, 3 and 4 Amending the Warsaw Convention 1975

Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929

Suid-Afrikaanse Wetgewing

Verjaringswet 68 van 1969

Wet op Lugvervoer 17 van 1946

Wet op die Verdeling van Skadevergoeding 58 van 1971

Internet

Advice Company (c) 1996 FreeAdvice [Gevind op Internet]
http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/airline_crash_liability.htm
[Datum van gebruik 30 April 2003]

Advice Company (c) 1996 FreeAdvice [Gevind op Internet]
http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/international_travel.htm
[Datum van gebruik 30 April 2003]

Advice Company (c) 1996 FreeAdvice [Gevind op Internet]
http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/warsaw_convention_accident.htm [Datum van gebruik 30 April 2003]

Advice Company (c) 1996 FreeAdvice [Gevind op Internet]
http://law.freeadvice.com/aviation_law/international/warsaw_willful_misconduct.htm [Datum van gebruik 30 April 2003]

Anoniem 2001 Air carrier liability in the event of accidents [Gevind op Internet]
<file://A:\SCADPlus> [Datum van gebruik 7 Mei 2003]

Anoniem 2000 An act to replace the Warsaw Convention of 1929 [Gevind op Internet]
[file://A:\Proposed Montreal Convention.htm](file://A:\Proposed_Montreal_Convention.htm) [Datum van gebruik 7 Mei 2003]

Archives and Resources 1997 Warsaw Convention [Gevind op Internet]
<http://www.forwarderlaw.com/archive/warsaw.htm> [Datum van gebruik 30 April]

Aviation Law Lawyers FYI 2000 Do you understand Aviation Law [Gevind op Internet]
AviationLawFYI.com [Datum van gebruik 7 Mei 2003]

Countryman & McDaniel 2000 History of Air Law - Montreal Convention [Gevind op Internet]
[file://A:\History of Air Law - Montreal Convention.htm](file://A:\History_of_Air_Law_-_Montreal_Convention.htm) [Datum van gebruik 7 Mei 2003]

US Centennial of Flight Commission 1997 International Civil Aviation [Gevind op Internet]
<http://www.centennialofflight.gov.htm> [Datum van gebruik 30 April 2003]

Wilson D en Holland MJ 2003 The Warsaw Convention [Gevind op Internet]
<http://www.condonlaw.com> [Datum van gebruik 30 April 2003]

8. Summary

In the South African law of carriage by air, different rules apply according to whether the carriage is (1) international carriage to which the *Carriage by Air Act* 17 of 1946 applies, or (2) either international carriage to which that Act does not apply, or purely domestic carriage, that is performed wholly within the borders of the Republic. International carriage not falling under (1) above, and purely domestic carriage, are governed by the common law except to the extent that the rule of the common law have been modified by agreement by the conditions of carriage of the individual carrier concerned. However, international carriage under (1) above is governed partly by the rules of certain international conventions which have been incorporated by legislation into our domestic law, and partly by agreements between intentional air carriers. The following international instruments and agreements have a bearing on this class of international carriage:

- (a) the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, dating from 1929, which firmly established and elaborated, as one of its major tenets, the principle of the air carrier's liability for damage caused to passengers, baggage and goods, and also for damage caused by delay;
- (b) the Hague Protocol of 1955. It was added to the Warsaw Convention with the aim of adapting it to the demands of modern transport;
- (c) the Guadalajara Convention of 1961 for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier. This amendment took the form of a Supplementary Convention because it was concluded to deal with an entirely new subject-matter, namely chartering;
- (d) the Montreal Agreement, an agreement subscribed to by a number of international air carriers whereby the participating carriers voluntarily undertake to assume a more extensive liability for passenger death or injury occurring on international journeys to, from, or via the United States of America, than that which they would have been subject under the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol.

As seen above, the Warsaw Convention became the first international legal instrument to establish the principles of liability related to carriage by air. However, the Warsaw Convention has proved insufficient for the requirements of rapid-developing air transport and travel, and as aviation began expanding on a large scale, the Warsaw Convention had to be amended. These amendments however, present problems since some States are only a member to the Warsaw Convention and others are members to both the Warsaw Convention and all its amendments. This in effect means that the unamended and amended conventions co-exist. As a result, the amount of limited liability or compensation for damages caused by aircraft accidents in the Warsaw is controversial and questionable, and no longer provides a uniform body of legal rules.

The answer to the inherent flaws of the Warsaw regime is the Montreal Convention of 1999. This Convention evolved from the original Warsaw Convention, but is now no longer a convention for carriers. It is a convention for consumers/passengers. The Montreal Convention aims to modernise the liability regime, to consolidate the Warsaw Convention and related instruments, to ensure orderly development of international air transport operations, and to, once again, ensure uniformity and universality. The Montreal Convention however, will only come into force after 30 countries have ratified it. Since only one country has currently ratified the Convention, it can still take a few years before uniformity is restored. This however does not stop South Africa from following in the footsteps of the European Union by the promulgation of legislation which would give the Montreal Convention immediate effect in South Africa as soon as the Convention came into force.