

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke zondag

Abonnementsprijs : 500 fr. per jaar

Postcheckrekening Nr 3185.22

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

Burgerlijke aansprakelijkheid inzake schade aan derden op het aardoppervlak toegebracht door luchtvaartuigen. De verdragen van Rome van 1933 en 1952

Af en toe lezen we in de krant een bericht dat luidt : « Een meteor, die in gevolge stuurdefect te vroeg grond raakte, heeft een landbouwerskar letterlijk aan splinters gereden en landbouwer en paard vermorzeld ».

Alhoewel deze ongevallen vaak worden veroorzaakt door militaire vliegtuigen waarop steeds het gemeen recht van toepassing is (1), past het de aansprakelijkheid van de houder van luchtvaartuigen te onderzoeken in het raam van de bestaande internationale verdragen, nl. het Verdrag van Rome van 29 mei 1933, gewijzigd door het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 (2).

* * *

Het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de schade door de luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, bracht een grondige hervorming van het Verdrag van Rome van 29 mei 1933, dat reeds op 29 september 1938 werd gewijzigd en aangevuld door het Protocol van Brussel.

Het eerste Verdrag van Rome van 1933 werd in België goedgekeurd door de Wet van 11 September 1936 (3). Hierbij past het te onderstrepen dat artikel 2 van deze wet bepaalde dat, zolang België partij is bij dit Verdrag, de beschikkingen ervan op het Belgisch grondgebied van toepassing zijn, onverschillig of de inschrijving van het luchtvaartuig in de vreemde of in België zelf geschiedde.

Bij het sluiten van deze Verdragen, zoals trouwens bij het sluiten van elke internationale overeenkomst, diende rekening te worden gehouden met de bestaande uiteenlopende nationale wetgevingen en met het feit dat in de verschillende landen de opvattingen inzake aansprakelijkheid soms diametraal tegenover elkaar staan.

Voor wat betreft de aansprakelijkheid kon men de aan de conferentie deelnemende staten in twee groepen rangschikken : de eerste groep die de schade aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt beoordeelde conform het gemeen recht en de tweede groep die een afzonderlijk privaatrechtelijke regeling voorstond, meestal gesteund op het risicobeginsel (4).

Zoals immer werden deze conflicten van inter-

nationaal privaatrechtelijke aard door een vergelijk beslecht : behoud enerzijds van de bestaande nationale wetgevingen op het binnenlandse plan en objectieve, gewaarborgde doch beperkte aansprakelijkheid van de houder van het luchtvaartuig op het internationale plan, aansprakelijkheid die enkel wordt verminderd of uitgesloten door de schuld van de gelaedeerde zelf.

In de aanhef van het Verdrag van 7 oktober 1952 lezen we trouwens wat volgt : « beziel met het verlangen een billijke vergoeding toe te kennen aan de personen aan wie op het aardoppervlak schade door buitenlandse luchtvaartuigen veroorzaakt werd, en tevens de omvang der voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid binnen redelijke perken te houden ten einde de uitbreiding van het internationaal luchtvervoer niet te belemmeren; en ook ervan overtuigd dat het noodzakelijk is in de ruimste mate mogelijk, door middel van een internationaal verdrag, eenheid te brengen in de voorschriften die in de onderscheiden landen van de wereld gelden op het stuk van voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid, » ... zijn overeengekomen...

I. Grondbeginselen van het Verdrag.

In feite was het Verdrag een nieuwe omwerking van het Verdrag van Rome van 1933, aangevuld door het Protocol van Brussel van 1938, hetwelk op volgende peilers steunde :

1) de schade, veroorzaakt door een zich in de vlucht bevindend luchtvaartuig aan personen of goederen, welke zich op het aardoppervlak bevinden, geeft recht op vergoeding op grond van de loutere vaststelling van het oorzakelijk verband tussen schade en luchtvaartuig. (Artikel 2)

2) Deze aansprakelijkheid rust op de schouders van de houder van een luchtvaartuig, d.i. de persoon die er de beschikking over heeft en er voor eigen rekening gebruik van maakt. In geval de naam van de houder niet is ingeschreven in het luchtvaartregister of in enig ander ambtelijk stuk, wordt de eigenaar, tot het tegendeel is bewezen, geacht de houder te zijn. (Artikel 4)

3) De schade moet op het aardoppervlak zijn ontstaan, aan personen of goederen. (Artikel 2)

4) Het Verdrag is enkel van toepassing zo dikwijls op het aardoppervlak binnen het grondgebied van een Hoge Verdragsluitende Partij schade is veroorzaakt door een luchtvaartuig, dat binnen het grondgebied van een andere Hoge Verdragsluitende Partij is ingeschreven (5). (Artikel 20)

5) Noch het bewijs van al het redelijke te hebben gedaan om de schade te vermijden noch het bewijs van overmacht ontheft de houder van het luchtvaartuig van zijn aansprakelijkheid. Enkel de schuld of de medeaansprakelijkheid van de gelaedeerde, kan de aansprakelijkheid van de houder verminderen of doen wegvallen.

Uitzondering werd ook gemaakt wanneer het een daad betrof, welke buiten de exploitatie van het luchtvaartuig, opzettelijk was verricht door een persoon die geen deel uitmaakt van de bemanning, zonder dat de houder of zijn ondergeschikten dit hebben kunnen verhinderen. (Artikelen 2 en 3)

6) Het Verdrag was niet van toepassing ten aanzien van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen; noch ten aanzien van de op het aardoppervlak veroorzaakte schade, waarvan de vergoeding wordt beheerst door een vervoer- of arbeidscontract, hetwelk is gesloten tussen de getroffen persoon en degene, op wie een aansprakelijkheid volgens het Verdrag rust. (Artikelen 21 en 22)

7) De objectieve aansprakelijkheid is beperkt tot bepaalde grenzen.

De houder is aansprakelijk voor elk ongeval tot een bedrag, berekend naar rede van 250 frank per kilogram van het gewicht van het luchtvaartuig.

Deze grens kan echter niet lager zijn dan 600.000 fr., noch hoger dan 2.000.000 fr.

Een derde van die waarde is bestemd voor de aan de goederen toegebrachte schade en de overige twee derden voor vergoeding van de aan personen veroorzaakte schade, zonder dat in dit laatste geval de schadevergoeding meer dan 200.000 fr. per getroffen persoon kan bedragen.

Het geldt hier goudfranks, die bij artikel 3 van de Wet van 11 september 1936 werden omgezet en waarop het coëfficiënt 2 dient toegepast te worden. (Artikel 8)

8) De aansprakelijkheid van de houder is echter onbeperkt: a) indien bewezen wordt dat de schade een gevolg is van zijn eigen grove schuld of opzet, tenzij hij bewijst dat de schade een gevolg is van een fout bij de besturing, de leiding van de vaart, die hij zelf heeft begaan.

b) Hetzelfde geldt voor wat betreft grove schuld of opzet van zijn ondergeschikten.

De houder kan echter deze sanctie ontkomen door te bewijzen: 1) hetzij dat de schade een gevolg is van een fout bij de besturing, de leiding van de vaart of de navigatie van zijn ondergeschikten, 2) hetzij dat hij alle nodige maatregelen heeft getroffen om de schade te verhinderen. (Artikel 14)

9) De houder van het luchtvaartuig moet gedekt zijn door verzekering, voor de in het Verdrag bedoelde schade tot de daarbij aangegeven grenzen, om boven het grondgebied van een andere Hoge Verdragsluitende Partij te mogen vliegen. Deze verzekering kan in bepaalde voorwaarden door een andere waarborg worden vervangen. (Artikel 12)

Het Protocol van Brussel bracht op het punt van de verzekering bijzondere bepalingen, waarbij de ver-

zekeraar niet ontvankelijk was de vervallenverklaring van de verzekering in te roepen tenzij in nauwkeurig bepaalde gevallen.

Alhoewel het Protocol van Brussel van 1938 op het gebied van de verzekering een werkelijke verbetering aanbracht aan het Verdrag van Rome van 1933, moest niettemin worden geconstateerd dat de Hoge Verdragsluitende Partijen geen haast aan de dag legden om het Verdrag met Protocol te bekrachtigen.

Slechts twee landen gingen hiertoe over, nl. Guatemala en Brazilië, bekrachtigingen die echter voor gevolg hadden dat het aantal op vijf werd gebracht en het Verdrag van 1933 van kracht werd.

Onder de stuwkracht van het O.A.C.I. werd na wereldoorlog II het vraagstuk weer ter studie genomen en in samenwerking met de I.A.T.A. en de I.U.A.I. werd door het Juridisch Comité van de O.A.C.I. in januari 1951 te Mexico een Ontwerpverdrag voorbereid, dat ter goedkeuring aan de Conferentie te Rome in 1952 werd voorgelegd en dat leidde tot het Verdrag van 7 oktober 1952 (6).

Het kan niet gezegd dat de Conferentie een succes boekte, want op 32 deelnemende Staten werd het Verdrag slechts door 15 ondertekend. De V.S. van Amerika en Engeland bevinden zich niet tussen de ondertekenaars.

Dit nieuwe Verdrag bevestigde het karakter van de aansprakelijkheid door het eerste Verdrag aanvaard, nl. een risico-aansprakelijkheid (objectieve) die enerzijds begrensd is en anderzijds door waarborgen gedekt.

Welke is deze?

Artikel 1 van het Verdrag bepaalt uitdrukkelijk: «Elk persoon die op het aardoppervlak schade lijdt, heeft, onder de bij dit Verdrag bepaalde voorwaarden, recht op vergoeding, enkel en alleen door het feit dat het vaststaat dat de schade te wijten is aan een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of aan een daaruit vallende persoon of zaak».

Dit betekent dat het Verdrag zich kortdaat uitspreekt voor de objectieve aansprakelijkheid (7), van de houder van het luchtvaartuig en onbewimpeld de theorie van het risico bijtreedt (8).

Geen enkel element betreffende de subjectieve aansprakelijkheid van de houder van het luchtvaartuig wordt in aanmerking genomen en het is derhalve zonder invloed of deze al dan niet enige schuld treft. Zelfs het bewijs van het bestaan van overmacht blijft buiten beschouwing.

Voor het aanvaarden van het risicobeginsel in het Verdrag van 1933 had de verslaggever van de C.I.T.E.J.A. zich op volgende argumenten beroepen:

1° de eminente positie van het luchtvaartuig tegenover de derden op de grond;

2° de onmogelijkheid van de gelaedeerde om in de meerderheid van de gevallen het bewijs van schuld te leveren van de houder van het luchtvaartuig;

3° het gebruik van een toestel, dat nieuwe risico's en bijzondere gevaren met zich brengt, verplicht de houder tot een garantie-plicht ten aanzien van personen, die vreemd zijn aan dit gebruik;

4° de objectieve aansprakelijkheid is het corollarium van de vrijheid van het overvliegen van particulier bezit (9).

Het is slechts ten uitzonderlijken titel dat de houder van het luchtvaartuig ontvankelijk is zijn aansprakelijkheid af te wijzen:

1) Wanneer de schade niet het rechtstreeks gevolg is van het feit dat haar veroorzaakt heeft of indien ze

alleen te wijten is aan het feit dat het luchtvaartuig door het luchtruim vliegt overeenkomstig de geldende bepalingen betreffende het vervoer. (Artikel 1)

2) Wanneer hij ervan doet blijken dat de schade uitsluitend te wijten is aan de persoon die de schade geleden heeft of aan diens personeel.

Bij gedeeltelijke aansprakelijkheid van de gelaedeerde dient de vergoeding verminderd in de mate dat die schuld tot de schade heeft bijgedragen.

Er bestaat 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.

Deze objectieve aansprakelijkheid werd echter in haar gevolgen beperkt, behoudens in nauwkeurig bij het Verdrag bepaalde gevallen.

II. Het schade-element.

A. Welke schade wordt vergoed?

De schade aan personen of goederen veroorzaakt op het aardoppervlak door een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of door een daaruit vallend persoon of zaak.

1° Een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig.

Voor de toepassing van het Verdrag wordt een luchtvaartuig als zich in de lucht bevindend beschouwd, vanaf het ogenblik dat de drijfkracht wordt aangewend om op te stijgen tot op het ogenblik dat de landing geheel volbracht is.

Betreft het een aërostaat, dan geldt de uitdrukking « zich in de lucht bevindend » voor de periode tussen het ogenblik waarop die aërostaat van de grond wordt losgemaakt en dat waarop hij er opnieuw aan vastgemaakt is. (Artikel 1, lid 2.)

a) Wat is een luchtvaartuig?

Noch het Verdrag van 1933 noch het Verdrag van 1952 bepalen wat onder luchtvaartuig moet worden verstaan.

