

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke Zondag

Abonnementsprijs : 400 fr. per jaar.

Postcheckrekening Nr 3185.22

Beheer en Redactie : Mr. René VICTOR, Justitiestraat, 21, Antwerpen

Raadsheer Jozef AXTERS †

Brugge 4 november 1900 - 19 oktober 1956

Op vrijdag, 19 oktober 1956 overleed te Brugge op 56-jarige leeftijd de Heer Jozef Axters, raadsheer in het Hof van Beroep te Gent en voorzitter van de beheerraad der « Algemene Practische Rechtsverzameling ».

Met hem is aan de Vlaamse rechtswereld een figuur ontvallen van bijzondere betekenis. Hij was een magistraat van zeer grote waarde en was een sieraad van het zo hoogstaand Hof van Beroep der beide Vlaanderen. Hij was een Vlaming uit één stuk en hij heeft zich onverdroten ingespannen voor de bevordering van de Vlaamse rechtscultuur. Wanneer het groots en zelfs roekeloos plan werd opgevat om door de op-richting van de « Algemene Practische Rechtsverzameling » aan de Vlaamse rechtswetenschap een monument op te richten van onvergankelijke waarde, heeft hij zich onmiddellijk met jeugdig enthousiasme beijverd om dit reuzenwerk te verwezenlijken. Hij heeft er met onverdroten ijver aan medegewerkt, hij was er de spil van en de bezieler en hij werd dan ook vanzelfsprekend aangesteld als voorzitter van de beheerraad dezer grootse onderneming. Zijn verscheiden betekend voor heel de Vlaamse rechtswereld een onherstelbaar verlies.

Op 24 oktober 1956 werd hij, na de plechtige rouwdienst in de hoofdkerk St-Salvator te Brugge ten grave gedragen, omringd van al de magistraten van het Hof van Beroep en van oneindig veel vrienden en bewonderaars.

* * *

Namens de « Algemene Practische Rechtsverzameling » sprak Prof. Mr Jan Ronse de hiernavolgende lijkrede uit.

« Diep betreurde Voorzitter,

» Degenen die vijf jaar geleden uw medewerkers mochten worden bij de oprichting van de « Algemene Practische Rechtsverzameling », hadden nooit vermoed dat uw persoonlijkheid hun zo spoedig zou ontnomen worden.

» Nu gij door uw diepbeproefde familie ten grave gedragen wordt, met rondom U uw vele goede vrienden die U zo hoog schatten, zeggen ook uw medewerkers

van de « Algemene Practische Rechtsverzameling » U dit vaarwel.

» In hoevele gevallen is het niet waar gebleken wat een dichter zegde :

„ Wat iemand is, wat iemand was,
wordt bij het afscheid pas beseft ”.

« Zulks was voor uw innemende persoonlijkheid niet het geval. Zij liet niet wachten tot het droevige ogenblik van het heengaan.

» Al wie met U in aanraking kwam, — vooral diegenen die het grote voorrecht kenden van samen met U te mogen arbeiden, — konden de rijkdom ervaren van al wat in één mens kan samengaan aan goedheid en aan degelijkheid.

» Met de geestdrift van de jeugd, maar met de rustige bezinning van een ervaren man, die de zwaarste slagen van het leven met vrome gelatenheid had weten te dragen, hebt gij het aangedurfd te ontwerpen en te verwezenlijken wat vóór U slechts aarzelend kon gedroomd worden.

» Hetgeen Picard met zijn « Pandectes belges » vele tientallen jaren geleden noemde « une grande aventure juridique », hebt gij in alle eenvoud, met Vlaamse degelijkheid aangevat. Gij hebt de naam ontworpen en de wetenschappelijke strekking van de Algemene Practische Rechtsverzameling.

» Gij zijt op zoek gegaan naar medewerkers.

» Op enkele maanden tijd zijt gij er in geslaagd de hele Vlaamse juristenwereld te betrekken in dit werk.

» Uw leiding was bezielend : zij gaf tevens steun en richting.

» Wars van elke oppervlakkigheid, hebt gij U nooit een inspanning ontnien om te verantwoorden wat gij voorhield of voorstelde.

» Uw slepende ziekte weerhield U niet U op de hoogte te houden van de verdere gang van deze onderneming, die vanaf de aanvang de uwe was en gebleven is.

» Dit alles hebt gij gedaan — uw vrienden weten het, — omdat gij een Vlaming waart, die de taal en de cultuur van zijn volk waardeerde en deed waarde-

ren, om aan dit stuk geestesleven van een volk, dat het recht is, een volwaardig Nederlands verzamelwerk te bieden. Gij zelf hebt het geschreven, dat dit werk een bekroning moest zijn van de vernederlandsing van het gerecht en van het hoger onderwijs.

Nu gij ons ontnomen zijt, zal uw werk voortgezet worden, door diegenen die gij daartoe hebt samengebracht, en hebt doen samenwerken. Zij beloven het U, dat de Algemene Practische Rechtsverzameling zal uitgebouwd worden als een blijvend gedenkteken om uw nagedachtenis in ere te houden.

» Moge het voor uw diepbeproefde echtgenote, uw kinderen en verwanten, een kleine troost bijbrengen, te weten dat uw volk U dankbaar zal blijven, om deze verwezenlijking waaraan uw naam onafscheidbaar zal verbonden blijven.

» Opera eorum sequuntur illos. . .

» Gij waart een van die zeldzame getekenden, op wie deze bijbelspreuk toepasselijk is.

» Moge God, in wie gij zo trouw geloofd hebt, om Uwentwille zegenen, wat gij ondernomen hebt, en ons hebt toevertrouwd, als een nalatenschap die wij met dankbaarheid aanvaarden.

» De Heer geve U de eeuwige rust, in dit verder leven dat aan Zijn getrouwen niet ontnomen wordt ».

* * *

Op 26 oktober werd er tijdens een plechtige terechtzitting der Eerste Kamer van het Hof van Beroep te Gent een rouwhulde gebracht aan de nagedachtenis van Raadsheer Jozef Axters in aanwezigheid van de voorzitters en raadsheren van het Hof van Beroep, de magistraten van het Parket-generaal en de Heren Griffiers.

Wij laten hieronder de rede volgen, uitgesproken door de Heer *L. Van Winckel*, eerste-voorzitter van het Hof van Beroep te Gent.

* * *

« Waarde Collega's, Mijne Heren,

» Het is onder de indruk van de diepe ontroering, door het overlijden van collega Axters in ons aller gemoed verwekt, dat ik ter zitting dezer eerste kamer, waaraan hij zozeer gehecht was en waar hij tot vóór enkele dagen nog met ons zetelde, een laatste hulde aan zijn nagedachtenis wil brengen.

» Geboren te Brugge, op 24 november 1900, behaalde Jozef Axters het diploma van licentiaat in de handelswetenschappen op 26 juli 1921 en dit van doctor in de rechten op 12 oktober 1925.

» Na enkele jaren werkzaamheid aan de Balie, werd hij op 21 januari 1932 benoemd tot rechter in de Rechtbank van Eersten Aanleg zijner geboortestad om op 14 februari 1947 als raadsheer naar het Hof over te gaan.

» Vlug van geest, begaafd met een scherp oordeel des onderscheids, bezielde met een aangeboren aandrift tot het uitdiepen van alle rechtsproblemen, gedreven door een nooit versagende werklust en torsend met een bewonderenswaardige moed de zo zware beproevingen die hem herhaaldelijk in zijn persoon en in zijn kinderen hebben getroffen, wist de betreurde aflijvige zich op te werken tot een jurist van eerste gehalte die niet enkel in de rechterlijke colleges waar hij fungeerde, maar ook ver daarbuiten in hoog aanzien stond.

» En als men dan vaststelt dat Raadsheer Axters aan die grondige kennis van het recht een diep psychologisch doorzicht en een grote bezadigdheid paarde, beseft men tevens welk ontzaglijk verlies zijn heengaan voor de magistratuur betekent.

» Maar niet enkel voor de magistratuur, ook voor de rechtswetenschap is dit overlijden een zware slag.

» Raadsheer Axters was immers niet alleen een uitstekend en plichtbetrachter magistraat, van wiens hand ontelbare merkwaardige vonnissen en arresten in onze verzameling van rechtspraak werden opgenomen, hij was ook een buitengewoon verdienstelijk auteur.

» Hij was een getrouw medewerker van de Encyclopedie van Rechtspraak in Gemeentezaken, maar bovenal was hij de stichter en de bezieler van de Algemene Praktische Rechtsverzameling.

» En het is voorzeker door zijn bedrijvigheid bij het tot stand komen van dit voor de Vlaamse rechtswetenschap onschatbare standaardwerk dat Jozef Axters op gans bijzondere wijze tot de kulturele heropbloei van Vlaanderen heeft bijgedragen en dat zijn naam in de dankbare herinnering van zijn volk zal blijven voortleven.

» Zo kom ik meteen tot dit ander aspect van de persoonlijkheid van onze betreurde collega: zijn diepe gehechtheid aan zijn geboortegrond en aan zijn moedertaal. Gans het leven en streven van Jozef Axters heeft in de dienst gestaan van het Recht en van Vlaanderen en beide idealen bleef hij tot zijn laatste uur onwankelbaar trouw.

» Hoe aandoenlijk was het dan ook niet, de laatste stonden die hij nog heeft gesproken, hem zijn bekommernis te horen uiten over het verloop van de algemene vergadering van de A.P.R. en hem er zijn spijt te horen over uitdrukken die bijeenkomst niet te hebben kunnen bijwonen, waarvoor, naar hij mij met een reeds gebroken stem verklaarde, hij zich met inspanning van zijn laatste krachten, met zoveel zorg had voorbereid.

» En, op hetzelfde ogenblik, drong hij er bij een zijner aanwezige familieleden ook op aan er wel voor te zorgen dat de vriendendienst toegezegd aan een zijner collega's niet uit het oog zou worden verloren, er speciaal op drukkend dat men die collega zou verwittigen zodra alles geregeld was om hem verdere last te sparen.

» Want zo ook was Jozef Axters: immer bereid iedereen te helpen en zich zelf te vergeten.

» En naast zijn hoogstaande cultuur was het wel die goedheid van hart, die, voor zijn bekenden, doorstraalde tot in die eigenaardige, ietwat sceptische glimlach, die hem tot op zijn doodsbod is bijgebleven, goedheid van hart, welke zijn omgang zo innemend maakte en ons thans zijn heengaan zo diep doet betreuren en zijn gedachtenis zo levendig in ons zal bewaard houden.

» Raadsheer Axters was Officier in de Leopoldsorde en Commandeur in de Kroonorde.

» Aan Mevrouw Axters, aan haar kinderen en aan de familie bied ik, namens het Hof en uit eigen naam de betuiging van onze innige deelneming in hun rouw. »

* * *

Bij de rouwhulde sloten zich aan de Heer Procureur-Generaal en de Heer Stafhouder van de Orde der Advocaten bij het Hof van Beroep te Gent.

* * *

Het Rechtskundig Weekblad betuigt aan de familie Axters zijn zeer oprechte deelneming in de zware rouw die haar treft en verzekert haar dat in het midden der Vlaamse juristen de nagedachtenis van Raadsheer Jozef Axters levendig zal bewaard blijven.

HET HAAGS PROTOCOL VAN 28 SEPTEMBER 1955

tot wijziging van het Verdrag van Warschau van 12 October 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal vervoer in de lucht ⁽¹⁾

Het groot praktisch belang van het V.W., dat in gans de wereld wordt toegepast en dat bij ons niet alleen het internationaal vervoer in de lucht beheerst maar ook het nationaal vervoer in de lucht wanneer het vertrekpunt en het punt van bestemming op het Belgisch grondgebied gelegen zijn, wordt algemeen erkend ⁽²⁾.

Gelet op de reusachtige evolutie die het vervoer in de lucht kenmerkt, vooral sedert Wereldoorlog II, werd niettemin herhaaldelijk aangedrongen op herziening en wijziging van het Verdrag ⁽³⁾.

Artikel 41 van V.W. bepaalde overigens dat elke Hoge Verdragsluitende Partij de bevoegdheid heeft, twee jaar na zijn inwerkingtreding, het bijeenkomen van een internationale conferentie uit te lokken, met het doel de verbeteringen na te gaan, welke in het Verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

Reeds vóór 1940 stond men op het punt hiertoe over te gaan, en een voorontwerp opgemaakt door K. M. Beaumont leidde tot het ontwerp opgesteld door het Juridisch Comité van de O.A.C.I. te Rio de Janeiro in 1953, ontwerp dat tot basis diende tot het H.P. en in deze studie als Rio-ontwerp zal worden vermeld ⁽⁴⁾.

Het is ons van zelfsprekend niet mogelijk de soms zeer complexe vraagstukken die aan de toepassing van het V.W. zijn verbonden in deze bijdrage ook zelfs maar bondig te behandelen. Wij moeten ons noodgedwongen beperken tot een overzicht van de werkzaamheden van de internationale conferentie en van de wijzigingen door het H.P. aangebracht aan het V.W.

Voor verdere studie raadplege met de literatuur hierna aangegeven ⁽⁵⁾.

Voor het H.P. zelf verwijzen we naar de reeds verschenen beknopte studiën ⁽⁶⁾.

Ten einde een confrontatie van oude en nieuwe tekst te vergemakkelijken geven we in bijlage deze teksten naast elkaar geplaatst.

Daar wij er echter nog niet in slaagden een officiële Nederlandse tekst te bemachtigen, geven we beide teksten in de Franse taal welke overigens de officiële taal is van het V.W. en ook voor het H.P. maatgevend is.

* * *

I. De werkzaamheden der Conferentie.

De uitnodiging van de Nederlandse Regering werd beantwoord door vier en veertig Staten ⁽⁷⁾. Als waarnemers traden op de I.A.T.A. (International Air Transport Association), de I.U.A.I. (International Union of Aviation Insurers), de I.H.K. (Internationale Handels Kamer), de I.L.A. (International Law Association). De Duitse Democratische Republiek, die op 27 september tot het V.W. was toegetreden, woonde de vergaderingen bij, doch werd om redenen van procedure niet aanvaard als deelnemer aan de Conferentie.

Als voorzitter van de Conferentie fungeerde Prof. Dr. D. Goedhuis, hoofd van de Nederlandse delegatie.

Het Rio-ontwerp, dat ter bespreking aan de Conferentie werd voorgelegd ging uit van het standpunt, dat, waar het V.W. over de ganse wereld werd aan-

vaard en toegepast en zich in zijn grondbepalingen heeft gehandhaafd, alles moest worden in het werk gesteld om de rechtseenheid te bewaren. De conferentie moest er derhalve op gesteld zijn zich te beperken tot wijziging van alleen die bepalingen, welke een dringende aanpassing vergden en zulks te verwezenlijken onder vorm van Protocol.

De pogingen van Major Beaumont K.M., auteur van het eerste voor-ontwerp, om tot volledige herziening van het V.W. over te gaan leden schipbreuk.

Het Protocol en het V.W. moeten, conform artikel XIX van het H.P., als één geheel worden behandeld en verklaard onder de titel: «Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.»

De Conferentie gebruikte als voertalen de talen van het O.A.C.I., Frans, Engels en Spaans. De tekst werd opgesteld in deze talen, doch conform artikel 36 van het V.W. bezit de Franse tekst de voorrang en geldt als wet.

II. De wijzigingen.

De aangebrachte wijzigingen kunnen als volgt worden samengevat:

1. Grote vereenvoudiging van de vervoerdocumenten.
2. Verhoging van het forfaitair bedrag voor schade-loosstelling ingeval van aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer.
3. Wijziging, als tegenhanger, in het voordeel van de aannemer van vervoer, van de bepaling van de daden en feiten welke de beperkte aansprakelijkheid uitsluiten en waarbij niet meer verwezen wordt naar de Lex Fori.
4. Verlenging van de protesttermijnen voorzien bij artikel 26 van het V.W., vijftien dagen in plaats van zeven ingeval van beschadiging aan goederen, zeven dagen in plaats van drie ingeval van beschadiging van bagage. Voor vertraging wordt de termijn van veertien dagen verlengd tot één en twintig dagen.
5. Enkele verbeteringen van termen en tekst.

A. Toepasselijkheid van het verdrag.

Conform artikel 1 lid 1), dat niet werd gewijzigd, blijft het V.W. toepasselijk op alle internationaal vervoer van personen, bagage of goederen, dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats vindt.

Het is eveneens toepasselijk op het kosteloos vervoer met luchtvaartuigen, door een luchtvervoeronderneming bewerkstelligd.

Artikel 1 lid 2) en lid 3) werden echter verduidelijkt.

De verwijzing naar de «Souvereiniteit, de Suzereiniteit, het Mandaat of het gezag van een andere Mogendheid», wordt vervangen door «Staat».

Artikel 40A bepaalt verder de betekenis van «Hoge Verdragsluitende Partij»; in artikelen 37, lid 2 en 40 lid 1 betekent het «Staat»; in al de andere gevallen «Staat voor dewelke door toetreding of goedkeuring het Verdrag van kracht is en waarvan de opzegging nog geen uitwerking heeft gekregen».

Vermits het eerste hoofdstuk de titel draagt « On-derwerp-Definities » was artikel 40A best hierbij ondergebracht.

Niet zozeer bij ons, waar krachtens artikel 2 van de Wet van 7 april 1936, het nationaal zowel als het internationaal vervoer in de lucht wordt beheerst door het V.W., maar in andere landen was de toepassing van artikel 1 lid 2 van het V.W. vaak bron van moeilijkheden.

Het begrip « tussenlanding » gaf dikwijls aanleiding tot zeer gerekte interpretatie (8).

Op grond van de nieuwe tekst is het al of niet internationaal karakter van het vervoer niet meer gebaseerd op de bedoeling van de partijen.

De vervoerovereenkomst, waarvan het vervoerdocument de titel is, verstrekt trouwens thans duidelijke inlichtingen desaangaande.

Wat dient men te verstaan onder « escale prévue » (agreed stopping place) ?

Algemeen neemt men aan dat als voorziene tussenlanding moet worden beschouwd, zowel de kortstondige landing van een luchtvaartuig om technische redenen als de tussenlanding waarbij een lang oponthoud plaats vindt tijdens dewelke de reizigers het vliegveld verlaten.

Conditio sine qua non is echter dat de tussenlanding werd voorzien en overeengekomen.

Zoals te Warschau in 1929 werd in Den Haag andermaal het vraagstuk opgeworpen, wie, in de zin van het Verdrag als vervoerder moet worden beschouwd (9).

Dit vraagstuk is van groot juridisch belang, vermits, vooral sedert de Wereldoorlog II het bevrachtingscontract een grote uitbreiding heeft genomen (10).

Het ontbreken van een duidelijke omschrijving van het begrip vervoerder, is bron van onzekerheid vooral inzake aansprakelijkheid, b.v., wanneer een luchtvaartuig wordt gecharterd of gehuurd (11).

Alleen beschouwd onder oogpunt van solvabiliteit van de charterer biedt dit vraagstuk soms netelige aspecten.

De conferentie achtte echter de voorstudie van dit vraagstuk onvoldoende en in de slotbeschouwingen wordt onder lit. D. de wens uitgedrukt, dat, gelet op het groot praktisch belang van de opgeworpen vraag, vooral om reden van gestadige uitbreiding van bevrachtings- en huurcontracten, de O.A.C.I. het onderzoek verder door zou zetten.