Bij ontstentenis van begripsomschrijving in het Verdrag zelf, past het de bepaling te nemen die door de nationale wet wordt gegeven. Artikel 1 van de Wet van 27 juni 1937⁽¹⁰⁾ bepaalt dat onder luchtvaartuigen dient te worden begrepen: « alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht er op uitoefent »⁽¹¹⁾.

Artikel 26 van het Verdrag bepaalt dat het Verdrag niet geldt voor de schade die door militaire, douane- of politieluchtvaartuigen veroorzaakt wordt.

b) Een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt.

De Engelse en Franse teksten spreken respectievelijk van « inflight » en « en vol ».

Het nauwkeurig bepalen van dit begrip gaf aanleiding tot heel wat discussie⁽¹²⁾. Ten slotte werd men het eens om het luchtvaartuig als zich in de lucht bevindend te beschouwen, « van af het ogenblik dat de drijfkracht wordt aangewend om op te stijgen tot op het ogenblik dat de landing geheel volbracht is ». Betreft het een aërostaat, dan geldt de uitdrukking « zich in lucht bevindend » voor de periode tussen het ogenblik waarop die aërostaat van de grond wordt losgemaakt en dat waarop hij er opnieuw aan vastgemaakt is. (Artikel 1, lid 2.)

Deze omschrijving omvat zowel de horizontale

vlucht van het gewoon luchtvaartuig als de verticale vlucht van de helicopter⁽¹³⁾.

Valt niet onder toepassing van het Verdrag, de schade voortvloeiend uit verrichtingen die niet rechtstreeks betrekking hebben op het starten, landen of vliegen⁽¹⁴⁾. Ook het overbrengen van een luchtvaartuig naar een hangar, na het beëindigen van de vlucht, kan hieronder niet worden gerangschikt, zelfs wanneer dit geschiedt met eigen middelen⁽¹⁵⁾. In dat geval geldt o.i. de toepassing van artikel 1384, lid 1 van het Burgerlijk Wetboek.

c) Oorzakelijk verband tussen de vlucht en de schade.

Conform de algemeen geldende principes moet er daarenboven een oorzakelijk verband bestaan tussen de vlucht van het luchtvaartuig en de te vergoeden schade.

Het Verdrag van 1933 beperkte er zich toe te bepalen dat elke schade recht geeft op vergoeding op de enkele grond van de vaststelling van haar bestaan en dat ze afkomstig is van het luchtvaartuig.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden heeft men gepoogd dit oorzakelijk verband nader toe te lichten. Men stelde voor alleen deze schade in aanmerking te nemen die voortspruit uit een contact tussen het luchtvaartuig en een persoon of een zaak op het aardoppervlak⁽¹⁶⁾.

In het ontwerp van Taormina (januari 1950) werd deze omschrijving weggelaten en vervangen door: « Quiconque subit un dommage à la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente convention par cela seul que le dommage provient, par contact, feu ou explosion, d'un aéronef en vol ou d'une personne ou objet tombant de celui-ci »⁽¹⁷⁾.

Het Montreal-ontwerp van het Juridisch Comité van de O.A.C.I. van juni 1950 verwierp deze omschrijving als niet conform aan de begrippen van de objectieve aansprakelijkheid⁽¹⁸⁾.

Kan er geen aanleiding bestaan tot schadevergoeding zonder rechtstreeks contact?

Deze vraag roept het probleem op van de ruststoring en van de schade teweeg gebracht door het geregeld overvliegen en het daarmee gepaard gaande lawaai⁽¹⁹⁾.

In 1933 reeds werd door de Duitse delegatie voorgesteld te spreken van een « ongeval » dat schade toebrengt. Indien ten gevolge van het overvliegen van een weide de zich daarin bevindende paarden schrikken, op hol slaan en een persoon doden, zou het Verdrag toepasselijk zijn. Wanneer echter de paarden vermageren door de onrust teweeg gebracht door het geregeld overvliegen, zou het Verdrag niet kunnen worden ingeroepen⁽²⁰⁾.

Dit voorstel werd verworpen⁽²¹⁾.

In 1952 werd het vraagstuk te Rome opnieuw ter sprake gebracht en de Conferentie heeft het opgelost: « Er bestaat geen aanleiding tot vergoeding, indien de schade niet het rechtstreeks gevolg is van het feit dat haar veroorzaakt heeft of indien zij alleen te wijten is aan het feit dat het luchtvaartuig door het luchtruim vliegt overeenkomstig de geldende bepalingen betreffende het luchtverkeer ». (Artikel 1, lid 1, in fine.)⁽²²⁾

Alleen het « buitengewoon » lawaai door het onregelmatig overvliegen veroorzaakt zou desgevallend aanleiding kunnen geven tot schadevergoeding op basis van de bepalingen van het Verdrag⁽²³⁾.

Daar echter het Verdrag op dit punt geen voorschriften bevat, dient men voor nadere verklaring de

ationale wetgeving te raadplegen of de internationale overeenkomst die krachtens de nationale wet zou gelden (24).

d) *Militaire, douane- en politieluchtvaartuigen.*

Artikel 26 van het Verdrag sluit uitdrukkelijk uit de schade veroorzaakt door militaire, douane- en politieluchtvaartuigen.

Deze bepaling herneemt deze van artikel 21 van het Verdrag van 1933.

Worden hierbij niet geassimileerd, ondanks de herhaalde pogingen hiertoe aangewend door de Verenigde Staten en Canada, de luchtvaartuigen van private luchtvaartmaatschappijen in staatsdienst gebruikt (25).

Niettemin dient het begrip « militaire, douane- en politieluchtvaartuigen » te worden verklaard aan de hand van de nationale wet.

Welnu, de Wet van 27 juni 1937, artikel 1, rangschikt onder « Staatsluchtvaartuigen » de militaire luchtvaartuigen en de luchtvaartuigen gebezigd door staatsdiensten, als politie en douane; hieruit zou men kunnen besluiten dat het Verdrag eventueel zou van toepassing zijn op particuliere luchtvaartuigen gebezigd in staatsdiensten. Dergelijke interpretatie zou echter in strijd zijn met de ondubbelzinnige beslissing door de Conferentie genomen op dit punt in gevolge het door de Verenigde Staten gedane voorstel tot uitbreiding, voorstel dat met 8 tegen 6 stemmen werd verworpen (26).

e) *Gewapend conflict of burgerlijke onlusten.*

Artikel 5 van het Verdrag bepaalt dat de persoon die krachtens het Verdrag aansprakelijk is, niet gehouden is de schade te vergoeden indien deze het rechtstreekse gevolg is van een gewapend conflict of van burgerlijke onlusten. Dit is eveneens het geval wanneer het gebruik van het luchtvaartuig bij overheidsbeslissing aan de houder ervan wordt ontnomen (27). Het geldt hier een toepassing van het algemeen aanvaard principe dat overheidsdaden met daden van overmacht worden gelijkgesteld. Dit sluit echter niet uit dat op voet van de algemene aansprakelijkheid de houder toch zou gehouden zijn, indien hij voorafgaandelijk een fout beging (28).

f) *Quid wanneer de schade door botsingen van luchtvaartuigen wordt veroorzaakt?*

Wanneer twee of meer zich in de lucht bevindende luchtvaartuigen in aanvaring gekomen zijn of elkaar in hun evoluties gehinderd hebben en daardoor schade werd veroorzaakt op het aardoppervlak of wanneer twee of meer luchtvaartuigen samen zulke schade veroorzaakt hebben, wordt ieder der luchtvaartuigen beschouwd als hebbende schade veroorzaakt en is de exploitant van ieder daarvan aansprakelijk in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij het Verdrag zijn voorzien. (Artikel 7)

Tegenover de derden op het aardoppervlak, kan derhalve de exploitant de aansprakelijkheid van anderen niet inroepen, om zelf van zijn aansprakelijkheid te worden ontslaan (29).

2° *Schade te wijten aan een uit een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig vallend persoon of zaak.* (Artikel 1, lid 1)

Het Verdrag van Rome van 1933 sprak van « enig uit het luchtvaartuig vallend voorwerp, zelfs in geval het betreft het uitwerpen van ballast overeenkomstig de voorschriften of het uitwerpen in noodtoestand „of” door enig zich aan boord van het luchtvaartuig be-

vindend persoon, behalve in geval het een daad betreft, welke buiten de exploitatie van het luchtvaartuig opzettelijk is verricht door een persoon die geen deel uitmaakt van de bemanning, zonder dat de houder of zijn ondergeschikten zulks hebben kunnen verhinderen ».

Deze bepalingen werden weggelaten en de objectieve aansprakelijkheid van de houder is dus volledig.

B. *Aard van de schade.*

In het ontwerp-verdrag van 1933 was er spraak van « tout dommage causé par un aéronef aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation ». En artikel 1 van het Verdrag van 1933 bepaalde: « de schade veroorzaakt... aan personen of goederen... geeft recht op vergoeding ».

In artikel 1 van het Verdrag van 1952 wordt het: « Elk persoon die... schade lijdt heeft, ..., recht op vergoeding... »

Deze schade omvat zowel schade aan personen als schade aan goederen.

1° *Schade aan goederen.*

Onder goederen moet worden verstaan « tout ce qui est un élément de fortune ou de richesse susceptible d'appropriation au profit d'un individu ou d'une collectivité » (30).

Het geldt hier zowel materiële als immateriële goederen. De rechter ten gronde beslissend oordeelt hierover op soevereine wijze (31).

2° *Schade aan personen.*

Wat betreft de personen komt zowel de materiële als de morele schade in aanmerking.

3° *Het Verdrag is niet van toepassing wat betreft schade waarvan de aansprakelijkheid contractueel werd geregeld.*

Inderdaad, artikel 25 van het Verdrag bepaalt uitdrukkelijk dat het niet van toepassing is voor de op het aardoppervlak berokkende schade indien de aansprakelijkheid voor die schade geregeld is hetzij bij een contract tussen de persoon die de schade lijdt en de exploitant of de persoon die het recht had het luchtvaartuig te gebruiken op het ogenblik dat de schade veroorzaakt werd, hetzij bij de wet op de arbeidsregeling die op de tussen die personen gesloten arbeidscontracten toepasselijk is.

Conform deze bepaling verjaagt de contractuele aansprakelijkheid de objectieve aansprakelijkheid en dient de verantwoordelijkheid te worden beoordeeld in verband met de clausules van het contract.

Zoals terecht werd onderstreept door de Franse afgevaardigde M. Garnault, « les profits que la convention comporte au bénéfice des tiers innocents n'ont pas besoin d'être accordés à des personnes qui ont mesuré ce risque et qui l'ont assumé au résultat d'un contrat qui définit un régime de responsabilité particulier » (32).

De bepaling van artikel 25 stemt grotendeels overeen met deze van artikel 22 van het Verdrag van 1933 (32bis).

De personen die deelnemen aan de uitoefening van het luchtverkeer hetzij in de lucht hetzij op de grond, zijn trouwens gedekt door een arbeiders- of bediendencontract, dat bij ongeval in België een wettelijke bescherming vindt in de Wet van 24 december 1903 en de wetten die deze achtereenvolgens hebben gewijzigd, en die werden samengeschaald bij Koninklijk Besluit van 28 september 1931.

Geldt het een persoon die niet in dienstverband staat tot de houder van het luchtvaartuig dat de schade veroorzaakte, dan past het de geschapen juridische toestand nader te ontleden.

a) de schade wordt toegebracht aan een zich op het aardoppervlak bevindend persoon met wien de houder van het luchtvaartuig een vervoercontract heeft gesloten.

In dit geval is artikel 17 van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 van toepassing. Dit artikel bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade, ontstaan in geval van dood, verwonding of enig ander letsel door een passagier geleden aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig (33).

b) De schade wordt toegebracht aan zich op het aardoppervlak bevindende bagage of goederen, welke, krachtens een door de houder van het luchtvaartuig gesloten vervoercontract, worden vervoerd.

In dit geval geldt de toepassing van artikel 18 van het Verdrag van Warschau. Dit artikel bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade veroorzaakt aan aangegeven bagage of goederen tijdens het luchtvervoer d.i. gedurende het tijdperk dat de bagage of goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden, hetzij dat dit is op het luchtvaartterrein of aan boord van een luchtvaartuig of waar dan ook in geval van landing buiten het luchtvaartterrein (34).

c) De schade wordt toegebracht aan een zich op een luchtvaartterrein bevindend bediende van een maatschappij die vreemd is aan de houder van het luchtvaartuig of aan een zich op het luchtvaartterrein bevindend passagier, die een vervoercontract afsloot met een andere maatschappij dan deze van de houder of aan een persoon die om een of andere reden op het luchtvaartterrein aanwezig is.