Verwijzen we echter, voor wat ons land betreft, naar de bepaling van artikel 1 van de Wet van 27 juni 1937 (12), waarbij als exploitant van een luchtvaartuig wordt aangezien, elk persoon die er de beschikking over heeft en die er voor eigen rekening gebruik van maakt; ingeval de naam van de exploitant niet in het luchtvaartuigenregister of op elk ander officieel stuk vermeld is, wordt tot bewijs van het tegendeel, de eigenaar geacht de exploitant te zijn.

B. De vervoerbewijzen.

De artikelen 3 tot en met 10 werden volledig herzien, zonder dat men nochtans van schrapping mag gewagen.

I. Het Reisbiljet.

De vermeldingen op het reisbiljet werden vereenvoudigd en verduidelijkt ten einde klaar en ondubbelzinnig uit te stippelen of het al of niet een internationaal vervoer geldt in de zin van het Verdrag (13).

Worden alleen nog vereist als vermeldingen :

1) Plaats van vertrek en van bestemming.

2) Indien beide gelegen zijn op het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij en een of meer tussenlandingen zijn voorzien op het grondgebied van een andere Staat, aangifte van een van deze tussenlandingen.

3) Een bericht dat, indien de passagiers een reis ondernemen waarbij de eindbestemming of een tussenlanding in een ander land dan dat van vertrek is voorzien, hun vervoer onder toepassing kan vallen van het V.W., dat, over het algemeen, de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt ingeval van overlijden of lichamelijke letsels alsmede ingeval van verlies of beschadiging van bagage.

De passagier kan zich dus zelf vergewissen of het vervoer dat hem betreft al dan niet onder toepassing valt van het V.W. en oordeelt dan zelf met kennis van zaken of hij al dan niet door verzekering hogere dekking wenst.

Het Protocol vermeldt niet in welke taal het bericht opgelegd bij artikel 3 lid 1 c) dient te worden gesteld. Logisch zal dit worden gesteld in de taal van het reisbiljet zelf, waarvoor wellicht conform wetgeving of gewoonte, de taal van het land van vertrek zal worden gebruikt.

De overige bepalingen van het oude artikel 3 lid 1 worden niet meer vereist : plaats en datum van aangifte; naam en adres van de vervoerder. Deze vermeldingen zijn zonder belang voor het bepalen van het internationaal karakter van het vervoer in het raam van het V.W.

Noteren we dat de term « reizigers » wordt vervangen door « passagiers ».

Het Protocol laat verder de vraag open of het vervoer van de aangestelden van de aannemer van vervoer al dan niet onder toepassing valt van het Verdrag.

Algemeen neemt men aan dat de reis van een persoon, die een functie uitoefent als lid van de bemanning, geheel buiten het begrip « vervoer » valt (14).

Niettemin, waar sommige auteurs beweren dat het Verdrag hier niet kan worden ingeroepen omdat het vervoer niet geschiedt op grond van een vervoercontract doch op grond van een dienstcontract (15), verdedigen andere de stelling dat het Verdrag wel is in te roepen om reden dat het V.W. dit vervoer niet uitsluit en dat men het moet beschouwen alsof het dienstcontract een vervoercontract omvat (16).

Voor wat betreft de andere ondergeschikten van de vervoerder die geen deel uitmaken van de bemanning van het luchtvaartuig, is het V.W. wel toepasselijk ten minste indien het vervoer wordt bewerkstelligd door een luchtvervoeronderneming. (Artikel 1, lid 1 in fine.)

Sanctie.

Tot bewijs van het tegendeel, gelden de bepalingen van het reisbiljet als bewijs van de voorwaarden waarin het vervoercontract werd afgesloten. Deze bepaling is nieuw.

Artikel 3 lid 2) bepaalt verder in zijn eerste deel, zoals voorheen, dat het ontbreken van het biljet geen invloed heeft noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, welke desongeacht zal zijn onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag.

Het tweede deel wordt echter aangevuld met volgende bepaling : indien de vervoerder een passagier aanneemt zonder dat een reisbiljet is uitgereikt (17). of indien het biljet het bericht niet vermeldt voor-

geschreven bij artikel 3, lid 1), c, heeft hij niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22 van het Verdrag, waarbij zijn aansprakelijkheid wordt beperkt.

Dit betekent alleszins een verbetering van de toestand van de vervoerder. Voorheen werd hem het beroep op het Verdrag ontzegd voor al de bepalingen waarbij de aansprakelijkheid werd uitgeschakeld of beperkt, terwijl thans alleen nog maar als sanctie de uitschakeling van artikel 22 van het Verdrag is voorzien, artikel waarbij het bedrag der schadevergoeding, waarop de gelaedeerde aanspraak kan maken, wordt beperkt.

In het raam van het Protocol blijft het de aannemer van vervoer dus nog mogelijk b.v. op grond van artikel 20 (bewijs van niet aansprakelijkheid of van overmacht) of op grond van artikel 21 (mede aansprakelijkheid van de getroffen persoon) zijn volledige of gedeeltelijke bevrijding van aansprakelijkheid na te streven.

II. Bagage en goederen.

De wijziging aangebracht aan artikel 4 betreffende het bagagebiljet stemt nagenoeg overeen, mutatis mutandis, met de bepalingen van artikel 3 betreffende het reisbiljet.

Hetzelfde mag gezegd van de artikelen 8 en 9 van het Verdrag betreffende de luchtvrachtbrief.

Ook op dit terrein voorzagen de artikelen 4 lid 4) voor de bagage en 9 voor de goederen, een ruimere sanctie bij het ontbreken van de voorgeschreven gegevens.

III. Ondertekening van de luchtvrachtbrief. (artikel 6 lid 3)

Het vroegere artikel 6 lid 3) bepaalde dat de handtekening van de vervoerder moest worden geplaatst dadelijk bij het aannemen van de goederen.

In de praktijk was echter gebleken dat het normaal onmogelijk was tot het ondertekenen van de luchtvrachtbrief over te gaan bij het aannemen van de goederen.

Meestal moest, op verzoek van de afzender, de vrachtbrief nog worden opgemaakt door de diensten van de vervoerder, waarbij deze geacht worden, behoudens bewijs van het tegendeel, te handelen voor rekening van de afzender. (Artikel 6 lid 5) ⁽¹⁸⁾.

Dit opmaken van de luchtvrachtbrief alsmede het berekenen van de vrachtkosten vergde veel tijd, onafgezien het vervullen van de douaneformaliteiten.

Dit gaf aanleiding tot het nieuwe 3^{de} lid van artikel 6: de handtekening van de vervoerder moet voortaan pas worden aangebracht vóór het laden van de goederen aan boord van het luchtvaartuig, d.w.z. vóór het begin van het eigenlijke luchtvervoer.

Sanctie: Indien met toestemming van de vervoerder de goederen worden geladen zonder uitreiking, d.i. zonder opstelling en ondertekening van de luchtvrachtbrief, wordt aan de vervoerder het voordeel van artikel 22, lid 2) ontzegd. (artikel 9)

Deze sanctie stemt overeen met de bepaling van artikel 4 lid 4) betreffende de bagage.

Het Protocol laat verder onopgelost het vraagstuk van de aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer in de lucht voor het vervoer dat plaats vindt van af het ogenblik van het aannemen van de goederen tot het ogenblik van het laden.

Conform artikel 18 lid 2, omvat het vervoer in de lucht het tijdperk gedurende hetwelk de bagage of

de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden hetzij op een luchtvaartterrein, hetzij aan boord van een luchtvaartuig hetzij op elk andere plaats ingeval van landing buiten een luchtvaartterrein.

In de regel strekt zich aldus de aansprakelijkheid slechts uit van af het ogenblik van vertrek van het goed op het luchtvaartterrein van vertrek tot op het ogenblik van vertrek van het goed uit het luchtvaartterrein van bestemming.

Het tijdperk van het vervoer in de lucht omvat niet enig vervoer te land, ter zee of op binnenwateren, bewerkstelligd buiten een luchtvaartterrein. (Artikel 18 lid 3).

Het busvervoer van de stad naar het luchtvaartterrein is dus alleszins hierin niet begrepen. Hier geldt dus de toepassing van het gemeen recht.

Voor de afzender of de geadresseerde is het echter niet eenvoudig te bewijzen dat het verleis of de beschadiging van het goed plaats vond tijdens het vervoer in de lucht.

Met reden werd dan ook in artikel 18 lid 3, een vermoeden geschapen betreffende het bijkomend vervoer gedaan in uitvoering van de luchtvrachtvereenkomst in verband met het inladen, de aflevering of het overladen.

Behoudens bewijs van het tegendeel wordt elke schade geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis welke tijdens het vervoer in de lucht plaats had ⁽¹⁹⁾.

Een voorstel van de U.S.A.-afgevaardigde tot toevoeging van een bepaling waarbij de vervoerder zou gehouden zijn, voor zover hij niet dadelijk bij de aanneming van de goederen de luchtvrachtbrief ondertekent, aan de afzender een ontvangstbewijs te overhandigen, werd verworpen ⁽²⁰⁾.

Dit voorstel was trouwens niet van aard de betwisting te beslechten.

IV. Aansprakelijkheid van de afzender.

Conform artikel 10, lid 1, is de afzender aansprakelijk voor de juistheid van de mededelingen en de verklaringen betreffende de goederen, welke hij op de luchtvrachtbrief aantekent.

Artikel 10, lid 2 werd verduidelijkt op het punt van de termen.

De afzender is aansprakelijk, wegens onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige aangifte, voor alle schade geleden, hetzij door de vervoerder hetzij «par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée».

V. Verhandelbaarheid van de luchtvrachtbrief.

Een sub-comité van het Juridisch comité van het O.A.C.I. had voorgesteld artikel 12 van het V.W. aan te vullen met een bepaling waarbij het aan de afzender werd toegelaten de rechten door het vervoercontract verkregen door rugtekening aan derden over te dragen.

Het vraagstuk van het verhandelbaar vervoerdocument, dat courant wordt aangewend in zeerecht, werd ook bij het internationaal vervoer te land herhaald opgeworpen ⁽²¹⁾.

De conferentie heeft er zich toe bepaald, zoals de I.O.G., in artikel 15 lid 3 te verklaren dat niets in het huidige verdrag zich verzet tegen het gebruik van een verhandelbaar vervoerdocument.

Voorzeker het gebruik van de vrachtbrief als cognossement, d.i. als titel die de zakelijke rechten

op het goed omvat en die met de titel kunnen worden overgedragen, is van het allergrootste belang.

We betwijfelen echter met Riese ⁽²²⁾, of deze bepaling in het Protocol ingelast onder artikel IX nuttig zijn zal, indien ze niet door toelichtende staatverdragen wordt aangevuld. Hier ligt voorzeker een taak voor de I.A.T.A.

Kenschetsend is overigens dat op verzoek van de U.S.A. afvaardiging in de slotbepalingen van de Conferentie onder letter A werd ingelast: « Considéran que rien dans la Convention de Varsovie actuellement en vigueur n'empêche l'établissement d'une lettre de transport négociable,

Déclare que l'article IX du Protocole portant modification de la Convention de Varsovie n'y a été inséré que dans un but de clarification » ⁽²³⁾.

C. De aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer in de lucht.

I. Aansprakelijkheid voor schade aan personen.

Artikel 17 van het V.W. beapalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade, ontstaan ingeval van dood, verwonding of enig ander lichamelijk letsel door een « reiziger » geleden.

De conferentie vergat de terminologie van dit artikel aan te passen bij deze van artikel 3 en de term « reiziger » te vervangen door « passagier ».

De Engelse afgevaardigde stelde voor de tekst van dit artikel te wijzigen en de woorden: « ingeval van dood, verwonding of enig ander lichamelijk letsel door een reiziger (passagier) geleden » (in the event of death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger) te vervangen door « in the event of the death of or injury to passenger, if the occurrence which caused the damage » enz.

Hij voerde aan tot staving dat, buiten « verwonding of lichamelijk letsel » er zich nog andere voorvallen konden voordoen.

« In addition to mental injuries, there are possible, in air travel, injuries which cannot be called bodily injuries » ⁽²⁴⁾.

Het woord « ongeval » — accident — dekt niet alle voorvallen en « might not cover such occurrences as loss of pressure or bumps ».

De term « voorval » treft men reeds aan in artikel 18 lid 1 en de term « gebeurtenis — événement, event — is opgenomen in artikel 18 lid 3.

De I.A.T.A. had vroeger reeds voorgesteld als tekst voor artikel 17: « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur. Toutefois le transporteur n'est pas responsable si l'accident est étranger au transport aérien, à moins qu'il ne soit dû à la faute du transporteur ou de ses préposés » ⁽²⁵⁾.

De Conferentie hield het echter bij de oude tekst.

II. Aansprakelijkheid wegens vertraging. (Art. 19)

Artikel 19 vormt een twistpunt voor rechtspraak en rechtsleer.

Wat betekent « vertraging in het luchtvervoer »?

Drie thesissen staan tegenover elkaar.

De eerste houdt voor dat artikel 19 in strikte zin moet worden verklaard. De reiziger of afzender moet bewijzen: én het materieel feit van de vertraging, én het feit dat de vertraging zich voordeed tijdens het eigenlijke vervoer in de lucht, én het causaal verband tussen schade en vertraging ⁽²⁶⁾.

Deze tekst wordt ook verdedigd door de I.A.T.A. ⁽²⁷⁾.

Andere auteurs verdedigen de stelling dat artikel 19 niet uit zijn verband mag worden gerukt en dient te worden verklaard in het licht van de andere artikelen handelend over de aansprakelijkheid en o.m. in het licht van artikel 18 lid 2. Het komt als logisch voor de praesumptie daarin gesteld ingeval van verlies of beschadiging ook ingeval van vertraging toe te passen ⁽²⁸⁾.

Een derde thesis komt hierop neer, dat vervoer in de lucht het ganse vervoer omvat en dat, indien men het beginsel van aansprakelijkheid recht wil laten wedervaren, men moet aannemen dat als luchtvervoer in de zin van artikel 19 dient beschouwd; « die gesamte dem Luftfrachtführer nach dem Beförderungsvertrage obliegende Tätigkeit » ⁽²⁹⁾.

Verschillende afgevaardigden drongen aan op verduidelijking van de tekst van artikel 19. Sommigen verzochten zelfs om afschaffing.

Hiertegen werd aangevoerd dat, gelet op de technische vooruitgang verwezenlijkt op het gebied van de luchtvaart, de aannemers van vervoer beter dan voorheen de verplichtingen in zake regelmatigheid van het vervoer kunnen nakomen.

De tekst bleef ongewijzigd.

III. Ontlasting van aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer.

1° Overdracht en bevrijdend bewijs. (Artikel 20 lid 1)

Het eerste lid van artikel 20 bepaalt dat de vervoerder niet aansprakelijk is indien hij bewijst dat hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen (toutes les mesures nécessaires) hebben genomen, nodig om de schade te vermijden of dat het hun onmogelijk was die maatregelen te treffen.

Dit artikel steunt op volgende peilers ⁽³⁰⁾:

a) De vervoerder is aansprakelijk wanneer hem zelf schuld treft.

b) Hij is ook aansprakelijk, wanneer zijn ondergeschikten schuld treft. De daden van de ondergeschikten worden beschouwd als daden door de vervoerder persoonlijk gesteld.

c) De gelaedeerde behoeft de schuld van de vervoerder niet te bewijzen.

In tegenstelling met het beginsel van aansprakelijkheid dat aan de grond ligt van het vervoer te land nl. het risico (het receptum nautae, couponis et stubularii van het Romeinse recht) ⁽³¹⁾, nemen de auteurs van het V.W. tot grondslag van de aansprakelijkheid tegenover reiziger en goederen het schuldbeginnsel.

De vervoerder treft dan ook geen schuld wanneer hij en zijn ondergeschikten alle nodige maatregelen hebben genomen ter vermijding van de schade.

De grote vraag in rechtspraak en rechtsleer is natuurlijk welke betekenis aan « alle nodige maatregelen » — all necessary measures — moet worden gegeven, waarvan de interpretatie aan de rechter wordt overgelaten.

Twee thesissen staan hier tegenover elkaar ⁽³²⁾:

De eerste is deze van de strikte interpretatie van de tekst.

De vervoerder moet bewijzen dat hij volkomen vreemd is aan de oorzaken van het ongeval en dat het moet worden toegeschreven aan overmacht of heikracht.

Een onbekende oorzaak ontslaat de vervoerder niet van zijn aansprakelijkheid ⁽³³⁾.

De vervoerder heeft de bewijslast van het feit dat

hij en zijn ondergeschikten niet bij machte waren de oorzaak van het ongeval te voorzien of te voorkomen.

De vervoerder is belast met de aansprakelijkheid voor schade te wijten aan hem toerekenbare handelingen van hemzelf of van zijn ondergeschikten ⁽³⁴⁾.

Wil dit zeggen dat men van de vervoerder het positief bewijs eist in de gevallen waar dit praktisch niet is bij te brengen?

De meeste auteurs zijn de mening toegedaan dat deze bepaling van het V.W. in meer uitgebreide zin moet worden verklaard.

Op de eerste internationale Conferentie voor Privaat Luchtrecht, gehouden te Parijs op 27 October 1925, kwam de verslaggever Prof. Pittard (Zwitserland) tot de volgende conclusie nopens wat van de vervoerder kon worden geëist: « Une organisation normale de son exploitation, un choix judicieux de son personnel, une surveillance constante de ses agents et préposés, un contrôle sérieux de ses appareils et accessoires et des matières premières. Il est donc juste de ne pas imposer au transporteur une responsabilité absolue et de le dégager de toute responsabilité lorsqu'il a pris les mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage: c'est la diligence que l'on peut exiger d'un bon père de famille » ⁽³⁵⁾.

Hierbij aansluitend schrijft Lemoine ⁽³⁶⁾: « La convention demande en conséquence au transporteur que, pour se libérer, il fournisse sur sa conduite toutes les justifications et rapporte à son sujet tous les éléments témoignants, tant de sa part que de celle de ses préposés, de toute diligence requise par l'exercice de la profession. Elle ne lui impose pas de faire la genèse de tout accident pour, en analysant le faisceau des causes, démontrer que dans aucune de celles-ci il n'y a quelque faute de sa part ou de ses préposés qui en ait permis la survenance ou le développement... La preuve négative de l'absence de faute serait ordinairement impossible à rapporter. »

De Engelse auteurs spreken van « due diligence ».

Ten einde de discussie omtrent de interpretatie van artikel 20 lid 1 uit te schakelen, hadden verschillende afgevaardigden aangedrongen (o.m. de Argentijnse) op wijziging van de tekst en vervanging van de woorden « mesures nécessaires » door « mesures raisonnables ».

Andere, de Engelse, stelden voor « reasonable » of « proper » of « praticable » in plaats van « necessary » en « impraticable » in plaats van « impossible ».

Andere nog drongen aan op een klare tekst welke zou beantwoorden aan de doorgaans door de rechtbanken aangenomen verklaring « dat wanneer de schade niet door enige schuld van de aannemer van vervoer of van zijn ondergeschikten werd veroorzaakt, de vervoerder van alle aansprakelijkheid was bevrijd » ^(36bis).