Volgens Goedhuis zouden deze personen niet kunnen beschouwd worden als volledig vreemd aan de exploitatie van de luchtvaart en zou het Verdrag voor wat hen betreft geen toepassing vinden (35). De Juglart daarentegen is de mening toegedaan dat onder het regiem van het Verdrag van 1952, dat op dit punt meer soepel is dan het Verdrag van 1933, het Verdrag wel van toepassing is (36). De afgevaardigde van de I.A.T.A., M. Cooper, uitte zich in dezelfde zin op de Conferentie: « Il a toujours pensé qu'en réalité cela signifiait que s'il existait un contrat de transport, et que le dommage à la personne ou aux marchandises à la surface ne rentrait pas dans la signification technique du contrat de transport, cette Convention devrait s'appliquer. Il ne voit pas quelles seraient les raisons pour ne pas l'appliquer » (37).

d) Geldt het schade toegebracht aan reizigers of goederen die op het vliegveld reeds ingescheept zijn, schade veroorzaakt door aanvaring met een ander luchtvaartuig, dan is het Verdrag van Warschau van toepassing.

e) Het Verdrag specificeert niet in artikel 25 welke contracten in aanmerking komen. De tekst ervan luidt: « Indien de aansprakelijkheid voor de schade geregeld is, hetzij bij een contract tussen de persoon die schade lijdt en de exploitant of de persoon die het recht had het luchtvaartuig te gebruiken op het ogenblik dat de schade veroorzaakt werd, hetzij bij de wet op de arbeidsregeling die op de tussen die personen gesloten arbeidscontracten toepasselijk is.

Derhalve geldt artikel 25 niet alleen voor schade die geregeld is bij vervoer- of arbeidscontracten maar

ook voor wat betreft de schade die werd geregeld bij hetzij gelijk welk contract.

Niets belet inderdaad de exploitant met de persoon die om een of andere reden op het luchtvaartterrein komt een contract af te sluiten waarbij alle aansprakelijkheid bij ongeval wordt uitgesloten (37bis).

Vermits de heersende rechtspraak in België aanvaardt dat de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek niet van openbare orde zijn, bestaat er geen bezwaar dat de exploitant zich van zijn objectieve aansprakelijkheid, zoals deze voortspruit uit het Verdrag van Rome, of van zijn delictuele aansprakelijkheid wettelijk zou ontlasten (38). Uitzondering dient enkel te worden gemaakt voor wat betreft de gevolgen van bedrog of grove schuld, ten minste voor zover het bedingen van niet aansprakelijkheid geldt voor eigen schuld (39). Voor opzet en grove schuld van personeel bestaat geen eensgezindheid betreffende de geldigheid van de bedingen van niet aansprakelijkheid. Op het contractueel plan aanvaardt sommige rechtsleer en rechtspraak de geldigheid niet (40) terwijl andere ze wel aanvaarden. Op het delictuele plan zouden de bedingen geldig zijn (41).

f) Quid wanneer het kosteloos vervoer geldt?

Artikel 1 van het Verdrag van Warschau bepaalt dat dit Verdrag slechts van toepassing is op het kosteloos vervoer met luchtvaartuigen, door een luchtvervoeronderneming bewerkstelligd. Elk ander kosteloos vervoer is derhalve niet gedekt door de bepalingen van het Verdrag van Warschau (42).

Vermits doorgaans geen contract aan de basis ligt van dergelijk kosteloos vervoer, komt het ons voor dat alleen de delictuele aansprakelijkheid in aanmerking komt.

De Engelse afgevaardigde, M. Evans, had op de Conferentie te Rome in 1952 voorgesteld de toepassing van het Verdrag uit te breiden zodat de gevallen die door het Verdrag van Warschau niet zouden zijn gedekt, b.v. bij kosteloos vervoer hierboven vermeld, onder toepassing zouden vallen van het Verdrag van Rome van 1952. Dit voorstel werd verworpen (43).

In elk geval zou het Verdrag van Rome geen toepassing vinden op personen of goederen welke aan boord van een zich in de lucht bevindend voertuig vertoeven (44).

C. Uitsluiting van elke schade veroorzaakt aan een ander in vlucht zijnde luchtvaartuig. (Artikel 24)

Artikel 24 van het Verdrag bepaalt inderdaad dat de bepalingen van het Verdrag niet gelden voor de schade veroorzaakt aan een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig en aan de personen of goederen die zich aan boord van dat luchtvaartuig bevinden.

Het Verdrag van 1933 bevatte dergelijke bepaling niet. Ze werd ingelast ten einde elke discussie op dit punt te vermijden, in afwachting dat een bijzonder Verdrag het vraagstuk van de aanvaring regelt (44).

Zoals we hoger zagen bepaalt artikel 1, lid 2 wanneer een luchtvaartuig wordt geacht zich in de lucht te bevinden.

Bevindt het luchtvaartuig, dat wordt beschadigd, zich niet in de lucht conform voornoemd artikel, dan is eventueel het Verdrag van Rome van toepassing (45).

Het spreekt van zelf dat voor wat betreft de personen en goederen welke zich aan boord van het door aanvaring beschadigde luchtvaartuig bevinden het Verdrag van Warschau gebeurlijk toepassing vindt, ten minste voor zover de schade werd berokkend tijdens het luchtvervoer conform artikel 18 van dit Verdrag.

D. *Schade veroorzaakt aan een zich in volle zee bevindend luchtvaartuig of schip.* (Artikel 23, lid 2)

Dit tweede lid van artikel 23 bepaalt dat, waar het eerste lid voorschrijft dat het Verdrag enkel geldt voor schade die op het grondgebied van een Verdragsluitende Staat wordt veroorzaakt door een luchtvaartuig in een andere Verdragsluitende Staat ingeschreven, een zich in volle zee bevindend schip of luchtvaartuig beschouwd wordt als deel uitmakend van het grondgebied van de Staat waarbij het is ingeschreven.

Derhalve valt de schade veroorzaakt aan op zee stil liggende schepen of luchtvaartuigen behorend tot een Verdragsluitende Staat door een luchtvaartuig van een ander Verdragsluitende Staat wel onder toepassing van het Verdrag van Rome.

Het Verdrag betreffende de aanvaring zal ook op dit punt moeten rekening houden met het feit dat deze zich op zee bevindende schepen of luchtvaartuigen eveneens in beweging kunnen zijn.

III. Voorwaarden betreffende identiteit van het vliegtuig en plaats van ongeval. (Artikel 23, lid 1)

A. *Qua luchtvaartuig.*

Het schadetoebrengend luchtvaartuig moet ingeschreven zijn in een Staat die het Verdrag heeft goedgekeurd.

Geldt het derhalve een luchtvaartuig dat ingeschreven is in een Staat die tot het Verdrag niet is getreden, dan kunnen de bepalingen van het Verdrag niet worden ingeroepen.

B. *Qua plaats.*

1° De schade moet zijn toegebracht op het aardoppervlak en in dat opzicht verwijzen we naar de uitzonderingen die we reeds ontleed hebben en die we aantreffen in de artikelen 23, §2 en 24 van het verdrag.

2° De schade moet tevens zijn toegebracht binnen het grondgebied van een ander Verdragsluitende Staat dan deze waar het luchtvaartuig dat de schade veroorzaakt heeft, is ingeschreven.

Dit betekent dat wanneer een luchtvaartuig schade veroorzaakt in de Staat waarvan het luchtvaartuig de nationaliteit bezit, het Verdrag niet van toepassing is.

Wel werd door de Conferentie herhaald de wens uitgedrukt dat de Verdragstaten hun interne wetgeving zouden in harmonie brengen met de bepalingen van het Verdrag, doch tot dusverre werd die wens geen werkelijkheid (46).

Merken we niettemin op dat de Belgische Wet van 11 september 1936 (artikel 2) gevolg gaf aan deze wens, reeds vroeger uitgedrukt, en dat het Verdrag van 1933 als zodanig ook van toepassing is in België op luchtvaartuigen van Belgische nationaliteit.

Onderstrepen we verder dat het Verdrag toepassing vindt onverschillig of de gelaedeerde al dan niet onderdaan is van een Verdragstaat. Vereist is dat hij schade heeft geleden binnen het grondgebied van een Verdragstaat, en dat het schade toebrengend luchtvaartuig ingeschreven is in een ander Verdragstaat.

Het volstaat dus dat een van beiden geen Verdragstaat is opdat de gelaedeerde niet ontvankelijk is zich op de bepalingen van het Verdrag te beroepen.

IV. Wie moet de schade vergoeden? (Artikel 2)

A. *De houder of exploitant van het luchtvaartuig* (47).

Krachtens artikel 2, lid 1 van het Verdrag rust de

verplichting tot het vergoeden van de schade bedoeld in artikel 1 van het Verdrag op de exploitant van het luchtvaartuig.

Wie is exploitant?

Conform artikel 2, letter a) van het Verdrag is exploitant degene die het luchtvaartuig gebruikt op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt.

Wordt echter geacht de 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 (47bis).

Conform artikel 2, tweede lid, letter b), wordt geacht een luchtvaartuig te gebruiken, hij die zulks persoonlijk doet of wel door tussenkomst van zijn personeel (48), dat tijdens de uitoefening van zijn functies al dan niet binnen de perken van zijn bevoegdheid handelt (49).

Ten einde voor het slachtoffer alle moeilijkheden van procedure of andere uit de weg te ruimen wat betreft de identiteit van de persoon die aansprakelijk is, voegt artikel 2, derde lid, er aan toe dat « de in het luchtvaartuigregister ingeschreven eigenaar geacht wordt de exploitant te zijn en als dusdanig aansprakelijk is, tenware hij tijdens de procedure tot beoordeling van zijn aansprakelijkheid bewijst dat een ander persoon de exploitant is en hij alsdan, voor zover de procedure zulks veroorlooft, passende maatregelen treft om die persoon in de zaak te betrekken (50).

En artikel 3 schrijft verder voor dat « wanneer de persoon, die op het ogenblik dat de schade zich heeft voorgedaan de exploitant was, niet uitsluitend het recht had om het luchtvaartuig te gebruiken voor een periode van meer dan veertien dagen, berekend van af het ogenblik waarop het recht om het luchtvaartuig te gebruiken is ontstaan, is hij die dat recht verleend heeft met die persoon hoofdelijk aansprakelijk, met dien verstande dat ieder van hen aansprakelijk is in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij dit Verdrag voorzien zijn.

Dit artikel heeft vooral op het oog het in bruikleen of huur geven van een luchtvaartuig aan verschillende personen, zoals dit vaak gebeurt in Aeroclubs (51).

B. *De exploitant en de wederrechtelijke gebruiker.*

Desaangaande beschikt artikel 4: « indien een persoon een luchtvaartuig gebruikt zonder de toestemming van hem die het recht heeft om de navigatie te leiden, is deze laatste, ten ware hij ervan doet blijken dat hij al het nodige gedaan heeft om dat gebruik te vermijden, met de onrechtmatige gebruiker hoofdelijk aansprakelijk voor de schade welke krachtens artikel 1 dient vergoed, met dien verstande dat ieder van hen aansprakelijk is in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij dit Verdrag voorzien zijn. »

Bij toepassing van artikel 12, lid 2, is overigens de aansprakelijkheid van de persoon die zich op ongeoorloofde wijze meester maakt van een luchtvaartuig en het bezigt zonder toestemming van de persoon die het recht heeft het te gebruiken, onbepaald.

De solidariteit van de exploitant met de wederrechtelijke gebruiker vervalt slechts wanneer eerstgeboemde het bewijs levert dat geen schuld hem treft en dat hij alles in het werk stelde om het wederrechtelijke gebruik te voorkomen.

telijk gebruik van het luchtvaartuig te verhinderen (52).

Dit begrip van overmacht stemt overeen met de omschrijving ervan die we aantreffen in de artikelen 27, § 2 van de C.I.M. en 17 § 2 van de C.M.R. (53).

C. Eventueel verhaalrecht van de verantwoordelijk gestelde.

Artikel 10 bepaalt dat het Verdrag in genen dele vooruit loopt op de beslissing betreffende de vraag of de personen die krachtens haar bepalingen voor aansprakelijk gehouden worden, al dan niet verhaal op enig ander persoon kunnen nemen.

De tekst is bijna integraal de weergave van de bepaling van artikel 7 van het Verdrag van 1933.

Het verhaalrecht wordt door de nationale wetgeving geregeld, in het raam van de principes van internationaal privaatrecht. Als zodanig kunnen b.v. in aanmerking komen de fabricant van het luchtvaartuig, het personeel met het onderhoud gelast, de controleuren van het luchtverkeer (54).

D. Middelen van verweer.

In de meeste wetgevingen en internationale overeenkomsten wordt principieel aanvaard dat de verantwoordelijke persoon zich van zijn aansprakelijkheid kan ontlasten indien hij bewijst dat de schade die werd veroorzaakt moet worden toegeschreven :

- 1) aan de schuld van het slachtoffer;
- 2) aan de schuld van een derde;
- 3) aan overmacht (55).

Artikel 3 van het Verdrag van 1933 bepaalde dat de in artikel 2 bedoelde aansprakelijkheid slechts kon worden verminderd of afgewenteld ingeval de schuld van de getroffen persoon de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.

Artikel 2, lid 2 letter b), bepaalde dat wanneer de schade werd veroorzaakt door een zich aan boord van het luchtvaartuig bevindend persoon, de aansprakelijkheid verdween indien het een daad betrof, welke buiten de exploitatie van het luchtvaartuig, opzettelijk was verricht door een persoon die geen deel uitmaakte van de bemanning, zonder dat de houder of zijn ondergeschikten dit hadden kunnen verhinderen (56).

Ten slotte voorzag artikel 5 dat de houder niet aansprakelijk was wanneer het luchtvaartuig zonder toestemming werd gebruikt door een derde, ten minste indien de houder alle maatregelen had getroffen om het onrechtmatig gebruik te vermijden.

Het Verdrag van 1952 voorziet enkel als verweermiddelen :

- 1° De schuld van het slachtoffer of van zijn personeel,
- 2° Het gewapend conflict, de burgerlijke onlusten of de overheidsdaad.

1° De schuld van het slachtoffer of van zijn personeel.

Artikel 6, lid 1, voorziet dat « de persoon die krachtens dit Verdrag aansprakelijk mocht zijn, niet verplicht zal zijn de schade te vergoeden indien hij er van doet blijken dat die schade uitsluitend te wijten is aan de persoon die de schade geleden heeft of aan dezes personeel.

Bewijst de aansprakelijke persoon dat de schade gedeeltelijk door de schuld van de persoon die de schade geleden heeft of van dezes personeel berokkend werd, dan dient de vergoeding verminderd in zulke mate als die schuld tot de schade bijgedragen heeft. Er bestaat echter geen aanleiding tot vrijstelling of 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. »

En lid 2 van artikel 6 voegt er aan toe : « In geval een persoon een vordering instelt tot vergoeding van schade die uit de dood van een ander persoon of uit de door hem opgelopen letsels voortvloeit, heeft de schuld van deze persoon of van zijn personeel eveneens de in voorgaande paragraaf voorziene gevolgen ».

Dit tweede lid, zoals M. Garnault (Frankrijk) het terecht onderstreepte, kan, ten minste ook bij ons, als overbodig worden bestempeld, vermits de rechtverkrijger niet meer recht kan bezitten dan zijn rechtgever (57).

2° Gewapend conflict, burgerlijke onlusten, of overheidsdaad.

Artikel 5 bepaalt op dit punt : « De persoon die krachtens dit Verdrag aansprakelijk mocht zijn, zal niet verplicht zijn de schade te vergoeden indien deze het rechtstreeks gevolg is van een gewapend conflict of van burgerlijke onlusten dan wel indien die persoon het gebruik van het luchtvaartuig bij overheidsbeslissing werd ontnomen ».

We hebben hierboven reeds naar dit model verwezen, dat werd ingelast om de houder of exploitant op gelijke voet te stellen met de verzekeraar die conform artikel 1, lid 1 van het Protocol van Brussel gerechtigd was tot zijn ontlasting in te roepen het feit dat de schade werd veroorzaakt door een internationaal gewapend conflict of ten gevolge van burgerlijke onlusten (58).

Deze middelen van verweer kunnen zowel door de in paragraaf 3 van artikel 2 en in de artikelen 3 en 4 bedoelde personen worden aangewend als door de exploitant of eigenaar die in het luchtvaartregister is ingeschreven. Dit zijn de personen die in ondergeschikte orde aansprakelijk kunnen zijn.

Als middelen van verweer komen derhalve noch de schuld van derden noch de overmacht in aanmerking.

De schuld van derden vormt in feite een bijzondere grond van niet aansprakelijkheid gesteund op overmacht.

Vermits nu eenmaal de objectieve aansprakelijkheid tot basis van het Verdrag werd aanvaard, en de overmacht als zodanig als verweermiddel werd geweerd, ging het niet op een bijzonder geval van overmacht te weerhouden en besliste de Conferentie dat een voorstel in die zin gedaan door het Verenigde Koninkrijk niet kon worden aangenomen (59).

Wel te verstaan bewaart de exploitant een verhaal op de verantwoordelijke derde, doch in de meeste gevallen zal dit illusoir zijn (60).

V. Aansprakelijkheidsgrenzen.

Zoals hoger reeds werd onderstreept bleef de Conferentie van Rome in 1952 getrouw aan de principes in zake aansprakelijkheid aanvaard in 1933, nl. de objectieve aansprakelijkheid die enerzijds binnen bepaalde grenzen blijft en anderzijds door passende waarborgen moet worden gedekt (61).

Terwijl voor wat betreft de basis van de aansprakelijkheid vrij spoedig een accoord kon worden bereikt werd op de Conferentie te Rome in 1933 vrij vinnig geredetwist betreffende de vraag of deze aansprakelijkheid al dan niet onbepaald zou zijn.

Verdedigden de onbepaalde aansprakelijkheid : Zwitserland, Finland, Joegoslavië, Polen, Rusland, Tsjechoslowakije, Oostenrijk, Zweden en Denemarken (61bis).

De aanvallen van deze landen werden echter afgeslagen en de Conferentie van 1933 aanvaardde de stelling der beperkte aansprakelijkheid en wel op grond van volgende overwegingen: de gelaedeerde op het aardoppervlak dient zo ruim mogelijk te worden vergoed doch deze vergoeding moet binnen redelijke perken blijven en voor de luchtvaart geen onmogelijk te dragen last vertegenwoordigen. De objectieve aansprakelijkheid, waarbij zelfs overmacht is uitgeschakeld, geeft hem reeds een sterke grondslag voor zijn recht op schadevergoeding.

De onbeperkte aansprakelijkheid, zelfs gecombineerd met het stelsel van de verzekering, zou een te zware last vertegenwoordigen van aard de luchtvaart in haar ontwikkeling te stremmen.

Derhalve bepaalde artikel 8 van het Verdrag van 1933:

1) De houder is aansprakelijk, voor elk ongeval, tot een som welke naar rede van 250 fr. per kilogram van het gewicht van het luchtvaartuig wordt bepaald. Onder het gewicht van het luchtvaartuig wordt verstaan het gewicht van het luchtvaartuig met de hoogste toegelaten lading, zoals die in het bewijs van luchtwaardigheid of enig ander ambtelijk stuk is aangekend.

2) Evenwel kan de grens der aansprakelijkheid van de houder niet lager zijn dan 600.000 fr., noch hoger dan 2.000.000 fr.

3) Een derde van die waarde is bestemd voor vergoeding van de aan goederen veroorzaakte schade en de overige twee derden voor vergoeding der aan personen veroorzaakte schaden, zonder dat in het laatste geval de schadevergoeding meer dan 200.000 frank per getroffen persoon kan bedragen.

En artikel 9 voegde er aan toe:

«Indien meer dan een persoon bij hetzelfde ongeval schade heeft ondergaan en het gezamenlijk bedrag, dat bij wijze van schadevergoeding moet worden betaald, de in artikel 8 aangegeven grenzen overschrijdt wordt overgegaan tot evenredige vermindering van ieders recht, opdat te zamen de bovenbedoelde grenzen niet worden overschreden.»

Ten uitzonderlijke titel is de houder onbeperkt gehouden:

a) Indien bewezen wordt, dat de schade een gevolg is van grove schuld of opzet van de houder zelf of van zijn ondergeschikten, tenzij hij bewijst, dat de schade een gevolg is van een fout bij de besturing, de leiding van de vaart of de navigatie of, indien het zijn ondergeschikten betreft, dat hij alle nodige maatregelen heeft genomen om de schade te verhinderen.

b) Indien hij niet een der in het Verdrag voorziene zekerheden heeft gesteld of indien de gestelde zekerheden niet geldig zijn of de aansprakelijkheid van de houder voor de schade, conform het Verdrag, veroorzaakt, niet dekken. (Artikel 14)

Op de voorbereidende Conferenties van Taormina (januari 1950), Montreal (juni 1950) en Mexico (1951) werden deze principes als zodanig niet aan het wankelen gebracht, doch onder de stuwkracht van de vertegenwoordigers van de Angelsaksische landen werd gepoogd een nieuwe graduatie in te voeren welke meer zou zijn aangepast aan de begrippen van schuld, van opzet of grove schuld⁽⁶²⁾.

Ten overstaan van de zeer uiteenlopende rechtspraak en rechtsleer in zake het begrip «grove schuld» en de onzekere inhoud van het begrip zelf, werd, onder invloed vooral van de I.A.T.A., het begrip «grove schuld» uitgeschakeld en bracht het Mexico-ontwerp een nieuwe formulering die, met het oog op

het bepalen van het opzet en de daarmee samen-ge-koppelde «grove schuld», niet meer naar de «lex fori» verwees.

Deze formulering inspireerde trouwens reeds gedeeltelijk het door het Haags Protocol van 1955 gewijzigd artikel 25 van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929^(62bis).

Het Verdrag van Rome van 1952 omvat thans volgende schikkingen:

1° Beperkte aansprakelijkheid: De exploitant, de eigenaar, elk krachtens artikelen 3 of 4 aansprakelijk persoon of hun personeel zijn, op het stuk der schade veroorzaakt door een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of door een daaruit vallend persoon of zaak, slechts in zover aansprakelijk als uitdrukkelijk bij dit Verdrag voorzien is. Deze bepaling vindt geen toepassing ten aanzien van de persoon die opzettelijk schade heeft willen veroorzaken.

Aldus artikel 9.

Dit betekent aldus dat ook het personeel, dat eventueel aansprakelijk zou zijn, op voet van het algemeen recht, gerechtigd is zich te beroepen op de bepalingen van het Verdrag, met uitzondering nochtans van het geval waarin opzettelijk schade werd veroorzaakt. In het raam van de nationale wet kan deze aansprakelijkheid zowel van burgerlijke als van strafrechtelijke aard zijn⁽⁶³⁾.

2° Omvang der vergoeding. (Artikel 11)

1) De vergoeding die op voet van artikel 1 door de aansprakelijke personen samen verschuldigd is, zal per luchtvaartuig en per voorval niet meer bedragen dan:

a) 500.000 fr., voor de luchtvaartuigen met een gewicht van ten hoogste 1.000 kilogram;

b) 500.000 fr. plus 400 fr. per kilogram boven de 1.000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 1.000 kilogram doch ten hoogste 6.000 kilogram;

c) 2.500.000 fr. plus 250 fr. per kilogram boven 6.000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 6.000 kilogram doch ten hoogste 20.000 kilogram;

d) 6.000.000 fr. plus 150 fr. per kilogram boven 20.000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 20.000 kilogram doch ten hoogste 50.000 kilogram;

e) 10.500.000 fr. plus 100 fr. per kilogram boven 50.000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 50.000 kilogram.

Hieruit blijkt dat, waar enerzijds voor bepaalde categorieën van lichte luchtvaartuigen verlagingen van het plafond werden aanvaard, anderzijds voor zware luchtvaartuigen verhogingen werden ingelast, zoals deze werden voorgesteld door de raad van de O.A.C.I.⁽⁶⁴⁾.

Het principe van de mobiele schaal werd bewaard, vermits de schadevergoeding in verhouding staat tot het gewicht van het luchtvaartuig.

2) Schade aan personen: in geval van dood of van letsel is de aansprakelijkheid beperkt tot ten hoogste 500.000 fr. per gedood of gewond persoon.

Het principe van de beperking per persoon gaf in 1933 reeds aanleiding tot heel wat discussies⁽⁶⁵⁾.

Ook te Mexico werd door sommige landen de wens uitgedrukt de vergoeding per persoon zo laag mogelijk te houden, hierbij verwijzend naar de oplossing aan dit probleem gegeven door artikel 22 van het Verdrag van Warschau⁽⁶⁶⁾.

Bijaldien het in dit Verdrag om een contractuele vergoeding gaat, vindt in het Verdrag van Rome de

schadeloosstelling haar oorzaak in een delict of een quasi-delict. De Franse afgevaardigde had zelfs voorgesteld dit lid zonder meer af te schaffen (67).

Ten einde eenvormigheid te verkrijgen werd dit voorstel verworpen en werd het plafond, dat het Mexico-ontwerp op 300.000 fr. bepaalde, tot 500.000 fr. verhoogd per gedood of gewond persoon (68). Deze beslissing werd getroffen op voorstel van de afgevaardigde van Mexico (69).

3) Wat omvat het begrip «gewicht»?

Dit is het volgens het bewijs van luchtwaardigheid hoogste toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig, eventueel de zwaarte van het vullingsgas niet inbegrepen. (Artikel 11, § 3)

4) Wat verstaat men onder goudfrank?