Al deze voorstellen werden van de hand gewezen en het hoort dus verder aan de bevoegde rechter de verklaring van artikel 20 lid 1 verder te verzekeren.

2° De nautische fout. (Artikel 20 lid 2)

Het V.W. had in dit artikel een speciaal regiem van aansprakelijkheid voorzien voor wat betreft het vervoer van bagage en goederen.

De vervoerder werd niet aansprakelijk geacht wanneer hij het bewijs leverde dat de schade het gevolg was van een fout begaan bij de besturing, bij de leiding van de vaart van het luchtvaartuig of bij de navigatie, en dat, in alle andere opzichten, hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hadden genomen nodig om de schade te vermijden.

De meeste auteurs waren van oordeel dat geen

redenen voorhanden waren om op dit gebied een onderscheid te maken tussen het vervoer van passagiers en het vervoer van bagage en goederen ⁽³⁷⁾.

Deze bepaling werd initiaal geïnspireerd door het zeerecht. De niet aansprakelijkheid voor nautische fouten in het zeerecht steunt op de onafhankelijkheid van de kapitein en van de bemanning bij het voeren van het schip ⁽³⁸⁾.

Wel voerde men aan dat de onafhankelijkheid van de bemanning van een luchtvaartuig nog groter was en men aan de bemanning het verantwoordelijkheidsgevoel niet mocht ontnemen.

Doch dergelijke motieven gelden evenzeer voor het vervoer van personen en ze deden de Conferentie niet afzien van haar inzicht het tweede lid van artikel 20 volledig te schrappen conform het Rio-ontwerp.

IV. Mede-aansprakelijkheid van de gelaedeerde persoon. (Artikel 21.)

Hier ook hadden verschillende afgevaardigden, o.m. de Griekse en de Australische, aangedrongen om het begrip « mede-aansprakelijkheid » nader te omschrijven in de zin van artikel 7 van het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de schade aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ten einde also meer eenheid te verkrijgen in de rechtspraak.

Artikel 21 verwijst inderdaad naar de lex fori, hetgeen onvermijdelijk aanleiding geeft tot uiteenlopende rechtspraak.

Voorneemd artikel 6 van het Verdrag van Rome luidt als volgt:

« De persoon die krachtens dit Verdrag aansprakelijk mocht zijn, zal niet verplicht zijn de schade te vergoeden indien hij er van doet blijken dat die schade uitsluitend te wijten is aan de persoon die de schade heeft geleden of aan dezen personeel. Bewijst de aansprakelijke persoon dat de schade gedeeltelijk door de schuld van de persoon die de schade heeft geleden of van dezen personeel berokkend werd, dan dient de vergoeding verminderd in zulke mate als die schuld tot de schade bijdragen heeft. Er bestaat echter geen aanleiding tot vrijstelling of tot vermindering indien de persoon, die in geval van schuld van zijn personeel schade heeft geleden, bewijst dat dit personeel buiten de perken van zijn bevoegdheid gehandeld heeft. » (Lid 1.)

Het tweede lid bepaalt verder dat « in geval een persoon een vordering instelt tot vergoeding van de schade die uit de dood van een ander persoon of uit door hem opgelopen letsel voortvloeit, heeft de schuld van deze persoon of van zijn personeel eveneens de in voorgaande paragraaf voorziene gevolgen » ⁽³⁹⁾.

De Conferentie bleef echter bij het Rio-ontwerp dat op dit punt geen wijziging voorzag.

V. Beperking van aansprakelijkheid. (Artikel 22.)

Slaagt de vervoerder er in het bevrijdend bewijs te leveren voorgeschreven bij de artikelen 20 en 21, dan is hij niet aansprakelijk.

Slaagt hij er niet in, dan blijft niettemin zijn aansprakelijkheid beperkt conform artikel 22 van het Verdrag.

1) Vervoer van passagiers.

De aansprakelijkheid van de vervoerder, welke oorspronkelijk jegens elke passagier beperkt was tot 125.000 Poincaré frank, bedrag bij toepassing van artikel 3 van de wet van 27 april 1936 vastgesteld op

250.000 Belgische frank, wordt door het Protocol verhoogd tot 250.000 goudfrank.

Waar de vroegere tekst vermeldde : « envers chaque voyageur », spreekt hij nu van « relative à chaque passager », om duidelijk te maken dat deze beperking van aansprakelijkheid ook geldt voor de eisen van de erfgenamen of de rechthebbenden van een bij ongeval om het leven gekomen passagier.

Deze verhoging van het bedrag der schadeloosstelling liep niet van een leien dakje.

Artikel 24 van het Verdrag bepaalt uitdrukkelijk dat, in de gevallen bedoeld bij de artikelen 17, 18 en 19, elke rechtsvordering ter zake van aansprakelijkheid, op welke grond zij ook steune, slechts kan worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen vastgesteld bij het Verdrag.

Niettegenstaande deze formele voorschriften heeft een bepaalde rechtspraak in sommige landen getracht de bepalingen betreffende de beperkte aansprakelijkheid te omzeilen, in het voordeel van de erfgenamen van een slachtoffer van een vliegtuigongeval.

In Frankrijk deed men hiervoor beroep op artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek. Via de delictuele schuld trachtte men aan de rechthebbenden hogere bedragen toe te kennen dan deze vastgesteld bij het Verdrag.

Dit is het probleem van de samenloop van vorderingen uit wanprestaties en onrechtmatige daad (40).

In de Verenigde Staten had zich een zelfde tendenz ontwikkeld, doch daar steunden de Jurys of Rechtbanken zich op artikel 25 van het Verdrag en gaven aan het begrip « wilful misconduct » een ruimere betekenis.

Mede gelet op de gunstige technische ontwikkeling op het gebied van de luchtvaart, drongen de afgevaardigden van deze landen aan hetzij op een verhoging van het plafond van de schadevergoeding, hetzij op een afschaffing van de beperkte aansprakelijkheid, ten einde hogervermelde rechtspraak, welke geen rekening houdt met de zware lasten en erfdienstbaarheden welke de luchtvaartondernemingen hebben te dragen, te weerhouden de internationale wet verder te ontzenuwen.

Andere landen, o.m. Latijns Amerika, Japan, sommige ooster- en noorderlanden, drukten de wens uit de gestelde beperkingen ongewijzigd te laten, gelet op de toestand van hun handelsvloot en de minder voordelige exploitatie- en veiligheidsvoorwaarden, alsmede op de lagere levensstandaard van hun land.

De Conferentie gooide het ten slotte op een transactie en stelde bij artikel XI van het Protocol het maximum bedrag bepaald bij artikel 22, lid 1, op 250.000 goudfrank.

2) Vervoer van aangegeven bagage en goederen. (Artikel 22, lid 2.)

Het tweede lid van artikel 22 omvat thans twee delen :

Onder a) wordt de oude tekst van het tweede lid ongewijzigd overgenomen, waarbij wordt bepaald dat bij het vervoer van aangegeven bagage en van goederen de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt is tot het bedrag van 250 goudfrank per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering (41).

Onder b) wordt een nieuw paragraaf ingelast dat luidt : « En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération

pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

» Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagage ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité. »

De toepassing van artikel 22, lid 2, artikel dat wellicht het meest wordt ingeroepen, was voorwerp van discussie in rechtspraak en rechtsleer (42).

Dit twistpunt is thans beslecht.

3) Handbagage. (Artikel 22, lid 3.)

Het derde lid van artikel 22 heeft betrekking op de voorwerpen, welke de passagier bij zich houdt. De aansprakelijkheid blijft beperkt op 5.000 goudfrank per passagier (43).

Deze bepaling gaf anders aanleiding tot discussie voor wat betreft de grond van de aansprakelijkheid.

Het voorschrift verwijst in se naar de *lex fori*. In geval van verlies of beschadiging stelt zich de vraag of de passagier zijn eis moet steunen op het contract of op de onrechtmatige daad. (*Ex contractu* of *ex delicto*) (44).

De I.A.T.A. had voorheen reeds, met het oog op eventuele wijziging van het Verdrag, volgende tekst voorgesteld : « Dans le transport des objets dont le voyageur conserve la garde, le transporteur n'est responsable que si le voyageur prouve que le dommage a été causé par la faute du transporteur ou d'un de ses préposés » (45).

4) Proceskosten. (Artikel 22, lid 4.)

Gelet op de zeer hoge proceskosten en honoraria van advocaten, vooral in bepaalde landen, werd een nieuw voorschrift ingelast, dat luidt als volgt : « Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à la loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. »

» La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai. »

Wat betekent de term : « frais du procès » ?

Moet men daarin begrijpen de erelonen van advocaten en de kosten van deskundige- en andere onderzoeken die de eiser in het belang van het geding acht te moeten doen in het voorbereidend stadium ?

Ter zitting van 24 september 1955 verklaarde de Franse afgevaardigde M. Garnault, zonder dat dit aanleiding gaf tot discussie, dat de term « frais du procès » ook deze kosten omvatte, terwijl door « frais d'instance » de loutere proceskosten bedoeld worden.

5) Quid Poincaré-frank ? (Artikel 22, lid 5.)

Het vroegere artikel 22, lid 4, bepaalde de waarde van de Franse frank waarnaar werd verwezen.

Deze tekst werd gewijzigd op voorstel van de I.U.A.I.

Thans verwijst het vijfde lid van artikel 22 niet meer naar de Franse frank, doch naar een munteenheid gesteld op een waarde van vijf en zestig en half milligram goud.

De omzetting in de nationale munt geschiedt op datum van het vonnis (46).

VI. *Nietigheid van de clauses van niet aansprakelijkheid.* (Artikel 123.)

1) Het oude artikel 23 blijft integraal behouden, doch wordt artikel 23, lid 1.

Elk beding, strekkende om de vervoerder te ontheffen van zijn aansprakelijkheid of om een lagere grens vast te stellen dan die welke in dit Verdrag is bepaald, is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dat beding heeft niet de nietigheid ten gevolge van de overeenkomst, welke onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Bij dit artikel werd de wens uitgedrukt naar meer vrijheid, doch de Conferentie wijzigde geen iota aan de bepalingen van artikel 23.

Trouwens deze bepalingen doen geen afbreuk aan de mogelijkheid voor de vervoerder afwijkende bepalingen te voorzien betreffende de regeling van de bewijslast vastgelegd bij artikel 20 (47).

Evenmin bestaat er bezwaar, in het raam van artikel 33 van het Verdrag, bedingen te voorzien welke niet strijdig zijn met de bepalingen van het Verdrag, b.v. speciale termijnen voor vervoer te bedingen of bijzondere voorwaarden betreffende de uitvoering van het vervoercontract te bepalen (47bis).

2) Zich inspirerend naar wat in het zeerecht (48) en in het internationaal vervoer per spoor (49) van kracht is, had het Juridisch Comité van de O.A.C.I. in artikel XII van het Rio-ontwerp in het voordeel van de vervoerder een bepaling ingelast tot verzachting van de regel voorgeschreven bij artikel 23.

Dit voorstel strekte er toe de aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer te beperken wanneer de schade aan goederen te wijten is aan een eigen gebrek van de goederen (inwendig bederf).

Sommige afgevaardigden wensten in de tekst te voorzien dat, ondanks het beding tot uitsluiting of beperking, de vervoerder toch zou aansprakelijk zijn, in het raam van het Verdrag, voor de veroorzaakte schade, ingeval van gedeeltelijke mede-verantwoordelijkheid van de vervoerder zelf of van zijn ondergeschikten (50).

Anderen stelden in dezelfde zin voor in de tekst in te lassen: «*perte ou dommage résultant «*unique-ment*» (solely) de la nature ou du vice propre des marchandises.*»

Anderen nog gaven de voorkeur aan de term «*nature spéciale*» en vroegen een opsomming van de snelbedervende goederen welke in aanmerking zouden komen; b.v. levensmiddelen, groenten, vruchten, bloemen, wilde dieren. M. Garnault (Frankrijk) haalde het geval aan van kreeften die hun schalen verlaten bij te grote hoogte. Gemakkelijk breekbare goederen zouden hierbij zijn uitgesloten (51). De Zweedse en Hollandse delegaties formuleerden de wens dat de tekst duidelijk zou vermelden dat de vervoerder het beding van niet aansprakelijkheid slechts zou kunnen inroepen, wanneer hij het bewijs aanvoert dat de schade aan een eigen gebrek van het goed moet worden toegeschreven. Het zou dan de taak zijn van de afzender het tegendeel te bewijzen.

Hierbij werd ook nogmaals aangemerkt dat het geval van verdeelde aansprakelijkheid diende te worden opgenomen in de tekst en dat verder naar artikel 21 kon worden verwezen (52).

Terecht werd ook gewezen op de vervoerplichting welke binnen zekere perken bestaat in het internationaal vervoer per spoor (53), terwijl de aannemer van vervoer in de lucht vrij is de hem ten vervoer aangeboden goederen te aanvaarden of te weigeren.

De vraag werd hierbij gesteld of het in die omstandigheden wel nodig was artikel 23 aan te vullen? (54).

Deze voorstellen werden allen verworpen en de nieuwe tekst is deze van het Rio-ontwerp en luidt als volgt: «*L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.*»

VII. *Onbeperkte aansprakelijkheid van de vervoerder.* (Artikel 25.)

Tegen artikel 25 van het V.W. werd storm gelopen.

Dit artikel voorzag dat de vervoerder niet het recht heeft zich te beroepen op de bepalingen van het Verdrag welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, indien de schade het gevolg is van zijn opzet of van schuld zijnerzijds, die volgens de wet van de rechter, voor wie de vordering wordt aanhangig gemaakt, met opzet wordt gelijkgesteld. (Lid 1.)

Dit recht is hem eveneens ontzegd, indien de schade onder dezelfde omstandigheden is veroorzaakt door een van zijn ondergeschikten, handelende in de uitoefening van zijn dienstbetrekking. (Lid 2.)

Met inachtneming van wat hoger reeds werd gezegd betreffende de aansprakelijkheid van de aannemer van vervoer in zake het afleveren van vervoerbewijzen (55), mag artikel 25 worden beschouwd als de hoeksteen van de onbeperkte aansprakelijkheid.

De genesis van dit artikel toont duidelijk aan, dat opzet, in de zin van het Verdrag, alleen dan bestaat wanneer de vervoerder of zijn ondergeschikten de bedoeling hadden schade aan te brengen, en dat het begrip «*schuld met opzet gelijk te stellen*» omvat: «*de zeer grove onachtzaamheid waarbij het nauwelijks te geloven valt, dat de vervoerder of zijn ondergeschikten, door hun daad, de schade niet wensten te veroorzaken*» (56).

Zoals we hoger onderstreepten had zich bij bepaalde rechtbanken in de U.S.A. een tendenz afgetekend er toe strekkend, in het voordeel van erfgenamen van slachtoffers van vliegtuigongevallen, het begrip «*schuld met opzet gelijk te stellen*» of het «*wilful misconduct*» een bredere inhoud te geven (57).

Het Justiniaanse begrip «*culpa lata dolo aequiparatur*» werd door deze rechtbanken verklaard op een wijze die voorzeker niet strookte met de inzichten van de internationale wetgever en die een gevaar opleverde voor de luchtvaartmaatschappijen.

Alhoewel het ons te ver zou leiden het ontstaan van de tekst van artikel 25 in deze studie in détail te behandelen, menen we het toch gepast een bondig overzicht te geven van de voorbereidende werkzaamheden en voor wat betreft het oude en voor wat betreft het nieuwe artikel 25 van het Verdrag.

De oorspronkelijke tekst van het Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.) ter voorbereiding van de Conferentie van Warschau, luidde als volgt: «*Si le dommage provient d'un acte illicite intentionnel, dont le transporteur à la responsabilité, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent en tout ou en partie la responsabilité directe ou dérivée des fautes de ses préposés*» (58).

Bij de discussie van het artikel werd door de Duitse afgevaardigden verzocht om uitbreiding van het begrip «*acte illicite intentionnel*» en tevens om «*de grove schuld*» op gelijke voet te stellen met het begrip opzet (59).

De Engelse afgevaardigden merkten hierbij op dat deze begrippen geen equivalent bezaten in het Engelse

recht, dat echter naar hun mening het « wilful misconduct » best omschreef « non seulement les actes accomplis de propos délibéré, mais aussi les actes d'insouciance, sans égard aux conséquences » (60).

Na tussenkomst van M. Ripert (Frankrijk) die waarschuwde voor de assimilatie van het begrip « grove schuld », dat geen vaste inhoud heeft, en dat, bij verwijzing naar de wet van de rechter, onvermijdelijk aanleiding zou geven tot uiteenlopende rechtspraak, werd door het redactioneel comité naar een transactionele tekst gezocht.

Deze nieuwe tekst werd door de Conferentie aanvaard en de Engelse afgevaardigden drukten de mening uit dat hij beantwoordde aan het begrip « wilful misconduct » uit het Engelse recht, waar de begrippen « opzet » en « grove schuld » niet worden gebruikt.

Met Drion (61) kan het begrip « opzet » en het begrip « schuld met opzet gelijk te stellen » aan de hand van de voorbereidende werken als volgt worden samengevat :

« 1. There was agreement that the limits and other special defences offered by the Convention should not avail to the carrier, whenever the damage had been intentionally inflicted, as well as in cases involving a conscious disregard on the part of the carrier of the consequences of his conduct, this being the notion of « wilful misconduct » as explained by the English Delegate.

2. The Conference was unable to find a French phrase which would be easily translatable into English, the notions « dol » and « faute lourde » having been proclaimed « unknown » in the English legal language.

3. From the fact that the untranslatable word « dol » was retained, but the easily translatable term « faute lourde » replaced, it can be concluded that the rejection of the latter term by the British Delegate was not really based on reasons of language difficulties, but was rather inspired by the fear that by using the notion of gross negligence the scope of Article 25 would be unduly extended.

4. It was understood that the formule of Article 25 can be rendered into English by speaking of « wilful misconduct » which notion had been explained to comprise damage causing « acts committed deliberately as well as acts of carelessness committed without any regard for the consequences ».

Niettemin het gevaar waarop M. Ripert had gewezen, werd werkelijkheid.

De toepassing van artikel 25 bracht talloze moeilijkheden in de rechtspraak en rechtsleer van de verschillende belanghebbende landen (62).

Nochtans, met uitzondering wellicht van de U.S.A., hebben de rechtbanken zelden artikel 25 toegepast.

In een zaak die in Frankrijk veel opspraak heeft verwekt, nl. het ongeval van de Azoren-eilanden van 27 oktober 1949, waarbij Marcel Cerdan en Ginette Neveu om het leven kwamen, en waarbij gronden tot twijfel schenen voorhanden te zijn, beslisten Rechtbank en Hof afwijzend (63).

Een vonnis van de Seine-rechtbank van 2 juli 1954 (46) bepaalt dat de grove schuld « résiderait essentiellement dans une erreur, une imprudence ou une négligence telle qu'elle ne pourrait s'expliquer que par la stupidité, la témérité ou l'incurie de l'agent ».

Bij vonnis van 28 april 1954 (65), besliste dezelfde rechtbank : « qu'un pilote qui vole à une altitude dan-

gereusement basse, démontre qu'il a une froide conscience du danger témérairement accepté, ou une inconscience à ce point folle qu'elle permet de présumer la conscience ou rend l'insouciance inexcusable et constitue ainsi le wilful misconduct du droit anglo-saxon, et à plus forte raison la faute considérée comme équivalente au dol en droit français ».

Bij ons, naar aanleiding van het Gander-vliegtuig-ongeval, had de rechtbank van Brussel de gelegenheid de begrippen opzet en grove schuld in de zin van het Verdrag, te ontleden en zij deed het op zeer rake wijze (66).

In Duitsland besliste de rechtspraak dat : « Grobe Fahrlässigkeit » eine dem Vorsatz gleichende Fahrlässigkeit — vorliegt, wenn die nach Lage des Falles gebotene Sorgfalt in besonders hohem Masse ausser acht gelassen wird, wenn einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden » (67).

In de Anglo-Saksische landen zelf bestaat geen eenheid omtrent de inhoud van het begrip « wilful misconduct ».

In zake Goepp v. American Overseas Airlines (68) werd volgende begripsomschrijving gegeven :

« Wilful misconduct means the knowing, deliberate intentional performance of an act with the knowledge that the act is of such a nature that it will probably result in injury or damage, or it means the intentional performance of an act in so reckless and wanton a manner as to imply complete and callous indifference to and disregard of the probable consequences flowing from the performance of the act. »

In zake Horabin v. British Overseas Airways Corporation (66) werd het « wilful misconduct » als volgt verklaard :

« Wilful misconduct is misconduct to which the will is a party, and it is wholly different in kind from mere negligence or carelessness, however gross that negligence or carelessness may be. The will must be a party to the misconduct and not merely a party to the conduct of which complaint is made... »

To establish wilful misconduct on the part of the pilot, it must be shown, not only that he knowingly (and in that sense wilfully) did the wrongful act, but also that, when he did it he was aware that it was committing misconduct. »

Ten einde meer eenheid te verkrijgen in de rechtspraak en een einde te stellen aan de eindeloze discussie betreffende de verklaring en de toepassing van artikel 25 van het Verdrag, werd in het voorontwerp van Beaumont tot wijziging van het V.W. voorgesteld de tekst van artikel 25 in overeenstemming te brengen met hetgeen thans artikel 12 vormt van het Verdrag van Rome van 27 October 1952 en dat luidt als volgt :

Lid I. « Indien de persoon die schade lijdt bewijst dat deze door een daad of een opzettelijk verzuim van de exploitant of van dezes personeel, met het inzicht schade te berokkenen, veroorzaakt werd, is de aansprakelijkheid van de exploitant onbeperkt, op voorwaarde dat, in geval van een daad of een opzettelijk verzuim van het personeel, eveneens bewezen wordt dat het personeel tijdens de uitoefening van zijn functies en binnen de perken van zijn bevoegdheid gehandeld heeft. »

Het Warschauer-sub-comité, dat te Madrid in September 1951 was samengesteld, werkte dan een tekst uit met volgende inhoud : « Les limites prévues au présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un manquement à leurs obligations commis par le transporteur ou l'un de ses préposés agissant dans les limites de leur fonction, ce manquement étant la conséquence d'un acte ou omis-

sion délibéré, accompli soit avec l'intention de causer un dommage, soit avec témérité et sans se soucier qu'un dommage va probablement en résulter» (70).

Drie elementen zijn hierbij vereist: 1. de daad (of het verzuim) veronderstelt inzicht; 2. ze moet een inbreuk uitmaken in zake de verbintenissen door de vervoerder aangegaan; 3. de daad (of het opzettelijk verzuim) moet gesteld zijn met het inzicht schade te berokkenen, hetzij op een roekeloze wijze zonder zich te bekommeren of hierdoor naar alle waarschijnlijkheid schade wordt veroorzaakt.

In het Rio-ontwerp werd de tekst als volgt gewijzigd: «Les limites de la responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est établi que le dommage provient d'un acte ou d'une omission délibérée du transporteur ou de ses préposés, avec l'intention de provoquer le dommage, pourvu que, dans le cas d'un acte ou d'une omission délibérée de ses préposés, il soit également prouvé que les préposés ont agi dans l'exercice de leurs fonctions» (71).

Deze tekst, bijaldien er nog onduidelijke termen in voorkomen als «témérité» en «préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions», was te Rio slechts aangenomen met 12 stemmen tegen 11 en 2 onthoudingen (72).

Op de Conferentie van Den Haag was deze tekst dan ook het voorwerp van een vinnig debat.

Sommige afgevaardigden (Frankrijk, België, Canada, Argentinië, Zweden) drukten de wens uit, gelet op de verhoging van de schadeloosstellingsbedragen (artikel 22), dat de onbeperkte aansprakelijkheid van de vervoerder zo veel mogelijk zou worden uitgesloten.

De meerderheid achtte het echter strijdig met elk elementair rechtsgevoel de schuldige ingeval van opzet of afschuwelijke zware schuld te beschermen.

Wanneer een piloot bedronken is of vergeet te tanken; of nog wanneer hij tegen de formele voorschriften in, uit lichtzinnigheid, raak met zijn luchtvaartuig over de boomtoppen scheert en het luchtvaartuig als gevolg daarvan neerstort, achtte men het ongezonder de piloot een beschermende hand boven het hoofd te houden.

De Duitse afgevaardigde O. Riese verdedigde de stelling, dat vooral gelet op het feit dat de zekerheid in het luchtverkeer sterk is verhoogd, de onbeperkte aansprakelijkheid van toepassing moet blijven:

«1° bei absichtlicher Schadenszufügung;
2° bei vorsätzlicher Schadenszufügung einschliesslich des bedingten Vorsatzes;

3° bei besonders schwerer Fahrlässigkeit, gleichgültig ob sie bewusst oder unbewusst sei.»

De afgevaardigde van Noorwegen, daarin gesteund door deze van Zwitserland, Spanje, Portugal, Egypte en Italië, steunde deze thesis en sprak van «act or omission committed either with intention to cause damage or recklessly by not caring whether or not damage was likely to result» (73).

De afgevaardigden van Engeland, Nederland, Frankrijk en Spanje legden nochtans de nadruk op de noodzakelijkheid dat de schuldige nopens de mogelijke gevolgen van zijn daad klaar bewust moet zijn.

Daartegen werd door Dr Riese aangevoerd, dat, in dat geval «nur der dolus, der dolus eventualis und Wahrscheinlich die luxuria, jedenfalls aber nicht die besonders schwere unbewusste Fahrlässigkeit die unbeschränkte Haftung auflösen, was nicht befriedigend sei.»

De meerderheid bleef echter op het standpunt dat nauw aansluit bij het «wilful misconduct» «includes

the notion of recklessness with knowledge that the damage would probably result» (74).

Na nieuwe bespreking werd door het sub-comité een gewijzigd voorstel uitgewerkt dat echter nauw aansluit bij het Rio-ontwerp (75).

Dit voorstel, dat na korte bespreking als definitieve tekst werd aangenomen met 23 stemmen tegen 16, bepaalt: «Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.»

Deze tekst komt er dus op neer de begrippen «opzet» en «grove schuld», die geen algemeen erkende inhoud bezitten uit te schakelen en het begrip schuld zodanig te omschrijven dat de rechtspraak naar meer eenheid zal kunnen streven. Er is geen verwijzing meer naar de «lex fori.»

Volgens eensluidende verklaringen afgelegd door de Amerikaanse en de Franse afgevaardigden vormt deze tekst geen beletsel om verder aan de bevoegde rechter, de ter plaats, conform wetten en gewoonten, aan te wenden bewijsmiddelen, over te laten (76).

Dr. Riese opineert dat dit artikel van toepassing is: «wenn ein vorsätzliche (opzettelijke), bedingt vorsätzliche (betrekkelijk opzettelijke) oder bewusst grob fahrlässig Schadenszufügung vorliegt» (77).

Geldt het echter een onbewuste grove slordigheid of achteloosheid, dan zijn de voorwaarden gesteld bij artikel 25 (artikel XIII van het H.P.) niet vervuld.

In feite behoort het aan de bevoegde rechter in concreto te oordelen of het vergriep bewust en met kennis van zaken werd gepleegd.

Op te merken valt ten slotte, dat, waar het oude artikel 25 de vervoerder het recht ontzegde zich te beroepen op de bepalingen van het V.W., het nieuwe artikel hem alleen het recht ontzegt zich te beroepen op artikel 22 van het V.W. betreffende de beperkte aansprakelijkheid.

Hij bezit dienvolgens het recht, in geval van toepassing van artikel 25, zich steeds te beroepen op de andere bepalingen van het Verdrag welke elke aansprakelijkheid uitsluiten of wijzigen. (Artikelen 20 en 21, alsemede 26 en 29).

VIII. Beperking der aansprakelijkheid in het voordeel van de ondergeschikten van de vervoerder. (Artikel 25 A)

De artikelen 20 en 25 van het V.W. gebruiken de termen «Ondergeschikten» doch het Verdrag zelf verklaart niet nader wat onder dit begrip moet worden verstaan.

Op de derde plenaire vergadering van het C.I.T.E. J.A. werd dit begrip als volgt omschreven: «Toute personne ayant un lien avec l'employeur en vertu d'un mandat quelconque, le plus général possible, agissant au nom et pour le compte du transporteur» (78).

Deze bepaling gaf aanleiding in rechtspraak en rechtsleer tot uiteenlopende verklaringen.

De bepaling werd als te eng beschouwd en vrij algemeen werd aangenomen dat als ondergeschikten moesten worden aangezien al de personen, die de vervoerder gebruikt, op de grond en in de lucht, voor het uitvoeren van het hem opgedragen vervoer, onverschillig, of zij al dan niet in een rechtstreeks dienstverband staan tot de vervoerder (79).

Het ware dan ook wenselijk geweest dat de Conferentie op dit punt een klare omschrijving van het begrip « ondergeschikte » zou hebben gegeven met inbegrip van de term « handelende in de uitoefening van zijn dienstbetrekking ».

Meer dan eens werd overigens de vraag opgeworpen of de vervoerder ook aansprakelijk kon worden gesteld voor daden van zijn ondergeschikten gesteld buiten het dienstverband.

In sommige landen, waar de grond van de aansprakelijkheid werd gezocht in de « culpa in eligendo », werd de vervoerder zelf aansprakelijk gesteld voor dergelijke daden (80).

In ons land, evenals in Frankrijk en Nederland, waar deze aansprakelijkheid ligt vervat in artikel 1384, lid 3, van het Burgerlijk Wetboek, dient tot grondslag het recht van de meester toezicht en gezag uit te oefenen over zijn ondergeschikten (81). De daad van de ondergeschikte moet in verband staan met zijn opdracht. Het verband tussen de werkzaamheden van de ondergeschikte en het schadelijk feit is een questio facti, die aan het oordeel van de rechter wordt overgelaten (82).

De vraag werd echter opgeworpen of het V. W. uitzondering maakt op de algemene regel dat de persoon, die schade berokkent, persoonlijk gehouden is deze schade te vergoeden en of de ondergeschikte persoonlijk en rechtstreeks kan worden aangesproken? (Artikel 1382 van het B. W. en 418-420 van het Wetboek van Strafrecht.)

Het geval stelde zich in Frankrijk in het raam van de wet van 31 mei 1924 (luchtvaartwet) (83). De vervoerder werd buiten de zaak gesteld, terwijl de piloot strafrechtelijk werd aansprakelijk gesteld en civielrechtelijk werd veroordeeld tot het betalen van schadevergoeding uit hoofde van onvrijwillige verwondingen.

Kan in het raam van het V. W. de ondergeschikte zich eventueel beroepen op de bepalingen waarbij de aansprakelijkheid wordt beperkt?

Ja, opineert Lemoine, in geval de rechthebbende de vervoerder en de ondergeschikte samen dagvaardt.

Wordt de ondergeschikte alleen gedagvaard dan betwijfeld Lemoine of deze zich op de bepalingen van het V. W. kan beroepen, vermits ex contractu geen grond voorhanden is. (Ibidem.)

Dit onderscheid komt ons willekeurig voor.

In elk geval wordt door het H. P. een einde gesteld aan dit twistpunt door inlassing onder artikel 25A van het Verdrag van een nieuwe bepaling. (Artikel XIV van het Protocol.) Dit artikel luidt :

« I. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

» II. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser les dites limites.

» III. Les dispositions des alinéas I et II du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement » (84).

Terecht werd door de Duitse afgevaardigde opgemerkt dat de delictuele aansprakelijkheid van de

ondergeschikte van de vervoerder niet paste in het raam van het Verdrag, dat alleen de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder ten overstaan van zijn medecontractant regelt.

Andere afgevaardigden wensten eenvoudig een verwijzing naar de « lex fori ».

De U.S.A. afgevaardigde stelde voor dat deze beperking in het voordeel van de ondergeschikte alleen dan zou gelden wanneer de vervoerder zelf ontvankelijk is de beperkte aansprakelijkheid, bij het Verdrag voorzien, in te roepen.

Andere afgevaardigden verdedigden de stelling dat de ondergeschikte die delictueel aansprakelijk is voor schade, niet zou mogen ontsnappen aan het gemeen recht, alsmede dat de bepaling van artikel 25a van aard is verwarring te stichten met het oog op de toepassing van artikel 28 van het V. W. betreffende de bevoegd verklaarde rechtbanken.

Inderdaad ex delicto wordt in de regel de bevoegdheid geregeld door de wet van de plaats waar de delictuele daad werd gesteld.

Verder werd de vraag gesteld welke verjaring tegen de rechthebbenden kan worden ingeroepen ingeval van strafrechtelijke daad door een ondergeschikte gesteld. In geval van misdrijf is de normale verjaring drie jaar, terwijl artikel 29 van het Verdrag een termijn van twee jaar bepaalt.

Alhoewel scherp bekritiseerd werd het artikel goedgekeurd met 23 stemmen tegen 5 (Duitsland, Frankrijk, Italië, Mexico en Noorwegen), op grond van de overweging dat over het algemeen het luchtvaartpersoneel alle sympathie verdient omdat het volkomen bewust is van de grote gevaren van het luchtvervoer.

IX. Termijnen van protest ingeval van beschadiging of vertraging. (Nieuw artikel 26 lid 2)

De bij artikel 26, lid 2, van het V. W. voorziene termijnen werden verlengd.

Bij beschadiging wordt de termijn gebracht van 3 op 7 dagen voor de bagage en van 7 op 15 dagen voor de goederen en dat van af de datum van aflevering.

Bij vertraging wordt de protesttermijn verlengd van 14 tot 21 dagen.

Een voorstel van de Britse afgevaardigde om ook een termijn te bepalen ingeval van lichamelijke letsels, werd afgewezen (85).

De Conferentie was de mening toegedaan dat dergelijke feiten toch meestal op het ogenblik zelf ter kennis zijn gebracht van de vervoerder.

D. Procedure.

Bij artikel 28 van het V. W. werd door de Griekse afgevaardigde een voorstel gedaan om ook bevoegdheid te verlenen aan de rechtbank van de plaats van het ongeval. Tot staving werd aangevoerd dat ter plaatse zelf het onderzoek naar de aansprakelijkheid beter kon worden gevoerd (86).

Dit voorstel werd verworpen op grond van de overweging dat wanneer de plaats van het ongeval zich zou situeren in een minder ontwikkeld gebied (b.v. woestijn), het gevaar voor wankel rechtspraak werd verhoogd. De eenheid van rechtspraak vereist zich te beperken tot de rechtbanken die thans normaal bevoegd zijn op grond van artikel 28.

E. Algemene bepalingen.

I. Vervoer in bijzondere gevallen. (Nieuw artikel 34)

Dit artikel is van toepassing b.v. bij proefvluchten

of in andere bijzondere omstandigheden, b.v. bij ontdekkingsreizen.

In dergelijke gevallen zijn de voorschriften van de artikelen 3 tot en met 9 betreffende de vervoerbewijzen niet van toepassing (87).

II. Dag in de zin van artikel 35 van het V.W.

Voorgesteld werd een onderscheid te maken tussen kalenderdagen en werkdagen (jours ouvrables) om reden dat de protesttermijnen te kort zijn.

De regelingen betreffende de zon- en feestdagen zijn echter zo verschillend van land tot land, dat het voorgesteld systeem aanleiding zou geven tot moeilijkheden. Het voorstel werd dan ook niet in aanmerking genomen.

III. Verplichte verzekering van de aansprakelijkheid.

Door de afgevaardigden van Argentinië en Brazilië werd een voorstel gedaan tot verplichte verzekering voor de vervoerder van de aansprakelijkheid die hij heeft te dragen in het raam van het Verdrag.

De slotakte van de Conferentie verzoekt onder litt. B de Raad van O.A.C.I. dit vraagstuk aan een grondige studie te onderwerpen.

IV. Exequatur van de vonnissen op grond van het verdrag geveld (88).

Noch het Verdrag van Warschau noch het Haagse Protocol regelen dit proceduur-vraagstuk, dat alleszins een grote praktische draagwijdte heeft.

Ook dit vraagstuk wordt in de slotakte onder litt. C ter studie aan de O.A.C.I. opgedragen.

V. Eenvormigheid in de verklaring van de bepalingen van het V.W.

Betreffende dit punt verklaart de slotakte onder litt. E:

« Considérant que l'interprétation uniforme de la Convention de Varsovie et du Protocole portant modification de cette Convention, ainsi que des autres conventions existantes en matière de droit privé aérien, est d'une importance primordiale pour l'unification du droit privé aérien visée par ces conventions;

» Considérant, d'autre part, que le caractère international des situations auxquelles s'appliquent ces conventions, notamment en ce qui concerne la répartition des sommes que certaines d'entre elles fixent comme limites de responsabilité, soulève des problèmes sérieux qui ne peuvent être aisément résolus en l'absence d'une juridiction internationale;

» Considérant enfin que les problèmes en question sont complexes, que leur étude approfondie nécessitera des délais considérables;

» La Conférence recommande que les institutions et organismes internationaux qui sont responsables de l'élaboration du droit privé aérien international ou qui s'y intéressent entreprennent dès que possible d'étude des problèmes dont la solution favorisera l'interprétation uniforme des conventions de droit privé aérien international et des différends que soulève l'application de ces concessions. »

Op verzoek van de I.L.A. werd door Deken P. Chaveau betreffende dit vraagstuk een verslag opgesteld, alsmede een voorontwerp van verdrag (89).

VI. Van kracht worden van het protocol.

Conform artikel XXII van het Protocol wordt het Protocol van kracht de negentigste dag volgend op de neerlegging van de dertigste oorkonde van bekrachtiging.

Dit Protocol betekent stellig, en in menig opzicht, een verbetering van het Verdrag van Warschau.

Het is dan ook te hopen dat het zo spoedig mogelijk van kracht zal worden.

Dr. jur. A. CLERENS.