Zoals in het Verdrag van Warschau van 1929 en het Verdrag van Rome van 1933 geldt het hier een munteenheid gelijk aan 65,5 milligram goud met een gehalte aan fijnoud van 900 duizendsten. Die sommen kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers omgezet worden. De omzetting van die sommen in andere nationale munten dan de goudmunt zal, zo er een rechtsgeding geweest is, geschieden op grond van de goudwaarde dezer munten op de datum van het vonnis of, in het bij artikel 14 voorzien geval, op de datum van de verdeling.

De Wet van 7 april 1936, voor het Verdrag van Warschau en de Wet van 11 september 1936 voor het Verdrag van Rome van 1933 bepaalden dat voor de omzetting van deze eenheid in de nationale munt een coëfficiënt 2 dient te worden toegepast.

Het is klaar dat dit coëfficiënt thans onvoldoende is en niet beantwoordt aan de reële waarde van de goudfrank hierboven bepaald ten overstaan van de huidige waarde van de munteenheid (70).

Derhalve zou b.v. voor een D.C.6, met een gemiddeld gewicht van 50 tonnen, waarvoor de maximum uit te keren vergoeding 10.500.000 goudfrank zou bedragen, in de nationale munteenheid omgezet niet 21.000.000 B. frank bedragen, doch gelijk zijn aan 35.000.000 B. frank (71).

3° Verdeling der vergoeding en haar overdraagbaarheid. (Artikel 14)

In het Verdrag van 1933 was een derde van de waarde bepaald bij artikel 8 §§ 1 en 2 bestemd voor vergoeding van de aan goederen veroorzaakte schade en de overige twee derden voor vergoeding der aan personen veroorzaakte schade, zonder dat in het laatste geval de schadevergoeding meer dan 200.000 fr. per getroffen persoon kan bedragen.

Thans bepaalt artikel 14 dat indien het totaal bedrag der vastgestelde vergoeding hoger is dan het krachtens de bepalingen van dit Verdrag toepasselijk maximumbedrag der aansprakelijkheid, de volgende regelen toegepast worden, onder inachtneming van de bepalingen van paragraaf 2 van dit artikel, d.i. dat in geval van dood of van letsel de aansprakelijkheid beperkt is tot ten hoogste 500.000 fr. per gedood of gewond persoon:

a) indien de vergoedingen hetzij enkel verliezen aan mensenlevens of letsel, hetzij enkel aan goederen veroorzaakte schade betreffen, worden zij verminderd in verhouding tot haar respectief bedrag.

b) indien de vergoedingen én verliezen aan mensenlevens of letsel én schade aan goederen betreffen, wordt de helft van het bedrag der uit te keren som bij voorrang aangewend tot vergoeding van de verliezen aan mensenlevens en van het letsel en, in geval van ontoereikendheid, verdeeld in verhouding tot het

respectief bedrag van die schade. Het saldo der uit te keren som wordt over de vergoedingen voor materiële schade en, zo nodig, over het niet vereffende gedeelte der vergoedingen voor verliezen aan mensenlevens en voor letsel verdeeld in verhouding tot het bedrag van die vergoedingen.

4° Vergoedingen in geval verscheidene personen aansprakelijk zijn. (Artikel 13)

Artikel 14, eerste lid, bepaalt dat wanneer, bij toepassing van de artikelen 3 en 4, verscheidene personen aansprakelijk zijn voor een schade op het aardoppervlak veroorzaakt, of wanneer de in het luchtvaartuigregister ingeschreven eigenaar die als zodanig niet de exploitant was op voet van artikel 2 § 3 aansprakelijk gesteld wordt, kunnen de personen die de schade geleden hebben geen aanspraak maken op een hogere totale vergoeding dan de hoogste vergoeding die krachtens de bepalingen van dit Verdrag ten laste van gelijk welke der aansprakelijke personen kan gelegd worden.

De ratio legis is «que dans l'hypothèse d'une responsabilité solidaire, il ne pourrait pas y avoir de cumul des limites de responsabilité de chacun des exploitants, mais que les victimes pourraient avoir le droit de présenter leur demande d'indemnité à l'exploitant, qui est responsable du montant le plus élevé (72).

5° Vergoeding in geval van schade veroorzaakt door twee of meer zich in de lucht bevindende luchtvaartuigen die in aanvaring gekomen zijn of die elkaar in hun evoluties hebben gehinderd. (Artikel 7 en artikel 13 § 2)

In dat geval kan de persoon die schade lijdt worden vergoed tot beloop van het samengevoegd bedrag der hoogste vergoedingen die voor ieder der betrokken luchtvaartuigen vastgesteld zijn, doch geen enkel exploitant is aansprakelijk voor een hoger bedrag dan het voor zijn luchtvaartuig toepasselijk maximum, ten ware zijn aansprakelijkheid onbeperkt is bij toepassing van artikel 12.

Deze bepaling die voorzien was in het Mexico-ontwerp werd zonder discussie aangenomen door de Conferentie (73).

VI. Onbeperkte aansprakelijkheid.

Het artikel 14 van het Verdrag van 1933 bepaalde dat de houder van het luchtvaartuig niet het recht had zich te beroepen op de bepalingen van het Verdrag, welke zijn aansprakelijkheid beperken:

a) Indien bewezen wordt, dat de schade een gevolg is van grove schuld of opzet van de houder of zijn ondergeschikten, tenzij de houder bewijst, dat de schade een gevolg is van een fout bij de besturing, de leiding van de vaart of de navigatie of, indien het zijn ondergeschikten betreft, dat hij alle nodige maatregelen heeft genomen om de schade te verhinderen.

b) Indien hij niet een der in dit Verdrag voorziene zekerheden heeft gesteld of indien de gestelde zekerheden niet geldig zijn of de aansprakelijkheid van de houder voor de schade, welk volgens de voorwaarden en de grenzen van dit Verdrag is veroorzaakt, niet dekken.

a) Opzet of grove schuld.

Initiaal werd aan de Conferentie voorgesteld de termen van het Verdrag van Warschau over te nemen die luiden: «opzet of grove schuld, die volgens de wet van de rechter, voor wien de vordering wordt aanhangig gemaakt, met opzet wordt gelijkgesteld» (74).

Hiertegen werden talrijke bezwaren geopperd, o.m. dat de verwijzing naar de nationale wetten in de tekst van het Verdrag moest worden vermeden ten einde uniforme rechtspraak te bevorderen (75).

De Conferentie bewaarde nochtans de termen « grove schuld of opzet », doch liet na ze nader te omschrijven of precies te bepalen welke betekenis diende te worden gegeven aan het zo fel omstreden begrip « grove schuld ». Er werd eenvoudig onderstreept dat de betekenis ervan dezelfde was als deze die er aan gegeven werd door het Verdrag van Warschau (76). Welnu, voor wat betreft het Verdrag van Warschau mag zonder overdrijving worden onderstreept dat geen begrip meer aanleiding gegeven heeft tot vinnige discussie in rechtsleer en rechtspraak dan het begrip grove schuld opgenomen in artikel 25 van het Verdrag (77).

Het was dan ook niet te verwonderen dat de Conferentie van Rome van 1952 de termen van artikel 14 van het Verdrag van 1933 grondig wijzigde zoals het ook geschiedde voor het Verdrag van Warschau zelf nl. door het Haags Protocol van 28 september 1955 (78).

Het Verdrag van 1933 voorzag verder de mogelijkheid van ontlasting voor de houder, indien hij het bewijs leverde dat de schade het gevolg was van een nautische fout. Dit was eveneens geïnspireerd door het Verdrag van Warschau, dat hetzelfde voorzag in artikel 20 § 2 (79). De bepaling zelf was in dit laatste Verdrag overgenomen geweest uit het zee-recht, waar ze werd gerechtvaardigd door de onafhankelijkheid van de kapitein en de bemanning bij het besturen van het schip (80).

Het Verdrag van 1952 bracht op dit gebied een gevoelige wijziging.

Artikel 12 bepaalt thans in § 1 :

« 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. »

Deze tekst is de resultante van een zeer lange en levendige discussie.

Door volledige uitschakeling van de vage formule « grove schuld » of zelfs van het Engelse begrip « willful misconduct » werd het vraagstuk van de aansprakelijkheid veel klaarder omlijnd. Diensvolgens komen voortaan nog alleen in aanmerking de daden of de verzuimen waaraan opzet voorzigt.

Zoals Drion terecht opmerkt : « If the convention becomes law, the rule of limited liability will only be set aside in the criminal cases » (81).

Te onderstrepen valt dat het Verdrag spreekt van « een daad of een opzettelijk verzuim... met het inzicht schade te berokkenen » en niet « met het inzicht de schade te berokkenen ». Derhalve kan men terecht met Golstein (82) en Drion (83) besluiten dat de tekst hierdoor een veel ruimere betekenis krijgt en dat men diensvolgens moet aanvaarden dat de houder onbeperkt aansprakelijk is, zelfs wanneer hij, met het inzicht op het aardoppervlak een bepaalde schade te berokkenen, een andere schade, volledig vreemd aan de eerste, veroorzaakt.

In dat verband past het nog de aandacht te vestigen op het feit dat het ontwerp van Mexico een uitzondering voorzag wanneer de daad of het verzuim

tot voorwerp had een grotere schade te voorkomen. Dit betrof het vraagstuk van de noodtoestand.

Alhoewel in de tekst van het Verdrag deze uitzondering niet werd opgenomen, mag nochtans uit de voorbereidende werken worden besloten dat de noodtoestand als uitzondering blijft bestaan (84).

De tekst van artikel 12, §1, geeft verder een nieuwe omschrijving van de aansprakelijkheid van de houder voor de daad of het opzettelijk verzuim van de ondergeschikten.

De nautische fout wordt uitgeschakeld, doch in de plaats wordt gesteld dat de houder slechts onbeperkt aansprakelijk is, indien de ondergeschikten hebben gehandeld tijdens de uitoefening van hun functies en binnen de perken van hun bevoegdheid.

Wat dient men te verstaan onder « ondergeschikten » ?

De Franse tekst spreekt van « préposés », terwijl de Engelse vermeldt « servants or agents » (85).

Aangenomen wordt dat de betekenis aan de term « ondergeschikten » te geven dezelfde is als deze die we aantreffen in artikel 1384 B.W. (86).

Het gevaar bestaat echter dat de Engelse tekst, die gelijkwaardig is aan de Franse tekst, aanleiding geeft tot een veel breder verklaring (87).

Betreffende de aansprakelijkheid van de exploitant voor de daden van zijn personeel, stelt artikel 12 verder als voorwaarde, dat dit personeel handelende « tijdens de uitoefening van zijn functies en binnen de perken van zijn bevoegdheid ».

Deze bepaling was het voorwerp van vinnige discussie in de schoot van het Juridisch Comité van de O.A.C.I. en van de Conferentie van Mexico (1951).

Twee opvattingen stonden tegenover elkaar : volgens de eerste diende de aangestelde met de aansteller te worden vereenzelvigd, om reden dat de opzettelijke schuld van de aangestelde moet worden geacht een schuld te zijn van de aansteller, waardoor deze laatste er toe gehouden is de veroorzaakte schade integraal te vergoeden (88); volgens de tweede opvatting, die in het zeerecht wordt aanvaard (89), en meer en meer door de rechtsleer en rechtspraak wordt bijgetreden (90) is de aansteller, ingeval van opzettelijke schuld van zijn aangestelde, slechts aansprakelijk wanneer rechtstreeks te zijnen laste een schuld kan worden aangevoerd (91) (92).

In eerste lezing werd met 12 tegen 10 stemmen en 2 onthoudingen een tekst aangenomen waarbij werd bepaald « à moins que, dans le cas d'un acte ou d'une omission d'un préposé, il (de de aansteller) prouve qu'il n'aurait pas pu l'empêcher en prenant les mesures appropriées » (93).

In tweede lezing werd deze tekst aan een nieuw kruisvuur onderworpen op voorstel van de Amerikaanse afgevaardigde, waarna ten slotte de huidige tekst werd aanvaard (94) met 11 tegen 10 stemmen.

Het voorstel van de Amerikaanse afgevaardigde Nunnely was als volgt gemotiveerd : vermits het Verdrag tot grondslag neemt de objectieve doch beperkte aansprakelijkheid van de houder, met als uitzondering de opzettelijke daad of het opzettelijk verzuim, « cette exception ne devrait être élargie que lorsque l'exploitant est coupable de complicité ou a participé d'une manière active à l'acte illicite du préposé » (95). En verder verklaarde hij : « le texte de la proposition envisage une hypothèse où le fait d'agir de la manière qui y est prévue relève de la stricte compétence du préposé et il ne s'agit pas d'une instruction expresse de commettre cet acte donnée au préposé par l'exploitant. C'est le critère qui devrait s'appliquer dans cette hypothèse où l'on impose une sanction à l'exploitant ».

pour un acte criminel ou presque criminel du préposé» (96).