- (1) Gebruikte afkortingen:
V.W.: Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929.
H.P.: Haags Protocol van 28 september 1955.
R.F.D.A.: Revue Française de droit aérien.
Z.L.R.: Zeitschrift für Luftrecht.
R.P.D.B.: Répertoire Pratique du Droit Belge.
J. of A.L.: Journal of Air Law and Commerce.
I.O.G.: Internationale Overeenkomst van Goederenvervoer per spoor.
O.A.C.I.: Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
I.A.T.A.: International Air Transport Association.
- (2) Wet tot goedkeuring van het Verdrag van Warschau van 7 april 1936, artikel 2. — Staatsblad van 24 sept. 1936.
- (3) Lemoine, *Traité de Droit Aérien* (1947), n° 102; Vivez, Jacques, « Les règles du contrat de transport aérien international. — La Convention de Varsovie et ses modifications éventuelles », - *Belgique coloniale et Commerce international*, 1948, blz. 3; Beaumont, K. M., « Nécessité de réviser et d'étendre la Convention de Varsovie », R. F. D. A., 1950, blz. 149 e.v.; Garnault André, « La révision de la Convention de Varsovie. Inventaire des travaux de Madrid », *ibid.* 1951, blz. 357 e.v.; Bolla, « Révision de la Convention ... de Varsovie », *ibid.* 1952, blz. 114, e.v.
- (4) O.A.C.I., Doc. 5102, L.C./83, 22 januari 1948, en Doc. 7450/L.C./136.
- (5) Abraham, H. J.: « Der Luftbeförderungsvertrag » (1955), Stuttgart.
Blanco-Dannery, Y. J.: « La Convention de Varsovie et les règles du transport aérien international », Parijs, 1933.
Chauveau P., « Droit Aérien », Parijs, 1951.
Coquoz, R., « Le droit privé international aérien », Parijs, 1938.
Da Silva Leal, « Da Responsabilidade das Aeronaves », Lisabon, 1946.
De Juglart, M., « Traité élémentaire de droit aérien », Parijs, 1952.
Drion, H., « Limitation of Liabilities in International Air Law », Den Haag, 1954.
Gauthier, M. et Marais, J., « Les Transports aériens », Parijs, 1949.
Goedhuis, D., « Handboek voor het Luchtrecht », Den Haag, 1943.
Grönfors, Kurt, « Air Charter and the Warsaw Convention », Den Haag, 1955.
Kaiser, « Personenbeförderungsvertrag im Luftverkehr », Erlangen, 1936.
Kaftal, A., « La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens », Parijs, 1930.
Koffka, O. Bodenstern, H. G. und Koffka, E., « Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen », Berlin, 1937.
Le Goff, M., « Traité théorique et pratique de droit aérien », Parijs, 1934. Bijvoegsel, Parijs, 1939.
Lemoine, M., « Traité de droit aérien », Parijs, 1947.
Mayne, « On damages », London, 1946.
Maschino, M., « La Convention de Varsovie », - Le droit aérien, 1930.
Meyer, Dr. A., « Internationale Luftfahrtabkommen », Keulen, 1953.
Müller, H., « Das Internationale Privatrecht der Luftfahrt », Dortmund, 1932.
Pépin, E., « Le droit aérien », 1947, Den Haag.
Rabut, A., « La Convention de Varsovie », Parijs, 1952.
Raoult, « Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport aérien », Rennes, 1934.
Répertoire Pratique de Droit belge (Litvine) - V° Transport par air et Droit aérien.
Riebann, H. von, « Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen », Würzburg, 1937.
Riese, Otto, « Luftrecht », Stuttgart, 1949.
Riese, Otto en Lacour, « Précis de droit aérien », Parijs, 1951.
Ripert, G., « La Responsabilité du transporteur aérien », Parijs, 1926.
Saint-Alary, R., « Le droit aérien », Parijs, 1955.
Shawcross and Beaumont, « On air Law », London, 1951.
Tapia Salinas, « La regulación jurídica del transporte aéreo », Barcelona, 1954.
Van Houtte, J., « La Responsabilité Civile dans les Transports Aériens Intérieurs et Internationaux », Leuven, 1940.
Von Rieben, H., « Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen », Würzburg, 1937.
- (6) Beaumont, K. M., « The Warsaw Convention of 1929 as amended by the Protocol signed at the Hague, on september 28, 1955 », J. of A. L., 1955, blz. 14-433; Garnault, André, « Le Protocole de La Haye », R.F.D.A., 1956, blz. 1 e.v.; Riese, Dr Otto, « Die Internationale Luftprivatrechts-

Konferenz in Haag zur Revision des Warschauer Abkommens, september, 1955», Z.L.R., 1956, blz. 4 e.v.

(7) Duitse Bondsrepubliek, Argentinië, Australië, België, Brazilië, Bulgarië, Canada, Colombia, Costa-Rica, Denemarken, Egypte, Spanje, U.S.A., Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Indië, Ierland, Israël, Italië, Japan, Laos, Libanon, Liberië, Liechtenstein, Luxemburg, Mexico, Noorwegen, Nieuw-Zeeland, Panama, Nederland, Filipijnen, Polen, Portugal, Roemenië, Groot-Brittannië en Noord-Ierland (Verenigd Koninkrijk), San Salvador, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slowakije, U.R.S.S., Venezuela en Jugoslavië.

(8) Lemoine, blz. 89 e.v.; Goedhuis, blz. 201; Guinchard, M., «La notion Transport International d'après la Convention de Varsovie», R.F.D.A., 1956, blz. 14 e.v.

(9) Bericht van het Sub-comité van het Juridisch Comité van de O.A.C.I. doc. n° 42; het voorstel van het Sub-comité uitgaande tot toevoeging van een nieuw lid bij artikel 25, was: «Subject to the provisions of Article 30, when the air carriage is performed by a person other than the one in whose name the agreement to carry was concluded, each of such persons shall be jointly and severally liable as a carrier in accordance with the provisions of the Convention».

Nevertheless, if only one of such persons is liable under article 25, the excess above the limits comprised in article 22 shall be recoverable only from that person». (Doc. 42).

In de algemene voorwaarden voor het vervoer van goederen, reizigers en bagage, opgesteld door de I.A.T.A. op de Conferentie der Bermuden in November 1948, luidt de definitie als volgt: «Vervoerder is zowel de luchtvervoerder of luchtvervoeronderneming welke de luchtvrachtbrief uitgeeft, als alle luchtvervoerders, die de goederen, reizigers of bagage op basis van die vrachtbrief vervoeren, of die een dienst leveren die met dit luchtvervoer in verband staat».

(10) Serraz, F., Revue Générale des Assurances, 1949, blz. 349 e.v., en «Les Contrats de charte et de louage des aéronefs en connexion avec la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929», Revue de Droit international et de législation comparée, 1932, blz. 687.

(11) R.P.D.B., V° Transport par Air, n° 178; Goedhuis, blz. 207 e.v.; Coquoz, blz. 91 e.v.; Abraham, blz. 26; Drion, n° 118.

(12) Staatsblad 26-27 juli 1937. Deze wet is van kracht sedert 31 maart 1954, bij toepassing van het Koninklijk Besluit van 15 maart 1954, Staatsblad, 26 maart 1954.

Artikel 2 van het Verdrag van Rome van 7 november 1952 bepaalt als volgt: «degene die het luchtvaartuig gebruikt op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt. Wordt echter geacht exploitant te zijn, hij die de leiding van de navigatie voor zich heeft bedongen hoewel hij het recht om van het luchtvaartuig gebruik te maken rechtstreeks of onrechtstreeks verleend heeft».

(13) Het Rio-ontwerp had initiaal de verplichting voorzien voor de vervoerder zelf te bepalen in het reisbiljet of het vervoer «international» was in de zin van het Verdrag. Deze verplichting werd niet behouden en dit schept dienvolgens de mogelijkheid voor de vervoerder van alle vervoer dezelfde biljetten te gebruiken, waarvan de I.A.T.A. de standaard modellen vast legt.

(14) Goedhuis, blz. 205-206; R.P.D.B., n° 195; Coquoz, blz. 86; Koffka-Bodenstein, blz. 268.

(15) R.P.D.B., n° 201; Riese, blz. 406 en Archiv für Luftrecht, 1934, blz. 46; ibid. 1939, blz. 219; Meyer, blz. 106; Koffka-Bodenstein, blz. 268; Kaiser, blz. 94; Coquoz, blz. 86; Artikel 12 van de Spaanse «Ley de Bases de la Navegación Aérea» van 1947 beslist dat in dat geval de wet op de arbeidsongevallen van kracht is. Zie ook Abraham, blz. 18.

(16) Goedhuis, blz. 203; Drion, n° 54; Von Rieben, blz. 11.

(17) «Aannemen», veronderstelt accoord. Een blinde passagier komt niet in aanmerking. Cass. Fr. 18 juli 1929, D.H., 491; Rabut, blz. 5.

(18) Het internationaal vervoer per spoor kent een analoge bepaling. Artikel 40 van de I.O.G. van 25 oktober 1952, goedgekeurd bij de Wet van 23 april 1955, Staatsblad, 2 juni 1955.

Zie ook artikel 3, par. 3 van de I.A.T.A. voorwaarden.

(19) Goedhuis, blz. 333 en 334; Van Houtte, blz. 80; Riese, blz. 447-448; Abraham, blz. 48; High Court of Justice of England 29 juni 1936, in zake Westminster Bank Ltd. v. Imperial Airways, Revue Aéronautique Internationale 1936, 185.

Een vonnis van Beroepshof Brussel van 10 juni 1950, ontlastte de vervoerder van alle aansprakelijkheid van af het ogenblik dat de goederen aan de douane werden toevertrouwd (Beroep van Burg. Rb. Brussel van 15 december 1947, - Jur. Anvers 1950, blz. 137).

(20) Doc. n° 60.

(21) de Nanassy, Le Droit international des transports par chemin de fer, 1946, blz. 163.

De I.O.G. voorziet in artikel 59, § 3 «dat twee of meer verdragsluitende Staten door bijzondere schikkingen of de Spoorwegen door in hun tarieven daartoe strekkende bepalingen op te nemen, voor die zendingen passende en van deze overeenkomst afwijkende voorwaarden kunnen overeenkomen. In het bijzonder kan daarbij het gebruik van een afwijkend vervoerdocument worden voorgeschreven».

(22) Z.L.R., 1956, blz. 18; Beaumont, J. of A. L., 1956, blz. 416.

(23) Zie Schweickardt, A., «Lettre de transport aérien ou connaissance aérien», R.F.D.A., 1951, blz. 19 e.v.; Cuénod, A., «La négociabilité de la lettre de transport aérien», Bulletin de l'Association Suisse de droit aérien, 1950, blz. 2-5; Legrez, F., Négociabilité de la lettre de transport aérien, R.F.D.A., 1949, blz. 353 e.v.

(24) Beaumont, loc. cit. blz. 417; Goedhuis, blz. 231; Abraham, blz. 46-47; Coquoz, blz. 122.

(25) Bulletin I.A.T.A., n° 28, blz. 42.

(26) Goedhuis, blz. 237 e.v.; Van Houtte, blz. 85.

(27) De algemene voorwaarden van vervoer van personen (en goederen) bepaalt: «De tijden aangegeven in dienstregelingen, of elders zijn bij benadering aangegeven en worden niet gegarandeerd; zij maken geen deel uit van de vervoerovereenkomst, enz.».

Deze bepalingen zijn niet van aard, in internationaal vervoer dat onder toepassing valt van het V.W., de aansprakelijkheid van de vervoerder weg te nemen.

Inderdaad bij toepassing van artikel 23 van het V.W. is elk beding strekkende tot ontheffing van de aansprakelijkheid van de vervoerder nietig.

(28) Lemoine, n° 843; Coquoz, blz. 130-131; R.D.B., n° 248; Shawcross and Beaumont, n° 330, c.

(29) Koffka, blz. 320; Riese, blz. 449; Meyer, A., blz. 161 e.v.; Abraham, blz. 41.

(30) Goedhuis, blz. 240; Van Houtte, blz. 89; Lemoine, n° 815 e.v.

(31) de Nanassy, op. cit., artikel 27, § 1, I.O.G., blz. 456-457.

(32) Lemoine, n° 817-821; Goedhuis, blz. 240 e.v.; Van Houtte, n° 44 en 45.

(33) Riese, blz. 443 e.v. Zie ook Sauveplanne, J.J. G. H.: «De onopgehelderde oorzaak in het luchtvervoer» in rechtskundige opstellen aangeboden aan R. P. Cleveringa, Zwolle, 1952, blz. 363 e.v.

(34) Wat onder ondergeschikten moet worden verstaan zie supra.

(35) P.V. 1° Internationale Conferentie van Privaat Luchtrecht, blz. 45.

(36) N° 819; In zelfde zin Ripert, «L'unification du droit aérien, Revue générale du droit aérien, 1932, blz. 264-265; Goedhuis, blz. 241; Van Houtte, n° 46, opineert: «il fait autoriser le transporteur à établir par présomptions, l'absence de faute dans le chef de ses préposés»; Abraham, blz. 49; Drion, n° 33 en noot 3; deze laatste spreekt van «This will at last mean that the carrier must be able to offer some acceptable explanation for the accident having happened without his negligence, more or less substantiated by the facts, and at most that the carrier has the burden of proof the accident was not caused by his negligence»; R.P.D.B., n° 289 e.v.

(36bis) Op het Congres van de Internationale Kamer van Koophandel te Kopenhagen in 1939, werd met het oog op de wijziging van het V.W. voorgesteld de termen «toutes mesures nécessaires» te vervangen door «toutes les mesures utiles et normales».

(37) Goedhuis, blz. 243; Van Houtte, n° 48; Lemoine n° 844; R.P.D.B. n° 308 en 309; Riese, blz. 433 e.v.; Drion, n° 32 en 33; Shawcross and Beaumont, blz. 320 e.v.

(38) Betreffende het statuut van de gezagvoerder, zie Goedhuis, «La situation juridique du commandant de l'aéronef», Revue de Droit International et de Législation Comparée, 1933, blz. 134-150; Beaubois, H., Le Statut Juridique du commandant d'Aéronef», R.F.D.A., 1955, blz. 221 e.v. In bijlage geeft de auteur een ontwerp overeenkomst voor het bepalen van het Statuut.

(39) de Juglart, M., «La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface», Paris, 1956, n° 109 e.v.

(40) Lemoine, n° 662 e.v. en de onder n° 829 aangehaalde rechtspraak en rechtsleer; Drion, n° 81 e.v.; Mazeaud, H. & L., «Cumul des responsabilités: les parents d'un passager tué au cours d'un transport aérien peuvent-ils se prévaloir des règles de la responsabilité délictuelle», Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1953, blz. 690 e.v.

(41) Artikel 2 van de Wet van 7 april 1936 bepaalde dit bedrag op 500 Belgische frank per kilogram.

(42) R.P.D.B., n° 251; Drion, n° 145; Shawcross & Beaumont, n° 389 en 417; Chauveau, n° 356; Coquoz, blz. 114; Rabut, blz. 27.

(43) Bij artikel 2 van de Wet van 7 april 1936 bepaald op 10.000 fr. per passagier.

(44) Goedhuis, blz. 255 e.v.; Drion, n° 150; zie ook Ize, Jean, «Responsabilité en matière de transport des bagages», Paris, 1936.

(45) I.A.T.A. Bulletin, n° 28, blz. 45.

(46) Conf. doc. deel I, blz. 126; Dit artikel stemt overeen met de bepaling van artikel 11, lid 4 van het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952.

(47) Drion, n° 226 e.v.; Abraham, blz. 53-54 en de daar aangehaalde rechtspraak.

(47bis) Goedhuis, blz. 258; Drion, n° 226; Vanhoutte, n° 66-67.

(48) Artikel 4 van het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 tot eenmaking van zekere bepalingen in zake cognossement; Wet van 25 november 1928, Staatsblad, 1-2 juni 1931.

(49) Artikelen 27, § 2 en 3 en 28, § 2 van de Internationale Overeenkomst van 25 oktober 1952, Wet van 23 april 1955. (Staatsblad, 2 juni 1955).

(50) Conf. Doc. D. I., blz. 106, cijfer 4.

(51) Doc. 84.

(52) Doc. n° 85 en 91.

(53) I.O.G. artikel 5.

(55) Zie infra bij artikelen 3 tot 10.

(56) Goedhuis, blz. 259 e.v.

(57) Zie de ontleding in het werk van de Juglart, La Convention de Rome du 7 octobre 1952, n° 161 e.v.

(58) Compte rendu de la 21ème Conférence internationale de droit privé aérien, gepubliceerd door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Polen, blz. 39.

(59) ibid. blz. 40.

(60) ibid. blz. 41.

(61) N° 177.

(62) De Juglart, Convention de Rome du 7 octobre 1952, n° 163 e.v. ontleedt de gerechtelijke beslissingen in de verschillende landen; Drion n° 182 e.v.; Shawcross & Beaumont,

blz. 344 e.v.; Riese, blz. 441 e.v.; Abraham, blz. 55 e.v.; R.P.D.B., n° 339 e.v.; Lemoine, n° 832; Van Houtte, n° 63; Guldman, « Zur Auslegung von Artikel 25 des Warschauer Abkommens, Z.L.R., 1955, blz. 275; De Juglart M., « Dol et faute lourde dans le transport aérien international » in *Juris Classeur Périodique*, 1952, I, 1010; Chauveau, P., *Dol et faute lourde*, R.F.D.A., 1952, blz. 239 e.v.; Homburg, R., « Faute lourde et faute intentionnelle en matière de transport aérien », *Revue Générale de l'Air*, 1952, 409; Jacob, « Le dol et la faute lourde des préposés et leurs conséquences sur la responsabilité de l'exploitant aérien », *Revue Générale de l'Air*, 1953, blz. 58; Abraham, *Die internationale Rechtssprechung zum Warschauer Abkommen*, Z.L.R., 1953, blz. 73; 1954, blz. 71 en 1955 blz. 27.

(63) Rb. Seine, 24 april 1952, *Jur. Comm. Paris*, 1952, II; *Revue Gén. de l'Air*, 1952, blz. 162 met noot Tricaud; *Beromp Paris* 28 februari 1953, *Semaine Juridique*, 1953, n° 7513; Chauveau, P., « L'accident des Acores et la responsabilité du transporteur aérien », R.F.D.A., 1953, blz. 12 e.v.

(64) R.F.D.A., 1954, 191, met noot Combeau.

(65) R.F.D.A., 1954, 184.

(66) Rb. Brussel, 12 mei 1950, *Journal des Tribunaux*, 1950, 605; R.F.D.A., 1950, blz. 411 e.v. met noot.

(67) L. G. Frankfurt 8 maart 1939, *Archiv für Luftrecht*, 1939, S. 180.

(68) *Beslissingen van 29 oktober 1951 en 7 mei 1952*, in *United States Aviation Reports*, 1951, blz. 527.

(69) Drion, n° 183.

(70) R.F.D.A., 1952, blz. 30 e.v.

(71) Rio Session, 1953, I, 227 e.v.

(72) *Ibid.* I, 31-33.

(73) Doc. n° 50.

(74) Shawcross & Beaumont, n° 364; Drion n° 175.

Zie ook ter vergelijking Ambrosini: « Dolo e colpa grave nella elaborazione delle convenzioni internazionali aviatorie ». In *Festschrift für Alex Meyer*, Dusseldorf 1954, blz. 25; Abraham blz. 56.

(75) Doc. 99.

(76) Hier wordt natuurlijk ook bedoelde bewijsregels « res ipsa loquitur » en « prima-facie ».

(77) Z.L.R., 1956, blz. 34.

(78) P. V. Derde plenaire vergadering C.E.T.E.J.A., 1928, blz. 48.