Alhoewel, zoals Drion onderstreept (97), men de indruk niet kan ontgaan dat tijdens de discussie, die op het Amerikaanse voorstel volgde, de verschillende afgevaardigden er niet dezelfde mening op na hielden betreffende de term «tijdens de uitoefening van zijn functies en binnen de perken van zijn bevoegdheid», toch dient het aanvaarden van het voorstel te worden beschouwd als een overwinning van de stelling dat de onbeperkte aansprakelijkheid van de aansteller voor de opzettelijke daden van zijn aangestelde niet automatisch volgt.

De gebruikte terminologie «was meant to cut off as much as possible the malicious activities pursued by servants or agents for their own account» (98).

De daad of het opzettelijk verzuim van de aangestelde moet zich situeren «binnen de perken van zijn bevoegdheid», doch het zal niettegenstaande alles zeer moeilijk zijn het tegenovergestelde te bewijzen, b.v. in geval van sabotage van het vliegtuig door een werktuigkundige, daad die alleszins buiten de perken van de bevoegdheid van de werktuigkundige valt.

Niettemin mag niet uit het oog verloren, zoals Drion opmerkt, dat de belanghebbende alleen hoeft te bewijzen dat de aangestelde handelde «in the course of his employments etc., not that his act or omission, also far as it was deliberate and with the intent to cause damage, was done or made in the course of his employment» (99).

Dit betekent alzo, volgens Nunnely, sprekend van bevoegdheid, dat hij op het oog heeft «les actes que le préposé est autorisé par l'exploitant à accomplir, bien qu'il soit évidemment possible que le préposé n'ait pas forcément été autorisé à les accomplir avec l'intention de provoquer le dommage» (100).

Dergelijk optreden van de aangestelde zou de onbeperkte aansprakelijkheid van de aansteller voor gevolgen hebben.

Noteren we ten slotte dat de rechtspraak bij ons het begrip «tijdens de uitoefening van de functie» op tamelijk brede wijze interpreteert. Het volstaat dat de schuldige daad werd gesteld tijdens het dienstverband en met betrekking tot de dienst. Zelfs het misbruik van de functie wordt weerhouden (101).

Alhoewel in het Verdrag van 1952 het toepassingsgebied van de onbeperkte aansprakelijkheid van de houder voor zijn aangestelden zich vernauwde, kan men nochtans niet beweren dat deze aansprakelijkheid volledig werd uitgeschakeld wanneer ten laste van de houder geen deliktuele of quasi-deliktuele schuld aanwezig is (102).

In artikel 12 § 2 wordt tevens bepaald dat de persoon die zich op ongeoorloofde wijze meester maakt van een luchtvaartuig en het bezigt zonder de toestemming van de persoon die het recht heeft het te gebruiken, onbeperkt aansprakelijk is.

Deze formulering komt uit het Mexico-ontwerp.

Alhoewel niet heel duidelijk, blijkt uit de voorbereidende werken dat hier alleen de diefstal van het luchtvaartuig op het oog wordt genomen. Derhalve zou de persoon die b.v. in strijd met de termen van een huurcontract een luchtvaartuig gebruikt door dat feit zelf niet onbeperkt aansprakelijk zijn, op voet van artikel 12, § 2 (103).

Zoals reeds hoger werd onderstreept, wordt, bij toepassing van artikel 2, lid 2, letter a), deze die het luchtvaartuig gebruikt op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt voor de toepassing van het Verdrag beschouwd als exploitant.

VII. De zekerheden tot dekking van de aansprakelijkheid van de exploitant.

Handelend over de grondbeginselen van het Verdrag hadden we reeds de gelegenheid er op te wijzen dat het Protocol van Brussel van 1938 het systeem van verzekering of het stellen van zekerheden voorzien in het Verdrag van 1933 merkelijk had verbeterd.

De bepalingen van het Protocol werden grosso modo overgenomen in het Verdrag van 1952, met nochtans lichte wijzigingen en aanvullingen.

De artikelen 15 tot en met 18 regelen dit vraagstuk in détail (104).

1° Welke eisen kan de overvlogen Staat stellen?

Het principe ervan werd vastgelegd in artikel 15, § 1. Het bepaalt dat elke verdragsluidende Staat kan eisen dat de aansprakelijkheid van de exploitant van een in het luchtvaartregister van een andere verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuig verzekerd zij tot beloop van de maximaaansprakelijkheid die krachtens artikel 11 toepasselijk is voor de schade die op zijn grondgebied kan veroorzakt worden.

Dit principe wordt nader toegelicht in het tweede lid van artikel 15, dat voorziet dat de verzekering als voldoende dient beschouwd wanneer zij onder de voorwaarden van dit Verdrag werd aangegaan bij een verzekeraar die daartoe machtiging heeft verkregen overeenkomstig de wetten van de Staat waarbij het luchtvaartuig is ingeschreven of van de Staat waarin de verzekeraar metterwoon gevestigd is of zijn voornaamste instelling heeft, en wiens solvabiliteit door de ene of de andere van die Staten nagegaan werd. (Letter a)

Deze bepaling beduidt nochtans niet dat de Staat, die de solvabiliteit naging, hiervoor als borg optreedt (105).

Niettemin kan het voorkomen dat de aansprakelijkheid van de Staat in het gedrang komt op grond van het nationaal recht, wanneer administratieve fouten werden begaan (106).

2° Bepaalde prerogatieven werden bewaard in het voordeel van de overvlogen Staat.

a) De Staat waarboven gevlogen wordt kan vorderen dat aan boord van het luchtvaartuig een door de verzekeraar uitgereikt bewijs aanwezig zij, waaruit blijkt dat de verzekering overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag werd aangegaan en waarin de persoon of personen wier aansprakelijkheid door die verzekering gewaarborgd is nauwkeurig opgegeven zijn, alsmede een bewijs dat uitgaat van de bevoegde overheid van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven of van de Staat waar de verzekeraar metterwoon gevestigd is of zijn voornaamste instelling heeft en waarbij verklaard wordt dat de verzekeraar solvabel is. Wordt een andere zekerheid gesteld, dan dient eveneens een bewijs ervan afgeleverd door de bevoegde overheid van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

Voornoemd bewijs moet zich niet noodzakelijk aan boord van het luchtvaartuig bevinden. Een gewaarmerkt afschrift kan neergelegd bij de bevoegde overheid van de overvlogen Staat of bij de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, zo deze hiermede instemt, in welk geval zij er duplicaten aan al de Verdragsluitende Staten zal van doen geworden.

De term «verzekeraar» geldt ook voor een groep verzekeraars en onder «bevoegde overheid van een Staat» dient te worden verstaan de bevoegde overheid van de met controle op de bedrijvigheid van de verzekeraar belaste hoogste staatkundige onderverdeling van de Staat. (Artikel 15,§9)

Deze bepaling werd ingelast met het oog op de politieke structuur van de V.S.A. (107).

b) De Staat waarboven gevlogen wordt bezit het recht te verklaren dat de waarborg ontoereikend is :

1. Wanneer een verzekering overeenkomstig paragraaf 1 van artikel 15 door een Staat gevorderd geworden is en de bij een in die Staat gewezen eindvonnis toegekende vergoedingen niet in de munt van die Staat werden betaald, niettegenstaande daarom werd verzocht, kan elke verdragsluitende Staat weigeren de verzekeraar als solvabel te beschouwen tot dat de betaling geschied is.

2. In weerwil van het bepaalde in paragraaf 2 van artikel 15, kan de Staat waarboven gevlogen werd weigeren als een voldoende verzekering te beschouwen, de verzekering aangegaan bij een verzekeraar die daartoe in een verdragsluitende Staat geen machtiging bekomen heeft.

3. Wanneer de Staat waarboven gevlogen werd ernstige redenen heeft om te twijfelen aan de solvabiliteit van de verzekeraar of van een bank die een waarborg stelt kan hij aanvullende bewijzen van solvabiliteit eisen. Desgevallend kan het geschil aan een scheidsrecht worden voorgelegd. Tot de uitspraak van dit scheidsrecht, wordt de verzekering of de waarborg voorlopig als geldig beschouwd (§7).

c) De Staat waarboven gevlogen werd bezit het recht de Staat die een waarborg stelde voor een gewone rechtsmacht te dagvaarden.

Artikel 15 § 4, letter c), bepaalt inderdaad dat indien een waarborg gesteld is door de Verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, deze Staat zich verbindt zich niet te beroepen op een vrijdom van rechtsmacht in geval van geschil omtrent die waarborg.

d) Hij bezit tevens het recht op de hoogte te worden gehouden van elke wijziging betreffende de waarborg.

De Staat die een bewijs van zekerheid heeft afgeleverd moet, als de verzekering of de waarborg niet meer geldt om andere redenen dan het verstrijken van de termijn, hiervan zo spoedig mogelijk aan de betrokken verdragsluitende Staten kennis geven. (Artikel 16,§2)

En artikel 16 § 3 voegt er aan toe dat wanneer krachtens paragraaf 5 van artikel 15 een bewijs van verzekering of van een andere zekerheid vereist is en zich een verandering van exploitant tijdens de geldigheidsduur van de zekerheid heeft voorgedaan, deze laatste geldt, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, voor de aansprakelijkheid van de nieuwe exploitant, tenware de aansprakelijkheid van deze laatste reeds door een andere zekerheid gewaarborgd is of deze exploitant een ongeoorloofde gebruiker is.

Die verlenging van de geldigheidsduur mag echter niet meer bedragen dan vijftien dagen te rekenen van het ogenblik waarop door de verzekeraar of door de borg aan de bevoegde overheid van de Staat die het bewijs heeft afgeleverd wordt ter kennis gebracht dat de zekerheid niet meer geldig is of, ingeval het in paragraaf 5 van artikel 15 bedoeld bewijs van de verzekeraar werkelijk ingetrokken is, niet verder strekken dan de dag van die intrekking, zo deze

vóór de verstrijking van de termijn van vijftien dagen geschiedt.

3° Welke waarborgen werden aangenomen benevens de verzekering ?

In het Verdrag van 1933 was de verplichte verzekering de hoeksteen, (artikel 12) met als sanctie de onbeperkte aansprakelijkheid (artikel 14,b). De verzekering kon ook worden vervangen door een andere waarborg. (Artikel 12,§2)

De verplichte verzekering met haar strenge sanctie werd niet bewaard, doch in de plaats van de verzekering kunnen thans volgende zekerheden als voldoende worden beschouwd (artikel 15,§4) :

1. een deposito in geld gesteld bij een openbare kas van een verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is of bij een bank die daartoe van die verdragsluitende Staat machtiging bekomen heeft.

2. een waarborg gesteld door een daartoe gemachtigde bank, waarvan de solvabiliteit werd nagegaan door de verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

3. een waarborg gesteld door de verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

De zekerheden dienen aan volgende voorwaarden te voldoen :

a) ze dienen ter kennis gebracht van de Secretaris-Generaal der Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, die er aan elke verdragsluitende Staat mededeling zal van doen. (Artikel 15,§8)

b) ze dienen te worden vermeld op een door de verzekeraar uit te reiken bewijs. (Artikel 15,§5 en 6)

c) het bedrag van de zekerheid moet gelijk zijn aan het maximumbedrag bepaald bij artikel 11, indien de exploitant slechts één luchtvaartuig bezit, terwijl in het geval van een exploitant van verscheidene luchtvaartuigen, het bedrag ten minste moet zijn aan het totaal der hoogste bedragen waarvoor de exploitant aansprakelijk is wegens de twee luchtvaartuigen waarop de hoogste maximumbedragen toepasselijk zijn. (Artikel 17,§2)

d) Zodra een eis tot vergoeding ter kennis van de exploitant gebracht is, zal de zekerheid moeten gebracht worden op een bedrag dat gelijk is aan het totaal der volgende twee sommen :

1. het bedrag der zekerheid conform paragraaf 2 voornoemd, en

2. het bedrag van de eis, voor zover deze het toepasselijk maximumbedrag der aansprakelijkheid niet te boven gaat.

De bijkomende zekerheid zal moeten gehandhaafd blijven tot op het ogenblik dat de eis zal vereffend of definitief verworpen zijn. (Artikel 17,§3) (198).

d) Betreffende de waarborg gesteld door de verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, stelt het Verdrag, zoals we reeds zagen, tot voorwaarde dat deze in geval van geschil zich aan de bevoegdheid van de gewone rechtsmacht onderwerpt.

Het is dienvolgens slechts in die voorwaarden dat de rechtstreekse aansprakelijkheid van de Staat betrokken is.

Indien een Staat andere waarborgen aanvaardt dan deze welke voorzien zijn bij artikel 15,§5, kan hij desgevallend de voorwaarden bepalen die deze waarborgen zullen beheersen. Doch deze regeling zal dan alleszins rekening moeten houden met de voorschriften

van artikel 17,§1, dat uitdrukkelijk bepaalt, dat de zekerheid bijzonder en bij voorkeur moet bestemd zijn voor de betaling van de krachtens de bepalingen van het Verdrag verschuldigde vergoedingen ⁽¹⁰⁹⁾.

4° De vergoeding tot herstel der schade.

A. Welke rechten bezit de gelaedeerde op de zekerheid?

1) We vermeldde reeds dat conform artikel 17,§2 van het Verdrag de zekerheid gesteld bij toepassing van artikel 15,§4, bijzonder en bij voorkeur bestemd moet zijn voor de betaling van de krachtens de bepalingen van het Verdrag verschuldigde vergoedingen. Dit betekent nochtans niet dat het begrip «zekerheid» het begrip «verzekering» dekt, waarop artikel 18 van toepassing is ⁽¹¹⁰⁾.

Het Verdrag van 1933 bepaalde in zijn artikel 12, lid 3, dat de uit de verzekering voortspruitende vergoeding, de storting in baargeld en de bankgarantie in het bijzonder en bij voorrang moeten worden bestemd voor de betaling van de vergoedingen, welke uit hoofde van de bepalingen van het Verdrag verschuldigd zijn.

De tekst liet de verwijzing naar de verzekering vallen om reden dat, in de «common law» landen, er moeilijkheden bestaan om een voorrecht te verlenen op de eventueel op grond van een verzekering uit te keren vergoeding, om reden dat de verzekering alleen een juridisch verband vastlegt tussen de verzekeraar en de verzekerde en geenszins met de gelaedeerde ⁽¹¹¹⁾.

2) Voor wat betreft de verzekering voorziet artikel 18, dat elke som die een verzekeraar aan een exploitant verschuldigd is, geenszins het voorwerp zal kunnen uitmaken van een beslag of van een executiemaatregel van wege de schuldeisers van de exploitant, zolang de schuldvorderingen der krachtens het Verdrag benadeelde derden niet zullen vereffend zijn.

Het ontwerp van Mexico stelde de «borgsteller» en de «verzekeraar» op gelijke voet, doch de Conferentie wijzigde de tekst op dit punt om reden dat de borgsteller niets verschuldigd is aan de exploitant tenzij het stellen van borg ⁽¹¹²⁾.

B. Bezit de gelaedeerde een rechtstreekse vordering ten overstaan van de verzekeraar?

Artikel 16 van het Verdrag van 1933 verwees op dit punt naar de *lex fori*. Het aanvaardde de rechtstreekse vordering of rauwvordering van de getroffen derde tegen de verzekeraar, «ingeval zulk een vordering kan worden ingesteld».

Deze beschikking die door het Protocol van Brussel van 1938 niet was gewijzigd kwam ten slotte neer op een weigering van de rauwvordering.

Het ontwerp van de Juridische Commissie van de O.A.C.I. voorzag in artikel 16 dat de gelaedeerde derde, «sans préjudice de l'action directe qu'il peut exercer en vertu de la législation applicable au contrat d'assurance ou de la garantie, peut intenter une action directe contre l'assureur ou le garant lorsque la responsabilité de ce dernier est étendue au profit de la personne lésée» ⁽¹¹³⁾.

In geval van falen van de exploitant bezat hij eveneens een rauwvordering tegen de verzekeraar of de borg ⁽¹¹⁴⁾.

Dit ontwerp gaf op de Conferentie aanleiding tot soms zeer verwarde discussie, om reden dat de afge-

vaardigden er zeer uiteenlopende meningen op na hielden ⁽¹¹⁵⁾.

Het vraagstuk werd niettemin op zeer klare wijze gesteld door M. Goodfellow, afgevaardigde van de I.U.A.I. ⁽¹¹⁶⁾.

Ondanks de pogingen aangewend door sommige afgevaardigden, o.m. Italië en Australië, om een rechtstreekse vordering te doen aanvaarden, mag men besluiten dat de tekst van 1952 de rechtstreekse vordering slechts in uitzonderlijke omstandigheden toelaat:

1) Wanneer de gelaedeerde derde ze krachtens de voor het verzekerings- of waarborgcontract geldende wetgeving uitoefenen kan ⁽¹¹⁷⁾.

2) In verder twee gans uitzonderlijke gevallen: a) als de geldigheid van de zekerheid overeenkomstig de bepalingen van artikel 16, § 1, a) en b) verlengd wordt; b) als de exploitant in staat van faillissement verklaard is ⁽¹¹⁸⁾. (Artikel 16,§5).

Artikel 16,§6 voorziet ten slotte dat «buiten de in paragraaf 1 van artikel 16 vermelde verweermiddelen, de verzekeraar of elk ander persoon die de aansprakelijkheid van de exploitant waarborgt zich noch op enigerlei oorzaak van nietigheid noch op een recht van regressieve verbreking beroepen kan ingeval van rauwvordering, bij toepassing van dit Verdrag ingesteld door de persoon die de schade geleden heeft».

Het weze nog onderstreept dat paragraaf 7 van artikel 16 daarenboven beschikt dat de bepalingen van dit artikel niet vooruitlopen op de beslissing van de vraag of de verzekeraar dan wel de borg al dan niet een recht van verhaal op een ander persoon bezit.

C. In welke munt zal de vergoeding worden uitbetaald?

Het vraagstuk van de vreemde deviezen hangt samen met dat van de solvabiliteit.

Men kan immers moeilijk van schadeloosstelling spreken indien de gelaedeerde de hem toekomende vergoeding niet uitbetaald krijgt in de munt die de zijne is.

Dit vraagstuk stelt zich nochtans niet meer op acute wijze in 1952 en waar men initiaal de vrees koesterde dat het vraagstuk tal van moeilijkheden zou doen rijzen, heeft de Conferentie zich tevreden gesteld met de aanbeveling die vervat ligt in artikel 27 en die luidt: «De verdragsluitende Staten zullen zoveel mogelijk de betaling — in de munt van de Staat waarin de schade veroorzaakt werd — van de krachtens de bepalingen van dit Verdrag verschuldigde vergoedingen, vergemakkelijken» ⁽¹¹⁹⁾.

5° Over welke verweermiddelen beschikt de verzekeraar of de borg?

Het mag worden onderstreept dat het Verdrag van 1952 de algemene regelen opgenomen in het Protocol van Brussel van 29 september 1938 heeft gehandhaafd ⁽¹²⁰⁾.

Artikel 16 beschikt aldus:

1) De verzekeraar of de persoon die de aansprakelijkheid van de exploitant waarborgt, kan, buiten de verweermiddelen van de exploitant en die welke op een vervalsing van bescheiden gegrond zijn, slechts als verweermiddelen aanvoeren:

a) dat de schade werd veroorzaakt nadat de zekerheid niet meer gold.

Indien de waarborg evenwel gedurende de reis

verstrijkt, wordt hij tot bij de eerste in het vliegplan opgegeven landing verlengd, doch niet met meer dan vier en twintig uren.

Indien de waarborg om een andere reden dan het verstrijken van de termijn of een verandering van exploitant ophoudt geldig te zijn, wordt hij verlengd met vijftien dagen te rekenen van de dag waarop door de verzekeraar of door de borg aan de bevoegde overheid die het bewijs heeft uitgereikt wordt medegedeeld dat de zekerheid niet meer geldig is, of tot de werkelijke intrekking van het bewijs van de verzekeraar of van het waarborgbewijs dat krachtens artikel 15,§5 vereist is, ingeval die intrekking vóór het verstrijken van de termijn van vijftien dagen mocht plaats gehad hebben.

b) dat de schade werd veroorzaakt buiten de bij de zekerheid voorziene territoriale grenzen, tenware buiten die grenzen gevlogen werd ten gevolge van overmacht, van door de omstandigheden gerechtvaardigde hulpverlening of van een bij de besturing, de leiding of de navigatie begane fout.

2) De Staat die het zekerheidsbewijs heeft uitgereikt moet aan de verdragsluitende Staten zo spoedig mogelijk kennis geven van het ophouden van de waarborg wanneer dit geschiedt om een andere reden dan het verstrijken van de termijn.

3) Bij verandering van de exploitant tijdens de geldigheidsduur van de zekerheid, geldt deze zekerheid voor de nieuwe exploitant, tenware de aansprakelijkheid van deze laatste reeds door een andere zekerheid gewaarborgd is of deze exploitant een ongeoorloofde gebruiker is.

De verlenging van de geldigheidsduur is door artikel 16,§3 nauwkeurig beperkt. Ze geldt slechts vijftien dagen na bericht van de ongeldigheid of het intrekken van de zekerheid.

4) De verlenging van de geldigheidsduur geldt slechts voor de gelaedeerde persoon.

VIII. Procedurevoorschriften en Verjaringstermijnen.

A. Bevoegdheid en procedure.

1° Volgens het Verdrag van 1933 (artikel 16) waren, naar keuze van de eiser, bevoegd: de rechter van de woonplaats van de gedaagde en die van de plaats waar de schade was toegebracht.

Het Verdrag van 1952 is hiervan afgeweken en kent slechts rechtsbevoegdheid toe aan het « forum delicti ».

Artikel 20,§1, voorziet inderdaad dat de krachtens de bepalingen van het Verdrag ingestelde rechtsvorderingen worden gebracht voor de rechtbanken van de verdragsluitende Staat waarin de schade veroorzaakt werd.

Deze bepaling, geïnspireerd door de Franse en de Belgische afgevaardigden, werd door de meerderheid aanvaard: 1) omdat ze van aard is de kosten te verminderen en 2) omdat ze de bewijslast en het oproepen van getuigen vergemakkelijkt zal (121).

Nochtans, indien één of meer eisers en één of meer verweerders zich daartoe verstaan kunnen de vorderingen voor de rechtbanken van elk andere verdragsluitende Staat gebracht worden, zonder dat die procedures echter uitwerking kunnen hebben ten aanzien van de rechten van de personen die een vordering instellen in de Staat waarin de schade veroorzaakt werd.

Partijen kunnen ook het geschil aan scheidsrechtelijke uitspraak onderwerpen in een der verdragsluitende Staten.

2° Elke verdragsluitende Staat zal verder al de nodige maatregelen nemen opdat de procedure ter kennis van de verweerder en van alle andere betrokken partijen gebracht worde en opdat de belangen onder doelmatige en billijke voorwaarden kunnen verdedigd worden.

3° De Staat zal er tevens in de mate van het mogelijke voor zorgen dat slechts één rechtbank in de loop van één enkel proces uitspraak doet over al de in artikel 20,§1 bedoelde vorderingen.

4° Het eindvonnis, zelfs bij verstek gewezen, is, mits vervulling van de vereiste formaliteiten van exequatur, uitvoerbaar:

a) hetzij in de verdragsluitende Staat waar de in het ongelijk gestelde partij metterwoon gevestigd is of haar hoofdzetel heeft;

b) hetzij in elk andere verdragsluitende Staat waar de in het ongelijk gestelde partij goederen bezit, als de goederen in de Staat van de woonplaats of van de hoofdzetel of waar het vonnis gewezen werd, ontoereikend zijn om de tenuitvoerlegging van het vonnis te verzekeren.

5° Redenen tot weigering van tenuitvoerlegging zijn:

a) indien het bewijs wordt geleverd dat een bij verstek gewezen vonnis werd geveld zonder dat de verweerder van de tegen hem ingestelde vordering tijdig kennis heeft gekregen om er te kunnen op antwoorden;

b) indien de verweerder zijn belangen niet onder doelmatige billijke voorwaarden heeft kunnen verdedigen;

c) indien betreffende het geschil reeds een ander vonnis of scheidsrechtelijke uitspraak werd geveld, die volgens de wet van de Staat waarin de tenuitvoerlegging wordt gevorderd erkend is als hebbende kracht van gewijsde;

d) indien het vonnis werd verkregen ingevolge bedrieglijke praktijken van de ene of de andere partij;

e) indien de persoon die de tenuitvoerlegging vordert daartoe niet bevoegd is;

f) indien het vonnis strijdig is met de openbare orde van de Staat waarin de tenuitvoerlegging gevorderd wordt.

5° Zoals algemeen aangenomen in zake exequatur is de herziening van de zaak ten gronde niet toegelaten.

6° Wordt de ten uitvoerlegging conform artikel 20 geweigerd, dan heeft de eiser het recht een nieuwe rechtsvordering in te stellen voor de rechtbanken van de Staat waarin de tenuitvoerlegging is geweigerd geworden. Dit incident zal echter geen aanleiding kunnen geven tot bijzondere schadevergoeding.

Voor de nieuwe vordering zal het vroeger gewezen vonnis slechts een verweermiddel kunnen zijn, voor zover het ten uitvoer gelegd geworden is.

Het vroeger vonnis houdt op uitvoerbaar te zijn van af het ogenblik waarop de nieuwe vordering ingesteld is.