(79) Goedhuis, blz. 242, Lemoine, n° 822 en 841; Riese, blz. 454; Van Houtte, n° 45; R.P.D.B., n° 356; Koffka, blz. 324; Sullivan, blz. 44; Abraham, blz. 49.

(80) Van Houtte, n° 34.

(81) De Page, H., *Principes de Droit Civil Belge*, II, n° 985 e.v. Mazeaud, *Traité de la Responsabilité Civile*, 1939, D.I. 882 e.v.; Savetier, *Traité de la Responsabilité Civile* (1939), D.I., n° 289 e.v.

(82) De Page, loc. cit., n° 989.

(83) Lemoine, n° 840; R.P.D.B., n° 234, 235.

(84) Deze bepaling stemt overeen met artikel 9 van het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952.

(85) Doc., n° 78; Beaumont, J. of A. L., 1956, blz. 419.

(86) Doc., n° 95.

(87) Doc., n° 92.

(88) Doc., n° 44.

(89) R.F.D.A., 1955, blz. 465 e.v.; Lemoine, « Vers une uniformation du Contrat de transport aérien international », R.F.D.A., 1954, blz. 103; Drion, H., « Vers une interprétation uniforme des conventions de droit aérien privé », R.F.D.A., 1953, blz. 299 e.v.

Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 met de er aan toegebrachte wijzigingen door het Haags Protocol van 28 september 1955

VERDRAG VAN WARSCHAU van 12 oktober 1929 (2)

Chapitre Premier Objet - Définitions

Article I.

1) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aériens.

2) Est qualifié « transport international », au sens de la présente Convention tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzerai-

WIJZIGINGEN AANGEBRACHT DOOR HAAGS PROTOCOL

Article I.

2) Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie

neté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article II.

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article premier.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.

Article II.

2) La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.

Chapitre II. Titres de transport

Section I. Billet de passage.

Article III.

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le Lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II. Bulletin de bagages.

Article IV.

1) Dans le transport de bagages, autres que les me-

Article III.

1) Dans le transport des passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

- a) l'indication des points de départ et de destination.
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat l'indication d'une de ces escales.
- c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale, ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2) Le billet de passage fait foi jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir de l'article 22.

Article IV.

1) Dans le transport de bagages enregistrés,

nus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er}, ou n'est pas inclus dans un tel billet,

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un autre pays que le pays de départ, il peut être régi par la convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour les transporteurs.

3) Il doit contenir les mentions suivantes :

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de la destination;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) le numéro du billet de passage;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
- f) le nombre et le poids des colis;
- g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
- h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne

2) Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport.

L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui

contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h) le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention.

Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1-c (ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1-c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22 alinéa 2.

Section III.

Lettre de transport aérien.

Article V.

1) Tout transporteur de marchandise a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien »; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité, la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article VI.

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

Article V. (Ongewijzigd.)

Article VI (art. V prot.)

3) La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transport établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article VII.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement des lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article VIII.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

- a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- e) le nom et l'adresse du premier transporteur;
- f) le nom et l'adresse du destinataire s'il y a lieu;
- g) la nature de la marchandise;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises, et éventuellement le montant des frais;
- m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2.
- n) le nombre d'exemplaires.

Article VII. (Ongewijzigd.)

Article VIII.

(Art. VI prot.)

La lettre de transport aérien doit contenir :

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.

res de la lettre de transport aérien;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés.

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article IX.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 (a à i) le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article X.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article XI.

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve, contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le trans-

Article IX.

(Art. VII prot.)

Si du consentement du transporteur des marchandises son embarquée à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8 al. c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22 alinéa 2.

Article X.

(Art. VIII prot.)

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article XI.

(Ongewijzigd.)

porteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état de la marchandise.

Article XII.

1) L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien, délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) De droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article XIII ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article XIII.

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit dès l'arrivée de la marchandise au point de destination de demander au trans-

Article XII.

(Ongewijzigd.)

Article XIII.

(Ongewijzigd.)

porteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise, contre le paiement du montant des créances et contre exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait du arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir, vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article XIV.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article XV.

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article XVI.

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de

Article XIV.
(Ongewijzigd.)

Article XV.
(Art. IX prot.)

3) Rien de la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

Article XVI.
(Ongewijzigd.)

tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III. Responsabilité du transporteur.

Article XVII.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article XVIII.

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article XVII.
(Ongewijzigd.)

Article XVIII.
(Ongewijzigd.)

Article XIX.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article XX.

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports, de marchandises, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article XXI.

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article XXII.

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas, où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expédi-

Article XIX.

(Ongewijzigd.)

Article XX.

(Art. X prot.)

1) ongewijzigd.

2) geschrapd.

Article XXI.

(Ongewijzigd.)

Article XXII.

(Art. XI prot.)

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs.

Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt

teur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

3) En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante cinq et demi milligramme d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

4) Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à la loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépenses et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à da-

ter du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5) Les sommes indiquées en francs par le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

Article XXIII.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article XXIV.

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercé que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article XXV.

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la

Article XXIII

(art. XII du prot.)

1) ongewijzigd.

2) L'alinéa 1er du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

Article XXIV

(ongewijzigd)

Article XXV

(art. XIII prot.)

Les limites de responsabilité prévues à l'arti-

présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

cle 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission des préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article XXV A

(art. XIV prot.)

1) Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de l'article 22.

2) Le montant total de la réparation, qui, dans ce cas, peut être obtenu, du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser les dites limites.

3) Les dispositions des al. 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article XXVI

(art. XV prot.)

Article XXVI.

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les ba-

2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de

gages et de sept jours, pour les marchandises, à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas le fraude de celui-ci.

Article XXVII.

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article XXVIII.

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement, pour le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article XXIX.

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination du jour où l'aéronef aurait du arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article XXX.

1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis

sept jours pour les bagages, et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt-et-un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

Article XXVII (ongewijzigd)

Article XXVIII (ongewijzigd)

Article XXIX (ongewijzigd)

Article XXX (ongewijzigd)

aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que le contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

a) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours, contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Chapitre IV.

Dispositions relatives, aux transports combinés.

Article XXXI.

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V.

Dispositions générales et finales.

Article XXXII.

Sont nulles toutes clauses

Article XXXI (ongewijzigd)

Article XXXII (ongewijzigd)

du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitribunaux prévus à l'article trage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des 28, alinéa 1.

Article XXXIII.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article XXXIV

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article XXXV.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article XXXVI.

La présente Convention est rédigée en français et en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie vérifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article XXXVII.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification

Article XXXIII (ongewijzigd)

Article XXXIV (art. XVI prot.)

Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extra-ordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article XXXV (ongewijzigd)

Article XXXVI (ongewijzigd)

Article XXXVII (ongewijzigd)

seront déposées aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date de dépôt de chaque ratification.

Article XXXVIII.

Article XXXVIII (ongewijzigd)

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article XXXIX.

Article XXXIX (ongewijzigd)

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement

à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article XXXX.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence elles pourront, ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leurs déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leur colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article XXXX
(ongewijzigd)

Article XXXX A
(art. XVII prot.)
1) A l'article 37 alinéa

2 et à l'article 40, alinéa 1, l'expression Haute Partie Contractante signifie Etat. Dans tous les autres cas, l'expression Haute Partie Contractante signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pris effet.

2) Aux fins de la Convention, le mot territoire signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations antérieures.

Article XXXXI.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

1e kamer. — 4 november 1955.

Voorzitter : M. De Clippele.

Raadsheer-verslaggever : M. Louveaux.

Advocaat-generaal : M. Ganshof van der Meersch.

Belastingen. — Het aanslagbiljet ten laste van een nalatenschap behoort te worden gezonden aan het adres van de overleden belastingplichtige.

Daar de incohiering dient te geschieden op naam van de belastingplichtige nalatenschap behoort het aanslagbiljet te worden gezonden aan het adres van de overleden belastingplichtige. Geen enkele wets- of reglementsbepaling verplicht de administratie een aanslagbiljet te zenden aan ieder van de erfgenamen.

Doyen t/ Belgische Staat (Minister van Financiën).

Gelet op het bestreden arrest, op 31 maart 1954 door het Hof van Beroep te Brussel gewezen;

Over het enig middel, schending van artikelen 38 en 40 van het koninklijk besluit van 22 september 1937, tot uitvoering van de samengeschakelde wetten betreffende de inkomstenbelastingen; 61, paragraaf 3, van gemelde wetten, samengeschakeld bij besluit van de Regent van 15 januari 1948, doordat het bestreden arrest de reclamatie te laat ingediend verklaart, om de reden dat de aanslag regelmatig ten kohiere gebracht werd en dat de reclamatietermijn dienvolgens ingegaan is vanaf het toezenden van het aanslagbiljet, dan wanneer,

eerste onderdeel : volgens artikelen 38 en 40 van het koninklijk besluit van 22 september 1937, wat betreft aanslagen — zoals ter zake — ten laste van overleden belastingplichtigen gesteld, een aanslagbiljet moet gezonden worden aan de belanghebbende belastingplichtigen, behalve indien een hunner formeel aangeduid werd om de nalatenschap te vertegenwoordigen;

dat elk der erfgenamen, een belanghebbende belastingplichtige zijnde, een aanslagbiljet dient te ontvangen en dat, zo hij er geen ontvangen heeft, de reklamatietermijn geen aanvang genomen heeft;

tweede onderdeel : de aanduiding van een lasthebber slechts « formeel » is, indien zij blijkt uit een duidelijke akte van de lastgever, terwijl de enkele houding van de lasthebber niet als het bewijs van een formele lastgeving is te beschouwen :

Over het eerste onderdeel :

Overwegende dat uit het met elkaar in verband brengen van artikelen 38 en 40 van het koninklijk besluit van 22 september 1937 blijkt, dat uittreksels uit het kohier moeten gezonden worden aan de belastingplichtigen op naam van wie de aanslag ten kohiere werd gebracht;

Overwegende dat, naar luid van artikel 38 van evengemeld besluit, de aanslag ten laste van een overleden belastingplichtige gesteld, op deze naam ten kohiere gebracht wordt, voorafgegaan van het woord « nalatenschap » en eventueel gevolgd door de aanduiding van de persoon welke de aangifte als erfgenaam, legataris, begiftigde of lasthebber ondertekend heeft;

Overwegende dat het bestreden arrest vaststelt, zonder in dit opzicht bestreden te worden, dat in het onderhavig geval de erflater zelf de aangifte ondertekend had; dat de aanslag ten kohiere gebracht werd op naam van « Doyen Gaston — weduwe — de nalatenschap door Doyon P., rue Grande 317, te Havré », en dat het op 26 oktober 1948 gezonden aanslagbiljet dezelfde vermelding draagt en overgemaakt werd naar de woonplaats waar de nalatenschap opengevallen is;

Overwegende dat, vermits de inkohiering dient te geschieden op naam van de nalatenschap, het aanslagbiljet behoorde gezonden te worden naar het adres van de overleden belastingplichtige; dat, zoals de rechter over de grond er te recht op wijst, geen enkele wets- of reglementsbeplanning aan de administratie het zenden van een aanslagbiljet aan elkeen der erfgenamen oplegt;

Dat het eerste onderdeel van het middel naar recht faalt;

Over het tweede onderdeel :

Overwegende dat het bestreden arrest er aan toevoegt « dat trouwens in elke onderstelling », het toevoegen van de naam van Doyon P. verantwoord was, aangezien dezelve zich als lasthebber van de mede-erfgenamen jegens de administratie gedragen had; dat het tweede onderdeel van het middel, hetwelk enkel tegen deze overtuigende reden opkomt, niet ontvankelijk is;

Om die redenen,

Verwerpt de voorziening;
Veroordeelt aanlegger tot de kosten.

Vlaamse Juristen,

Abonneert U op het

RECHTSKUNDIG WEEKBLAD

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

15e Kamer. — 14 juli 1956.

Voorzitter : M. Schilling.

Raadsheren : M.M. de Foy en Sury.

Advocaat-Generaal : M. Dijckmans.

Advocaten : Mrs Van Gelder, Van der Veeren en Steghers.

Valse getuigenis. — Bewijs. — Uitlokking van een valse getuigenis. — Poging tot die uitlokking.

Elke vervolging wegens valse getuigenis stelt de wettelijke vaststelling en het afleggen van de wettelijke eed voorop.

Het bewijs van de valse getuigenis en van de meened is onderworpen aan de regelen van het gemeene recht; ieder element van dit misdrijf, inbegrepen het afleggen van de wettelijke eed, mag overeenkomstig de algemene regel in strafzaken worden bewezen door alle middelen rechtens, met inbegrip van getuigen.

De collectieve vaststelling van de eedaflegging in de wettelijke vorm voor al de verhoorde getuigen is voldoende en het is geenszins vereist dat deze vaststelling voor ieder getuige afzonderlijk geschiedt.

Wanneer het vonnis, waarbij een getuige wegens valse getuigenis is veroordeeld, in kracht van gewijsde is getreden, geldt dit vonnis erga omnes, ook tegenover hem die de valse getuigenis heeft uitgelokt, zodat deze laatste niet gerechtigd is te beweren dat de getuige zijn valse verklaring heeft ingetrokken om aan veroordeling wegens uitlokking te ontkomen.

Wanneer de behandeling van de zaak vóór de sluiting van de debatten geschorst wordt om een onderzoek wegens valse getuigenis toe te laten, kan de getuige de latere intrekking van zijn getuigenis niet meer invoeren.

De betrokken partijen moeten zich echter ervan rekenschap kunnen geven, dat de hoofdvordering geschorst wordt om een strafonderzoek wegens valse getuigenis in te stellen. Is zulks niet het geval, zo kan de getuige zijn getuigenis nog tijdig intrekken.

De poging tot uitlokking van een valse getuigenis in correctionele zaken is niet strafbaar.

O.M. en Sels t/ Schillemans en Truys.

Overwegende dat hoger vermeld incidenteel arrest de beroepen reeds ontvankelijk heeft verklaard;

I. Betichting van valse getuigenis in burgerlijke zaken:

Overwegende dat betichten voorhouden dat het niet blijkt uit het proces-verbaal van getuigenverhoor in het echtscheidingsproces Gabriëls-Sels dat zij onder eed onderhoord werden en dat elke vervolging wegens valse getuigenis « de wettelijke vaststelling en het afleggen van de wettelijke eed doet veronderstellen »;

Overwegende dat vooreerst dient opgemerkt dat het bewijs van de valse getuigenis en van de valse eed onderworpen is aan de regelen van het gemeen recht; dat ieder element van dit misdrijf, inbegrepen het afleggen van de wettelijke eed, door alle middelen van recht, getuigen inbegrepen, mag bewezen worden overeenkomstig de algemene regel in strafzaken (Verbreking, 28 oktober 1907, Pas. 1908, I, 13; 6 september 1878, Pas. I, 385; 5 oktober 1914, Pas. 1915-16, I, 102; Beroep Brussel, 23 juni 1879, Pas. II, 201; Nypels en Servais, II, artikel 215 n° 22);

Overwegende dat uit hoger bedoeld proces-verbaal

van getuigenverhoor blijkt dat betichte Truys door de rechter-commissaris onderhoord werd op 6 april 1954; dat na onderhoor van drie getuigen, waaronder betichte Truys, het getuigenverhoor in voortzetting werd gesteld op 10 april 1954; dat op deze datum betichte Schillemans en een andere getuige onderhoord werden, waarna het proces-verbaal gesloten werd; dat op het einde van het proces-verbaal voor de sluiting, onder meer vermeld werd: «alle getuigen werden afzonderlijk en mondeling gehoord ... na voorafgaandelijk de volgende eed te hebben afgelegd: «Ik zweer de waarheid te zeggen. Zo helpe mij God»;

Overwegende dat het geen twijfel lijdt dat deze vaststelling geldt zowel voor de getuigen onderhoord op 6 april als voor deze die op 10 april verschenen; dat het proces-verbaal een geheel uitmaakt en het niet opgaat te beweren dat het gedeelte, waarin de verklaringen voorkomen van de getuigen, die op 6 april onderhoord werden een afzonderlijk proces-verbaal uitmaakt;

Overwegende dat de collectieve vaststelling van de eedaflegging in de wettelijke vorm voor al de onderhoorde getuigen volstaat en het geenszins vereist is dat deze vaststelling voor ieder getuige afzonderlijk zou geschieden (Verbreking, 1 juli 1907, Pas. I, 315);

Overwegende bovendien, dat beide betichten ter zitting voor het Hof bekend hebben dat zij door de rechter-commissaris in hoger bedoeld getuigenverhoor, onder eed onderhoord werden;

Overwegende dat het derhalve vaststaat dat beide betichten alvorens de hun ten laste gelegde valse getuigenis af te leggen, de eed hebben afgelegd in de wettelijke vorm;

Overwegende dat de feiten ten laste van betichten gelegd in zake Not. 4546/55, namelijk valse getuigenis in het echtscheidingsgeding ingeleid door Gabriëls Josephus tegen de burgerlijke partij Sels Charlotte, bewezen zijn gebleven door het onderzoek voor het Hof gedaan;

Overwegende dat de door betichten ingeroepen verklaringen niet van aard zijn de vaststaande elementen van het onderzoek te ontzenuwen; dat de enige verklaringen, die het standpunt van betichten in zekere mate zouden kunnen bevestigen deze van Torfs Victor en Janssens Joannes zijn; dat echter dient opgemerkt dat deze getuigen slechts beweren over de feiten te hebben horen spreken wanneer het onderzoek tegen betichten reeds ingesteld was en dat zij nooit persoonlijk iets hebben vastgesteld; dat de verklaring van Torfs trouwens tegengesproken wordt door Pijnenborg Henri en deze van Janssens door Truys Josephine; dat de ingeroepen verklaringen dan ook niet kunnen opwegen tegen de overvloedige bewijselementen van de bundel;

Overwegende dat terecht de eerste rechter aan de burgerlijke partij, ten titel van schadevergoeding, één frank toekende, solidairlijk ten laste van beide betichten, de morele schade door haar geleden het rechtstreeks gevolg zijn van het misdrijf door ieder betichte gepleegd;

II. *Betichting van verleiding van getuigen in correctionele zaken:*

Overwegende dat betichte Schillemans beweert dat de genaamde Wellens, die door zelfde vonnis werd veroordeeld wegens valse getuigenis in correctionele zaken, tijdig haar valse verklaring heeft ingetrokken, zodat zij wegens valse getuigenis niet kon veroordeeld

worden, hetgeen medebrengt dat er geen verleiding van deze getuige geschied is;

Overwegende dat Wellens ter zitting van de Correctionele Rechtbank van Antwerpen dd. 15 november 1955 als getuige onderhoord werd in de zaak lastens betichten Schillemans en Truys, waarvan hierboven sprake, dat onmiddellijk na het onderhoor van deze getuige de rechtbank de zaak «onbepaald in voortzetting stelde voor verder onderzoek»;

Overwegende dat betichte doet opmerken dat aldus de debatten niet gesloten waren, zodat Wellens haar getuigenis kon intrekken;

Overwegende dat vooreerst dient onderzocht of betichte gerechtigd is de wettelijkheid van de veroordeling tegen Wellens uitgesproken te betwisten; dat wanneer het vonnis, waarbij een getuige wegens valse getuigenis werd veroordeeld, in kracht van gewijsde is getreden, dit vonnis erga omnes geldt, ook tegenover de verleider, zodat deze laatste niet gerechtigd is te beweren dat de getuige zijn valse verklaring heeft ingetrokken, om aan de veroordeling wegens verleiding van deze getuige te ontsnappen (Verbreking, 20 mei 1935, P.P. 1935, blz. 364);

Overwegende echter dat in casu, Wellens veroordeeld werd door hetzelfde vonnis als betichte Schillemans; dat dit vonnis niet in kracht van gewijsde was getreden op het ogenblik, waarop betichte beroep heeft ingesteld; dat zij derhalve het opgeworpen middel mag inroepen;

Overwegende dat uit het zittingsblad van 15 november 1955 blijkt dat de debatten niet gesloten werden; dat dit echter niet betekent dat Wellens nog gerechtigd was haar getuigenis in te trekken om aan de vervolgingen wegens valse getuigenis in correctionele zaken te ontsnappen; dat wanneer de behandeling van de zaak vóór de sluiting van de debatten geschorst wordt, om een onderzoek wegens valse getuigenis toe te laten, de getuige de latere intrekking van zijn getuigenis niet meer kan inroepen (Verbreking, 25 febr. 1889, Pas. I, 131; Beroep Luik, 26 maart 1870, Pas. II, 238; dat op dit ogenblik de normale gang van het gerecht werd belemmerd en de schade verwezenlijkt;

Overwegende echter dat de betrokken partijen zich rekenschap moeten kunnen geven dat de hoofdvordering geschorst wordt om een strafonderzoek wegens valse getuigenis in te stellen (Beroep Brussel, 8 dec. 1934, R.D.P. 1935, blz. 691);

Overwegende dat uit het zittingsblad van 15 november 1955 blijkt dat de zaak «op verzoek van de verdediging en met akkoord van de heer Procureur des Konings» onbepaald in voortzetting werd gesteld voor verder onderzoek;

Overwegende dat indien zekere feitelijke elementen, zoals het feit dat Wellens de enige getuige was, die ter zitting verzocht werd haar getuigenis op het zittingsblad te ondertekenen, alsook dat zij onmiddellijk na de zitting door de gerechtelijke politie onderhoord werd, schijnen er op te wijzen dat de behandeling van de zaak geschorst werd om een onderzoek tegen deze getuige in te stellen wegens valse getuigenis, deze elementen nochtans niet kunnen opwegen tegen de uitdrukkelijke vermelding van het zittingsblad, waaruit blijkt, zoals hoger gezegd, dat het op verzoek van de verdediging was, dat de zaak onbepaald in voortzetting werd gesteld;

Overwegende alsdan dat het «verder onderzoek», waarvoor de zaak in voortzetting werd gesteld, niet een onderzoek wegens valse getuigenis tegen getuige Wellens kon beogen, vermits het getuigenis van Wel-

lens volledig ten voordele van de betichten was; dat het slechts kon bedoelen aan de verdediging een uitsstel te verlenen om de personen door Wellens in haar getuigenis aangehaald, en die ook volgens Wellens getuigen zouden geweest zijn van het door haar verklaarde feit, namelijk haar echtgenoot en zekere dame Steenackers, te doen onderhoren;

Overwegende derhalve, dat het niet blijkt dat de behandeling van de zaak geschorst werd om een onderzoek over en gebeurlijk vervolgingen wegens valse getuigenis tegen getuige Wellens in te stellen; dat Wellens dan ook haar getuigenis nog tijdig kon intrekken, hetgeen zij voor de gerechtelijke politie deed op 28 november 1955;

Overwegende dienvolgens dat betichte Schillemans hoogstens gepoogd heeft getuige Wellens te verleiden; dat de poging van verleiding van getuige in correctionele zaken niet strafbaar is;

III. Over de strafmaat :

Overwegende dat de eerste rechter een billijke toepassing van de strafwet heeft gedaan ten overstaan van betichte Truys, die slechts 19 jaar oud was op het ogenblik der feiten;

Overwegende dat de eerste rechter beide feiten ten laste van Schillemans gelegd heeft vermengd, als zijnde met een zelfde misdadig inzicht gepleegd; dat gelet op de vrijspraak van betichte voor het feit van verleiding van getuigen in correctionele zaken slechts de straffen voorzien door artikelen 220-222 van het Strafwetboek kunnen toegepast worden;

Overwegende dat het feit ten laste van betichte Schillemans weerhouden, een strengere beteugeling vereist dan deze toegepast op haar zoon Truys;

Om deze beweegredenen,

Het Hof, rechtdoende op tegenspraak, in voorzetting van het geding,

Gezien artikelen 220, 222, 6 en 8 van het Strafwetboek; gezien artikel 24 der wet van 15 juni 1935; gezien de wetsbepalingen in het bestreden vonnis aangehaald, alsook artikelen 211, 212 van het Wetboek van Strafvordering, ter zitting door de heer voorzitter aangeduid; maar te min artikelen 50, 65, 218, 223 van het Strafwetboek;

Doet het bestreden vonnis te niet, doch alleen waar het betichte Schillemans heeft veroordeeld wegens de vermengde feiten A, in zake Not. n° 4546/55 en Not. n° 44568/55 tot een gevangenzitting van een jaar en tot de helft der kosten;

Wijzigende, spreekt betichte Schillemans vrij wegens feit A, in zake Not. n° 44568/55 (verleiding van getuigen in correctionele zaken);

Veroordeelt betichte Schillemans wegens het feit A, in zake Not. n° 4546/55 (valse getuigenis in burgerlijke zaken) tot een gevangenzitting van tien maanden;

Veroordeelt betichte Schillemans tot 2/6 der kosten van eerste aanleg en laat 1/6 dezer kosten ten laste van de Staat;

Voor het overige :

Bevestigt zowel op strafgebied als op burgerlijk gebied het vonnis waartegen beroep en verwijst de betichten Truys en Schillemans ieder jegens de openbare partij in 1/3 der kosten van beroep;

Laat 1/3 dezer kosten ten laste van de Staat;

Veroordeelt betichten Truys en Schillemans solidair tot de beroepskosten tegenover de burgerlijke partij.

HOF VAN BEROEP TE GENT

1e kamer. — 5 januari 1956.

Eerste Voorzitter : M. Van Winckel.

Raadsheren : M.M. Verougstraete en De Vreese.

Advocaat-Generaal : M. Matthys.

Advocaten : Mrs Van Hille en Dusoso.

Vereffening en deling. — Onkosten van openbare forfaitaire verkopen. — Benoeming van de met de werkzaamheden belaste notaris.

Volgens een algemeen en vast gebruik worden de kosten van openbare verkopen à forfait ten laste van de kopers gelegd in de vorm van een in het lastenkohier bepaald percentage op de prijs van toewijzing, waarbij het verschil in meer of minder met de werkelijke kosten en erelonen ten goede komt aan of ten laste valt van de verkopers.

Niet mag uit het oog worden verloren dat een kleiner percentage van aard is om vanwege bedachtzame gegadigden een hoger bod uit te lokken, waardoor het geringer bedrag, betaald voor de kosten, kan goedge maakt of zelfs overtroffen worden.

Waar de kans op dit voordeel ten profijte van de boedel blijft, schendt het leggen van het risico van het nadeel op een van de deelgenoten afzonderlijk voorzeker de tussen hen streng vereiste gelijkheid.

De rechter benoemt naar goedvinden de notaris, die hij met de werkzaamheden van vereffening en verdeling en met de voorafgaande verkoping wil belasten.

Daar het ten slotte over familieaangelegenheden gaat en voor zoveel geen reden van plaatselijke onbevoegdheid of andere ter beoordeling van de rechter staande gronden zich daartegen verzetten, wordt naar vaste gewoonte de door de partijen voorgestelde notaris benoemd.

Wanneer twee partijen ieder hun eigen notaris voorstellen, is er geen grond de een boven de ander te verkiezen en niet liever beiden te benoemen om samen tot de verkoping en verdeling over te gaan; het zou niet rechtvaardig zijn de vertrouwensman van een der partijen met die werkzaamheden te belasten en de vertrouwensman van de tegenpartij uit te sluiten.

Het stelsel, volgens hetwelk aan de notaris die de meeste belangen vertegenwoordigt, de voorkeur dient te worden gegeven, biedt trouwens geen uitkomst, wanneer de tegenstanders voor gelijke aandelen in de onverdeeldheid gerechtigd zijn.

Bulteel t/ Bulteel en cs.

Gezien de stukken, o.m. het vonnis tussen partijen op tegenspraak gewezen door de Rechtbank van Eerste Aanleg te Kortrijk, op 8 juli 1955;

Wat de eerste grief aangaat :

Overwegende dat, volgens een algemeen en vast gebruik, de kosten van openbare verkopen à forfait ten laste van de kopers gelegd worden, onder vorm van een in het lastenkohier bepaald procent op de toewijzingsprijs, het verschil in meer of min met de werkelijke kosten en erelonen komend ten goede of vallend ten laste van de verkopers;

Overwegende dat ten onrechte de eerste rechter, in afwijking van dit gebruikelijk aanrekenen van het eventueel debetsaldo aan de massa, beslist heeft dat

appellant, oorspronkelijke verweerder, persoonlijk het verschil zal moeten bijpassen in geval het mindere procent, tot hetwelk, op zijn vordering, ditgene het uit door de tegenpartij voorgestelde lastenkohier teruggebracht werd, ontoereikend mocht blijken;

Overwegende dat de eerste rechter hierbij uit het oog verloren heeft dat een kleiner procent ook van aard is om vanwege bedachtzame liefhebbers een hoger bod uit te lokken, waardoor het minder bedrag betaald voor de kosten kan goedgeemaakt of zelfs overtroffen worden;

dat, waar de kans op dit voordeel ten profijte van de massa blijft, het opleggen van het risico van het nadeel aan één der deelgenoten afzonderlijk voorzeker de tussen hen streng vereiste gelijkheid schendt;

Overwegende ten andere, dat waar een geschil tussen deelgenoten oprijst omtrent een of ander beding van het lastenkohier, het aan de rechter behoort dit geschil te beslechten, in casu te bepalen welk procent, uit aanmerking van de gegevens der zaak — o.m. de belangrijkheid van de te verkopen goederen, de plaatselijke gebruiken, de buitengewone onkosten waartoe de verkoping aanleiding kan geven — redelijkerwijze en te meesten voordele van de massa van de kopers te eisen valt;

Overwegende dat, naar het oordeel van het Hof, 18 % op de toewijzingsprijs hier aan te nemen is;

Wat de grief betreft :

Overwegende dat gewis de rechter vrijelijk de notaris benoemt die hij met de werkzaamheden van verveffening en verdeling en met de voorafgaande verkoping wil belasten;

Overwegende dat traditioneel echter, waar het ten slotte over familieaangelegenheden gaat, en voor zoveel geen reden van plaatselijke onbevoegdheid of andere ter beoordeling van de rechter staande gronden zich er tegen verzetten, de notaris door de partijen voorgesteld aangeduid wordt;

Overwegende dat er geen grond is om, wanneer twee partijen ieder hun eigen notaris voorstellen, de ene te verkiezen boven de andere en ze niet liever beiden te benoemen om samen tot de verkoping en verdeling over te gaan; dat het niet rechtvaardig zou zijn de vertrouwensman van een der partijen met die werkzaamheden te belasten en de vertrouwensman van de tegenpartij uit te sluiten;

Overwegende dat het stelsel, volgens hetwelk aan de notaris die de meeste belangen vertegenwoordigt de voorkeur dient gegeven, trouwens geen uitkomst biedt wanneer de tegenstanders voor gelijke aandelen in de onverdeeldheid gerechtigd zijn;

Om deze redenen,

Het Hof,

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935,

Alle verdere of strijdige conclusiën als ongegrond verwerpend,

Ontvangt het hoger beroep en er op beslissend,

Doet het beroepen vonnis te niet doch enkel wat die beschikkingen aangaat waarbij de kosten ten laste van de kopers op 17 % van de toewijzingsprijs bepaald worden met veroordeling van appellant om in geval van ontoereikendheid van dit procent het verschil bij te passen en wat de benoeming betreft van Mr Devos, notaris te St-Denijs, om de afwezige of wederspannige partijen te vertegenwoordigen;

Verbeterend :

Beveelt de wijziging van het lastenkohier in dien zin

dat de kopers 18 — in plaats van 19 — ten honderd op de toewijzingsprijs zullen moeten betalen voor kosten, dit met behoud van de verdere bedingen van het lastenkohier omtrent dit punt;

Stelt aan Mr A..., notaris te X..., om, als werkende notaris, samen met Mr B..., notaris te Y..., houder der minuut, tot de kwestieuze openbare verkoping, verveffening en verdeling over te gaan;

Kosten van de aanleg ten laste van de massa;

Wijst de zaak terug naar de eerste rechter wat de zwarigheden betreft die in de loop van de verdere werkzaamheden zouden ontstaan.

BURGERLIJKE RECHTBANK TE ANTWERPEN

1e Kamer bis. — 27 juni 1956.

Voorzitter : M. Janssens.

Advocaten : Mrs Van Nieuwerburgh en Strijckers.

Architect. — Geen wettelijk vermoeden van het verricht zijn van prestaties.

De wet van 20 februari 1939 op de bescherming van de titel van architect schept geen enkel vermoeden ten behoeve van de architect, dat deze werkelijk prestaties als zodanig heeft verricht.

Om betaling van ereloon te kunnen vorderen moet de architect het bewijs leveren, dat hij deze prestaties werkelijk heeft verricht.

Rademakers t/ Deswert.

Gezien de stukken van het geding, o.m.:

1) het in regelmatige vorm voorgebrachte vonnis, waartegen beroep, verleend door de heer vrederechter van het kanton Borgerhout-Antwerpen, in datum van 9 maart 1956;

.....

Overwegende dat het beroep, aan de hand van de voorgebrachte stukken tijdig en in regelmatige vorm ingesteld, ontvankelijk voorkomt;

Overwegende dat de oorspronkelijke eis strekt tot veroordeling van appellant om aan geïntimeerde te betalen de som van 7.750 frank met bijhorigheden als saldo-ereloon van architect;

Overwegende dat deze eis bij vonnis waartegen beroep werd ingewilligd;

Overwegende dat het aan eiser behoort te bewijzen dat :

1) hij de prestaties, waarvan betaling gevorderd wordt, leverde;

2) en, in casu, dat de tegenpartij zich verbond deze prestaties te vergoeden aan een bepaalde prijs;

Overwegende dat geïntimeerde ten onrechte poogt deze bewijslast om te werpen; dat namelijk, alvorens er spraak kan zijn van de exceptio non adimpleti contractus met de daaraan verbonden bewijslast, eiser het primordiaal bewijs van de grond zijner vordering dient te leveren;

Overwegende dat geïntimeerde ten genoegen van recht bewijst dat appellant zich verbond de prestaties van architect te vergoeden à rato van 5 % op de aannemingssom;

Overwegende dat de prestaties van architect omvatten : het leveren van voorontwerp, uitvoerings-

ontwerp, lastenboek, uitvoeringsdetails, leiding en toezicht en het nazicht van de rekeningen;

Overwegende dat de Rechtbank van oordeel is dat — wanneer een globaal percentage van 5 % voor bezoldiging van het geheel dezer bouwmeestersprestaties tussen partijen is overeengekomen — het gepast voorkomt, de ventilatie van de fracties van dit percent op de onderscheiden onderdelen der globale prestatie te doen, overeenkomstig de onderverdeling van tarief I van het ereloon-barema van de K.M.B.A.;

Overwegende dat dit tarief voor voorontwerp een bezoldiging van 1 %, voor uitvoeringsontwerp 1,50 %, voor lastenboek 0,50 %, voor uitvoeringsdetails 0,75 %, voor leiding en toezicht 1 %, en voor nazicht der rekeningen 0,25 % voorziet;

Overwegende dat appelllant niet betwist, dat geïntimeerde een voorontwerp, uitvoeringsontwerp en een lastenboek leverde; dat geïntimeerde trouwens een schetsje, een plan en vijf bladzijden getypte tekst van lasten en voorwaarden voorbrengt, waarvan anderhalve bladzijde wordt beslagen door gestereotypeerde « algemene voorwaarden »; dat gezegd plan en lastenboek door appelllant ondertekend zijn;

Overwegende dat appelllant wel betwist dat geïntimeerde uitvoeringsdetails bezorgde, leiding en toezicht uitoefende en het nazicht der rekeningen deed;

Overwegende dat geïntimeerde in gebreke blijft enig bewijselement nopens de levering van deze prestaties voor te brengen;

Overwegende dat de wet van 20 februari 1939 geen enkel vermoeden van werkelijke levering der bouwmeestersprestaties in het leven roept ten gunste van de architect;

Overwegende dat de rechtsverhoudingen tussen appelllant en de aannemer zonder invloed zijn op deze tussen appelllant en geïntimeerde; dat uit de betaling der werken aan de aannemer zelfs geen vermoeden rijst als zou geïntimeerde de besproken prestaties hebben uitgevoerd;

Overwegende dat uit een gebeurlijk gebrek aan protest vanwege appelllant, welke geen handelaar is, geen instemming met de stelling van geïntimeerde zou kunnen afgeleid worden; dat trouwens volgens de door geïntimeerde voorgebrachte stukken, deze laatste eerst op 26 september 1955 betaling vorderde — en appelllant reeds bij schrijven van 28 september en 4 oktober 1955 hiertegen protesteerde.

Overwegende dat de vordering van geïntimeerde derhalve slechts gegrond is in zover zij strekt tot bezoldiging van voorontwerp, uitvoeringsontwerp en lastenboek, of 3 % op de aannemingsprijs van 315.000 frank = 9.450 frank;

Overwegende dat hierop reeds 8.000 frank werden betaald;

Overwegende dat appelllant in eerste aanleg reeds aanbod deed het saldo van 1.450 frank te betalen; dat hij dit aanbod thans herhaalt;

Overwegende dat, rekening houdend met het overdreven karakter van de oorspronkelijke vordering enerzijds, en met de weigering van appelllant om het thans aangeboden saldo vóór de dagvaarding te betalen anderzijds, het gepast voorkomt de gedingskosten in eerste aanleg en in onderstaande mate te verdelen;

Om deze redenen,

De Rechtbank,

Rechtdoende in hoger beroep en op tegenspraak,

Alle verdere en strijdige besluiten van de hand wijzende;

Na erover beraadslaagd te hebben;

Verklaart het beroep ontvankelijk en gegrond;

Doet dienvolgens het bestreden vonis te niet, en opnieuw rechtdoende, en doende wat de eerste rechter had moeten doen :

Verklaart de oorspronkelijke eis van geïntimeerde ontvankelijk doch slechts gegrond tot beloop van 1.450 frank;

Verklaart het aanbod van appelllant om 1.450 frank aan geïntimeerde te betalen voor saldo ereloon voldoende;

Veroordeelt appelllant om aan geïntimeerde te betalen de verwijntresten en de gerechtelijke intresten op deze som;

Verwijst appelllant in de kosten van eerste aanleg tot beloop van één vijfde;

Legt de overige kosten, zowel van eerste aanleg als van beroep ten laste van geïntimeerde.

BOEKBESPREKING

Roger VAN ROYE. — Le code de la circulation. —
Commentaire juridique et pratique des lois et règlements relatifs à la circulation routière. - Brussel, Ferd. Larcier. - 1956. - 1191 p.

Het nieuwe reglement op het verkeer heeft reeds aanleiding gegeven tot verschillende publicaties, waarvan de auteurs er zich op toegelegd hebben binnen de kortst mogelijke tijd de nieuwe regelen, welke door het reglement werden uitgevaardigd, ter kennis te brengen van de belanghebbenden en van de practici.

Thans is door Mr Roger Van Roye het grote boek gepubliceerd, waarin een diepgaande studie wordt uitgewerkt over alle hoegenaamde juridische vraagstukken die met het verkeer verband houden.

Mr Roger Van Roye was de aangewezen persoonlijkheid om ons dit boek te schenken. Verschillende geschriften van zijn hand werden reeds over hetzelfde onderwerp gepubliceerd en in 1938 liet hij samen met de Heer Golstein in « Les Nouvelles » een commentaar verschijnen over « Code de la route », dat sedertdien het blijvend voetstuk geweest is waarop de rechtspractijk heeft gesteund.

Doch het boek van 1938 is heden vanzelfsprekend verouderd en het uitvaardigen van het nieuwe verkeersreglement in 1954 vereiste een nieuwe bewerking van de stof.

Mr Roger Van Roye heeft dit werk aangevat en het boek dat hij ons thans biedt is een werk van haast 1200 bladzijden, dat werkelijk kan genoemd worden een summa van al de juridische vraagstukken die betrekking hebben op het tegenwoordig zo belangrijk en zo acuut verkeersprobleem. Voor degenen die in de rechtspractijk staan is het verschijnen van dit boek van grote betekenis. De processen aangaande de verkeersaangelegenheden zijn ontelbaar en vormen een hoog percentage van alle betwistingen die aan onze rechtsmachten worden voorgelegd. Het is dan ook onontbeerlijk dat de practicus zou kunnen steunen op een boek waarin alles vermeld is dat maar enig belang heeft, een boek dat klaar is in zijn indeling en zijn uiteenzetting, waarin op eenvoudige wijze en met veel gezond verstand alle vraagstukken worden besproken en waarin de onoverzienbare rechtspraak, die op dit

gebied tot stand kwam, volledig wordt geklasseerd en kritisch besproken. Al deze eigenschappen verenigt het werk van Mr. Roger Van Roye in de hoogste mate.

In zijn hoedanigheid van lid der Bestendige consultatieve Commissie voor het wegverkeer heeft Mr Van Roye een belangrijk aandeel genomen in de voorbereidende werken voor het tot stand komen van het verkeersreglement van 1954. Hij was dus bijzonder in de gelegenheid de inzichten van de wetgever te verklaren en te verduidelijken.

Mr Van Roye houdt zich echter allerm minst aan een slaafs uiteenzetten van de inzichten der commissie, die het reglement van 1954 heeft uitgewerkt en waar het behoort verdedigt hij in volle onafhankelijkheid zijn eigen mening.

Het werk begint met een uiterst interessante geschiedenis van de wetgeving op het verkeer en de algemene beginselen die thans aan de basis liggen van de geldende reglementering worden uiteengezet in een honderdtal bladzijden, waarbij alle algemene problemen op de meest grondige wijze worden uitgediept. En dit geeft aanleiding tot juridische uiteenzettingen van uiterst delicate aard, zoals het vraagstuk van de retroactiviteit bij de wetgeving op het wegverkeer en zoveel andere die verband houden met de algemene beginselen van het strafrecht.

Het commentaar, dat dan door de auteur gegeven wordt op het reglement van 8 april 1954, neemt het grootste gedeelte van het werk in beslag en dit commentaar is bijzonder rijk niet alleen omdat geen enkele interessante uitspraak aan de speurderszin van de auteur ontsnapt is, doch omdat heel deze rechtspraak wordt besproken en gewaardeerd met een zo scherp onderscheidingsvermogen, met een zo gezonde zin voor de behoeften van de praktijk en zulke meesterlijke beheersing van de algemene rechtsbeginselen die heel de stof overkoepelen.

Het zou onbegonnen werk zijn de vele belangrijke uiteenzettingen te onderlijnen, zoals b.v. het probleem der dronkenschap aan het stuur en zoveel andere, waarin werkelijk alles wat over de stof werd gepubliceerd en gevonnist is gesynthetiseerd geworden. Eenzelfde degelijkheid kenmerkt heel het werk en het is een genot de dagelijkse praktische aangelegenheden aan de leer van het boek te toetsen omdat men onmiddellijk op de hoogte is van alle problemen die zich stellen, omdat men heel de rechtspraak op het stuk voorhanden heeft en omdat de auteur met grote lijnvastheid en met een overvloed van documentatie haast onfeilbaar de redelijke oplossing bijbrengt.

Met zeer oprechte gelukwensen aan de auteur moeten wij dit grote nieuwe boek begroeten.

René Victor.

Vlaamse Juristen,

abonneert U

op het

Rechtskundig Weekblad

BALIELEVEN

VLAAMSE CONFERENTIE BIJ DE BALIE TE ANTWERPEN

Rede van Procureur des Konings F. Le Paige.

Op 26 oktober 1956 had de Voorzitter der Vlaamse Conferentie, Mr Bruno Wuyts, het genoegen aan de zeer talrijke opgekomen confraters de Heer Procureur des Konings F. Le Paige voor te stellen, die ons zou onderhouden over de passionante « Dreyfus-affaire ». De Heer Le Paige bewees zijn dossier volledig meester te zijn en al de aspecten van deze zeer duistere spionnazesaak tot in de kleinste details bestudeerd te hebben. Gedurende bijna twee uur wist de spreker door zijn schitterende improvisatie, die blijk gaf van een enorme belezenheid, zijn publiek te boeien.

Dreyfus wordt verdacht de schrijver te zijn van een brief (le bordereau) die aan een buitenlands diplomaat de zending van militaire documenten aankondigt. Door een krijgsraad wordt hij in 1895 op zeer broze gronden veroordeeld tot levenslange deportatie naar het Duivelseiland. Na een herzieningscampagne met tussenkomsten van de senator Schreurer — Kerstner en Emile Zola (J'accuse), door het proces Esterhazy en de zelfmoord van de kapitein Henry, kunnen de aanhangers van Dreyfus bekomen dat hij van het Duivelseiland teruggehaald wordt om opnieuw geoordeeld te worden door de Krijgsraad van Rennes. Er volgt echter in 1899 tegen iedere verwachting in, een nieuwe veroordeling, deze maal tot 10 jaar deportatie. Men rust nog niet en uiteindelijk vernietigt in 1906 het Hof van Verbreking, zonder verzending, het vonnis van de Krijgsraad te Rennes.

Al deze procedures worden door de heer Le Paige met een treffende objectiviteit onder de loupe genomen en hij steekt zijn verontwaardiging niet onder stoelen of banken, over de flagrante schending van het verdedigingsrecht die gebeurde tijdens de beraadslaging van de eerste krijgsraad toen een geheim dossier over Dreyfus aan de officieren van de Krijgsraad werd overgemaakt.

De spreker is er volledig van overtuigd dat Dreyfus had moeten vrijgesproken worden op grond van het principe « in dubito pro reo » en van het feit dat deze man werkelijk het slachtoffer is geworden van politieke kuiperijen.

De Dreyfus-affaire is een proces geworden waarbij een politieke groep er niet voor terugdeinsde de meest laakbare methodes en middelen te gebruiken om de veroordeling van deze officier te bekomen, veroordeling die dan voor haar het symbool moest worden van de overwinning van haar idealen op de tegenstanders. Dreyfus werd veroordeeld, maar het bleek voor zijn vijanden een Pyrrhusoverwinning te zijn. Vanaf zijn veroordeling ontstond een geweldige politieke beroering met zeer verstrekkende gevolgen voor de zogenaamde anti-Dreyfusisten.

Zoals de Procureur des Konings Le Paige van oordeel is dat aan de hand van de bundel, Dreyfus had moeten vrijgesproken worden, zo meent hij ook in volle objectiviteit te mogen zeggen dat Zola terecht door het Assisenhof veroordeeld werd, omdat deze werkelijk in zijn pamflet te ver gegaan was en ook met onze normen gemeten, de strafwet heeft overtreden. Dat het pamflet van Zola een zeer diepe indruk gelaten heeft op vroegere generaties, bewees de tussenkomst van Mr Wittemans, die op de volledige voorlezing er van aandrang.

Het proces van de kommandant Esterhazy, de be-

spreking van het Cassatiearrest van 1906, de caricature van de openbare aanklager in de procedure voor de Krijgsraad te Rennes, de ontleding van de tijdgeest en de politieke gevolgen van het proces werden door de heer Le Paige niet vergeten en zijn argumenten werden zeer dikwijls gestaafd door treffende passages uit de talrijke door hem geconsulteerde werken.

De Procureur des Konings Le Paige is er in geslaagd om dit sensationele proces voor ons te doen herleven en het stormachtig applaus bij het einde van zijn voordracht bewees dat onze confraters met veel genoegen en belangstelling deze merkwaardige uiteenzetting hebben gevolgd.

K.

CONFERENCE DU JEUNE BARREAU D'ANVERS

Plechtige openingszitting

Zaterdag, 27 oktober 11., werd in de Assisenzaal van het Antwerps gerechtshof met de traditionele luister de plechtige openingsvergadering gehouden van de Conférence du Jeune Barreau.

Naast de voorzitter Mr Charles Verbaet hadden op het verhoor plaats genomen de Heer Stafhouder der Balie, N. Biltris, de Heer Minister van Justitie A. Lilar, de Heer Voorzitter van de Raad van State M. Suetens, de Eerste Voorzitter van het Hof van Beroep de Heer Marcoux, de Heer Bervoets, onder-voorzitter der Rechtbank van eerste aanleg, die de Heer Voorzitter verving, alsmede talrijke hoogwaardigheidsbekleders en magistraten van het Hof van Beroep te Brussel, van het Parket Generaal, van de zetel en het parket der Antwerpse rechtbank, meerdere Heren vrederechters, verschillende oud-stafhouders en de leden van de Raad der Orde van advocaten. Ook waren meerdere delegaties aanwezig van vreemde balies waaronder deze van Parijs en Den Haag.

De voorzitter Mr Verbaet dankte in gepaste bewoordingen de vele aanwezigen voor hun tegenwoordigheid, sprak diepgevoelde woorden uit tot de jongere advocaten, beijverde zich om het bestaan van een frans-talige advocatenconferentie te midden van een Vlaamse volksgemeenschap te rechtvaardigen en stelde de openingsredenaar voor, Mr Paul Goemans, die als onderwerp van zijn rede had gekozen «Cicéron, ou les tentations du sénateur».

Cicero blijft zowel voor de historici als voor de juristen een fel omstreden figuur, waarvan de hoedanigheden en de gebreken in een onoverzienbare literatuur werden in het licht gesteld. Mr Goemans heeft ten opzichte van die betwistingen stelling willen nemen en de psychologie der levenshouding van Cicero willen doorgronden. Om zulks te doen is het nodig hem te plaatsen in het maatschappelijk midden waarin hij leefde, in die periode waarin Rome tot een geweldige macht was gekomen, maar waarin tevens de oude deugden der republiek grotendeels waren verloren gegaan. Het was de tijd van de onverzadigbare machtswellust en ook de tijd van de corruptie en van het zedenverval.

Spreker schetste de groei der persoonlijkheid van Cicero te midden van deze beroerde tijd, waarin hij een ongebreidelde activiteit aan de dag legde, en tegelijkertijd deelachtig was aan de wijsgerige studie, aan de rechtspraktijk en aan de politieke actie. In al deze sferen kende hij een uitzonderlijk succes.

De redenaar wil nu onderzoeken welk de uitleg kan zijn van de grote ongestadigheid welke Cicero in zijn politieke loopbaan aan de dag heeft gelegd. En hij verdedigt de in elk geval originele stelling dat zulks hoofdzakelijk te wijten is aan zijn activiteit als advocaat.

De advocatuur, zoals ze in die tijd werd uitgeoefend, was al te zeer een behagen aan de cliënt en een vleien van de rechter. Dit leidde tot gemakkelijke transacties met de beginselen. Vandaar de weinig stevige lijn die door Cicero in het politieke leven werd gevolgd. De spreker wil echter niet enkel verklaren, doch ook verschonen. Cicero heeft wel degelijk het bewijs geleverd van grote energie, namelijk in het proces tegen Verres, die hij beschuldigde van afzetterijen in Sicilië, en in zijn ongenadige strijd tegen Catilina.

De aarzelingen, die zijn politieke houding hebben gekenmerkt, waren ingegeven door een dieper besef van de behoeften der republiek en door het inzicht hoe noodzakelijk het was de eeuwige strijd tussen het gezag en het volk op te lossen door een gematigde monarchie. Vandaar zijn volkomen verantwoorde aansluiting bij Cesar tijdens de burgeroorlog. Hij toonde zich hierbij vol zielegrootheid en generositeit. Hij heeft een diepe invloed uitgeoefend en Mr Goemans kwam tot het besluit dat Cicero het christelijk eclectisme heeft voorbereid, dat alle regimes aanvaardt, doch hun zijn onbuigzame wet oplegt.

Deze rede, die uitgroeide tot een zakelijk historisch betoog en die uitgesproken werd in sobere trant en met logische overtuigingskracht, werd door de aanwezigen warm toegejuicht. Er werd door de Heer Goemans een persoonlijke stelling verdedigd, die afwijkt van de traditionele opvattingen omtrent de politieke loopbaan van de beroemde Romein en die dan ook de algemene belangstelling ten zeerste gaande maakte.

Hoe jammer dat de spreker deze grondige studie, die hij heeft uitgewerkt, niet in verband heeft gebracht met de politieke activiteit heden ten dage. Er waren hiervoor treffende aanknopingspunten te vinden die de feestrede nog een heel wat groter betekenis zouden gegeven hebben.

De Heer Stafhouder Biltris sprak de traditionele kritiek op de feestrede uit. Hij deed het op schitterende wijze, in een sierlijke stijl. Laten wij vooral onderlijnen dat hij zich niet beperkte tot het toerichten van de gebruikelijke lofwoorden tot de spreker, doch dat hij werkelijk een grondige kritiek van de rede heeft gemaakt en zelf op diepgaande wijze de vraagstukken, die de aanleiding waren tot de rede van Mr Goemans, had ingestudeerd. Stafhouder Biltris kwam tot geheel andere besluiten dan de spreker. Hij voelde geen enthousiasme voor de vluchtende lijn die het politieke leven van Cicero kenmerkte en meende in tegenstelling met de feestredenaar dat er geen verschoning was voor de kleinzielige houding in Cicero's politiek leven. Daartegenover tekende hij een prachtig portret van de grote figuur van Caesar die aan stevige karaktervastheid een diep-menselijke generositeit paarde.

Tot slot sprak de Stafhouder de rouwhulde uit van de zes advocaten der Antwerpse balie die ons in de loop van het vorig rechterlijk jaar waren ontvallen, Mrs Joseph Leclef, Henri Van Oekel, Joseph Wauters, Jules Franck, Maurice Van Caster en Paul Brasseur. Hij wist van elk hunner een aangrijpend beeld te tekenen vol levendigheid en vol gevoel.

Alvorens te sluiten richtte de Stafhouder nog het woord tot de jongeren die pas tot de balie waren getreden en hij wees er op hoe de keuze van hun beroep enkel kon bepaald zijn door de wens tot dienstbetoon en geenszins door de zucht naar materiële voordelen. Wie aldus komt tot het balieleven zal hierin grote voldoening en rechtmatige fierheid vinden.

Deze voortreffelijke rede van Stafhouder Biltris werd onthaald op een langdurig applaus.

Na deze zo welgeslaagde zitting had een receptie

plaats ten huize van Mr Charles Verbaet en 's avonds vergaderde een groot aantal confraters aan het traditioneel banket in de lokalen van de Philotaxe. De uitstekende tafelspeeches, welke aldaar werden uitgesproken, konden niet het gemis goedmaken aan de traditionele revue die de confraters dit jaar, helaas, hebben moeten ontberen.

R. V.

NECROLOGIE

R. DE MUELENAERE

Wij hadden onlangs het overlijden te betreuren van de Heer R. De Muelenaere, voorzitter van de Commissie der Nederlandse Wetboeken van Belgisch Congo.

In de eerste vergadering dezer commissie, welke volgde op het overlijden, werd door de Heer Van Hecke, ere-koninklijk inspecteur van Koloniën, de hiernavolgende toespraak gehouden.

* * *

« Waarde Collega's,

» Het is me een zeer droeve plicht een laatste hulde te brengen aan de nagedachtenis van onze betreurde voorzitter.

» Gedurende een halve eeuw is de Heer de Muelenaere voor mij een trouwe vriend geweest en een wijze raadsman.

» Voor ons allen in deze commissie was hij de ideale voorzitter: een man met veelzijdige en grondige kennis, ten volle toegewijd aan zijn opdracht, geduldig en zachtmoedig.

» Wat hem verder vooral kenmerkte was zijn diepe rechtvaardigheidszin, zijn onuitputbare goedheid en zijn grote onbaatzuchtigheid.

» Nooit deed men tevergeefs beroep op zijn goed hart.

» Wij kunnen er wel van overtuigd zijn dat de leemte die zijn afsterven in onze commissie heeft veroorzaakt, bezwaarlijk zal worden aangevuld.

» Wij zullen van de Heer Robert de Muelenaere het levendig aandenken bewaren van een edel mens ».

TUIDSCHRIFTEN

Omnilegie : n° 9 - sept. 1965.

wetgeving.

Nederlands Juristenblad : afl. 37 - 27 oktober 1956.

Dr. E. van Raalte, Nieuw Reglement van Orde voor de Raad van Ministers. — Dr. Benno Stokvis, Het probleem der bekentenissen in de communistische zuiveringsprocessen en de veroordeling van Laszlo Rajk. — Mrs. Van Santen en Sauveplanne, International Law Organisation. — J. Th. Smalbraak, Het nieuwe Burgerlijk Wetboek.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie : n° 4464 - 27 oktober 1956.

Mr. L. Roeleveld, Enige vragen over de onderlinge waarborgmaatschappij, m.o. Prof. Mr. W. C. L. van der Grinten. — J. Jonker, De verplichte bijdrage in verband met een pensioenregeling (II, slot). — Mr. A. G. Lubbers, Overzicht der Nederlandse Rechtspraak, Bewijs en verjaring (1).

Journal des Tribunaux : n° 4123 - 28 octobre 1956.

Charles Van Reepinghen, L'œuvre d'Henry Vizios et le 150me anniversaire du Code de procédure civile. — Marcel Taquet, Aperçu en la loi du 30 juin 1956 relative à la pension de vieillesse des travailleurs indépendants. — Jurisprudence.

Recueil Dalloz de Doctrine de Jurisprudence et de Législation.

Georges Morange, Le principe des droits de la défense devant l'Administration active.

Juris Classeur Périodique. La semaine juridique : n° 43 - 24 octobre 1956.

Robert Vouin, Justice pour la Chambre d'accusation. — E. P. Benoit, Le cas fortuit dans la jurisprudence administrative.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het Rechtskundig "Weekblad"