Deze eis is onderworpen aan een speciale verjaringstermijn: n.l. één jaar, te rekenen van de datum waarop de eiser kennis gekregen heeft van de weigering tot tenuitvoerlegging van het vonnis.

7° In weerwil van wat hierboven werd vermeld, zal de rechtbank waarbij de eis tot tenuitvoerlegging werd aanhangig gemaakt de tenuitvoerlegging van elk vonnis, dat werd gewezen door een rechtbank van een andere Staat dan die waar de schade veroorzaakt werd, weigeren, zolang al de in deze laatste Staat gewezen vonnissen niet zullen ten uitvoer gelegd worden zijn.

Zij zal ze eveneens weigeren zolang geen eindvonnissen gewezen werden in al de vorderingen die in de Staat waarin de schade veroorzaakt werd ingesteld werden door de personen die de voorgeschreven termijn hebben in acht genomen, indien de verweerder bewijst dat het gezamenlijke der vergoedingen welke bij die vonnissen zouden kunnen toegekend worden het krachtens de bepalingen van het Verdrag toepasselijk hoogste bedrag deze aansprakelijkheid zou te boven gaan.

Desgevallend dienen voorafgaandelijk de vergoedingen conform het bepaalde in artikel 14 vermindert te worden.

8° De uitvoerbaarheid van het vonnis geldt eveneens voor de kosten. Nochtans kan de rechtbank waarbij de eis tot tenuitvoerlegging werd aanhangig gemaakt, op verzoek van de in het ongelijk gestelde partij, het bedrag van die kosten beperken tot tien ten honderd van de som waarvoor het vonnis uitvoerbaar verklaard werd. De kosten zijn niet begrepen in het maximumbedrag der aansprakelijkheid.

9° De rentevoet der vergoedingen is beperkt tot vier ten honderd 's jaars te rekenen van de dag van het vonnis waarvan de tenuitvoerlegging bevolen is.

10° De eisen tot tenuitvoerlegging moeten ingesteld worden binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen van de dag waarop de verkregen vonnissen tot schadeloosstelling onherroepelijk geworden zijn.

B. De verjaringstermijn.

1° De op voet van het Verdrag in te stellen vorderingen, dienen te worden ingesteld binnen een termijn van zes maanden, te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade heeft veroorzaakt is voorgevallen. Indien de eis binnen die termijn niet werd ingesteld of indien de belanghebbende de exploitant binnen die termijn geen kennis heeft gegeven van zijn eis tot vergoeding, heeft de eiser slechts recht op vergoeding op het niet verdeeld gedeelte der vergoeding waarvoor de exploitant aansprakelijk blijft na de algehele vereffening van al de tijdens die termijn ingediende eisen. (Artikel 19)

2° De bij het Verdrag voorziene vorderingen verjaren na twee jaar te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade veroorzaakt heeft voorgevallen is (Artikel 21,§1)

Het Verdrag van 1933 voorziet in zijn artikel 17 een verjaring van één jaar, die echter kon gaan tot drie jaar.

Het Verdrag van 1952 heeft deze termijn eenvormig gemaakt en zonder uitzonderingen.

3° De oorzaken van schorsing of van stuiting van de verjaring worden bepaald bij de wet van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig gemaakt is.

De vordering is echter in alle gevallen niet meer ontvankelijk na verstrijken van drie jaar te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade veroorzaakt heeft, voorgevallen is.

4° Artikel 22 van het Verdrag neemt artikel 18 van het oud Verdrag over, dat bij overlijden van de aansprakelijke persoon de rechthebbenden in de plaats stelt.

IX. Algemene bepalingen.

1° Zodra het Verdrag in werking treedt, houdt het Verdrag van 1933 op van kracht te zijn tussen de Staten die ook dit Verdrag van Rome bekrachtigd hebben. (Artikel 29)

2° Wanneer het door vijf ondertekende Staten zal

bekrachtigd geworden zijn, zal het de negentigste dag na de datum van nederlegging der vijf bekrachtigingsoorkonden tussen die Staten in werking treden.

Voor iedere Staat die naderhand zal bekrachtigen zal het de negentigste dag na de datum van nederlegging van de bekrachtigingsoorkonde van die Staat in werking treden. (Artikel 33)

Op dit ogenblik werd het Verdrag reeds bekrachtigd door navolgende landen :

Canada	op 16 januari 1956
Egypte	op 22 februari 1954
Luxemburg	op 19 februari 1957
Spanje	op 1 Maart 1957
Pakistan	op 6 november 1957
Ecuador	in 't begin van 1958

Dit betekent aldus dat bij toepassing van artikel 33 van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag tussen die landen reeds van kracht zijn.

3° Na de inwerkingtreding van het Verdrag kan elke niet-toegetreden Staat tot het Verdrag toetreden. (Artikel 34)

4° De opzegging kan geschieden door middel van een kennisgeving aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart. Ze heeft pas uitwerking zes maanden na de datum waarop de Organisatie de kennisgeving ontvangen heeft. (Artikel 35)

Besluit :

Het is wellicht droevig te moeten vaststellen dat op de 15 Staten die het Verdrag van 1952 ondertekenden er tot heden slechts 6 dit Verdrag bekrachtigden.

Het mag overigens terecht onderstreep dat talrijke internationale overeenkomsten zich in de zelfde toestand bevinden, vermelden we b.v.:

Het Verdrag van Genève van 19 juni 1948, betreffende internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen ;

Het Protocol van Den Haag van 28 september 1955 tot wijziging van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal vervoer in de lucht ;

Het internationaal Verdrag van Genève van 19 mei 1956 betreffende het vervoer van goederen over de weg (C.M.R.)

Het is dan ook geenszins te verwonderen dat het jongste internationaal Congres van vergelijkend recht, dat in september j.l. te Brussel werd gehouden, met nadruk heeft gewezen op de noodzakelijkheid dat de internationale verdragen door de betrokken Staten zouden worden bekrachtigd.

In de afdeling luchtrecht werd een besluit aangenomen waarbij de wens werd uitgedrukt dat in elk geval het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake schade aan derden op het aardoppervlak toegebracht door luchtvaartuigen, niet langer meer op een algemene bekrachtiging zou wachten.

Ondanks de zwakke punten die men nog steeds in het Verdrag aantreft, mag worden onderstreept dat het alleszins een vooruitgang betekend op het Verdrag van 1933.

Mr A. CLERENS,

Advocaat te Leuven.

(1) Bij ontstentenis van bijzondere wetgeving geldt bij ons, voor zover het Verdrag van Rome niet van toepassing is, de aansprakelijkheid voorzien bij artikel 1384, lid 1, van het B.W. voor de zaken die men onder zijn bewaking heeft, tenzij overmacht of heilkracht wordt bewezen. Rb. Brugge, 28 oktober 1936; R.W., 1936-37, 323; Koophandel

Brussel, 8 augustus 1923, Pas., 1924, III, 64; Van Houtte, J., «La Responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux», Leuven, 1940, nr 92.

(2) Alhoewel reeds van kracht tussen zes Staten die de ratificerings-formaliteiten vervulden, kan ditmaal België hierbij nog niet worden vermeld.

Literatuur:

Ad generalia:

Chauveau, P., «Droit aérien», Parijs 1951;
Coquoz, R., «Le droit privé international aérien» Parijs, 1938.

De Juglart, M., «Traité élémentaire de droit aérien», Parijs 1952.

Goedhuis, D., «Handboek voor het luchtrecht», Den Haag, 1943.

Le Goff, M., «Traité théorique et pratique de droit aérien», Parijs, 1934, Bijvoegsel, Parijs 1939.

Lemoine, M., «Traité de droit aérien», Parijs 1947.

Répertoire Pratique de Droit Belge — Vo Transport par air et droit aérien.

Riese Otto, «Luftrecht», Stuttgart, 1949.

Riese Otto et Lacour, «Précis de droit aérien», Parijs, 1951.

Shawcross and Beaumont, «On air Law», Londen, 1951.

Ad specialia:

Van Houtte, J., werk hierboven reeds vermeld.

de Juglart Michel, «La Convention de Rome du 7 octobre 1952», Parijs, 1956.

Achtnich, H., «Nachmals: Die Haftung für Schäden im Luftfahrtverkehr», Jur. Rundschau, 1954, bl. 98, e.v.

Ambrosini, A., «La Convenzione di Roma 1952 sui danni causati da aeromobili ai terzi alla superficie». — Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni, 1955, bl. 68, e.v.

Brunswick, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, Thèse, Parijs, 1934.

Davies, Jefferson, «Comments on the proposed unif. aviat. lib. act», Air Law Rev., N.Y., 1938.

Davis, F.B., «Surface damage by foreign aircraft. The U.S. and the Rome Convention», Cornell Law Quarterly, 1953, bl. 570-590.

de Juglart, M., «Responsabilité de l'exploitant d'aéronefs en raison des accidents causés à la surface», Rev. Droit Commercial, 1957, 200-202.

de Juglart, M., «Dommages causés par l'aéronef à la surface. Evolutions de l'appareil». Noot onder Cass. Civ. 6 januari 1955, Juris Classeur Périodique. — Semaine Juridique, 1955, 85-87.

Drion, H., «Limitation of Liabilities in international Air Law», Den Haag, 1954.

Gallay, «La responsabilité envers les tiers dans l'aviation civile et son assurance. Diss., Aix, 1949.

Garnault A., «La Conférence de Rome, ses résultats et ses perspectives», Revue Française de Droit Aérien, 1953, bl. 1, e.v.

Garnault A., «La Convention de Rome de 1952 sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers. L'Unification du Droit, 1954, bl. 130 e.v.

Gates S.A. and Kriegsley R., «Liability to persons and property on the ground», Journal of Air Law, bl. 523, e.v.

Giannini, «La Convention de Rome de 1952», Milaan, 140 (Nuovi saggi di dir. aer.) I, bl. 137 en 221, e.v.

Golstein R., «La Convention de Rome et l'évolution du droit aérien international», Journal des Tribunaux, 1950, 134-136.

Golstein R., «La Responsabilité dans la navigation aérienne et la nouvelle convention de Rome», Rev. Gén. des Ass. et Respons., 1953, 5090, e.v.

Heinry, «La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface», Diss. Rennes, 1937.

Honig J.P., «Schade veroorzaakt door vliegtuigen aan derden op de grond», Ned. Juristenblad, 1950, bl. 886, e.v.

Juul, «Rapports publiés par l'O.A.C.I. concernant le projet de Convention sur l'abordage aérien et sur les dommages causés aux tiers à la surface», R.F.D.A., 1948, bl. 282 e.v.; 1950, bl. 67, e.v.

Kaftal, «La responsabilité des aviateurs pour les dommages causés à la surface du sol», R.G.D.A. (Revue Générale du Droit Aérien) 1930, bl. 610.

Kaftal, «The problem of Liability for damages caused by Aircraft on the surface», Jour. of Air Law, Chicago, 1934 (april en juni).

Knauth, «Comments on Taormina revision of the Rome Convention on damage done by foreign aircraft to persons and property on the surface», J. of A. Law and Commerce, 1950, bl. 200, e.v.

Lacour J.T., «Dommages causés par la circulation aérienne», R.F.D.A., 1956, bl. 25, e.v.

Lemoine M., «La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface», Diss. Parijs, 1935.

Lemoine M., «Réflexions sur les régimes de la responsabilité limitée en droit aérien», R.F.D.A., 1952, bl. 6, e.v.

Lemoine M., «Die Römer Luftrechts Konferenz», Interavia, 1952, bl. 511, e.v.

Mac Cormick, «The Rome Convention», Air Law Review, N.Y., 1935, 207, e.v.

Mankiewicz R.H., «Some aspects of civil law regarding nuisance and damage by aircraft», J.A.L.C., 1958, bl. 44, e.v.

Meyer A., «Bedeutung des Römischen Haftungsabkommens vom 7.10.1952 für die Luftrechtsgesetzgebung der Bundesrepublik», Z.L.R., 1954, bl. 42, e.v.

Monaco, «Une nouvelle convention sur la responsabilité pour dommages causés aux tiers dans la navigation aérienne», Scritti Giuridici in onore di Antonio Scialoja, 1952, bl. 167, e.v.

Mühl (Peter von der), «Conditions et étendue de la

responsabilité des aéronefs à l'égard des tiers», Basler Studien zur Rechtswissenschaft, 1950, nr 30.

Perucchi, «Conférence sur la réparation des dommages causés aux tiers à la surface», Rev. Derech. Aer Inst. de la Nacion, 1952, bl. 189, e.v.

Pirozzi A., «Tutela giuridica dei terzi estranei al volo vittime di incidenti aviatori», Rivista Aeronautica, 1953, bl. 629, e.v.

Rinck Gerd, «Das Römer Abkommen vom 7 Oktober 1952, verglichen mit den Haftungsgrundsätzen und Verfahrensvorschriften des deutschen Rechts», Z.L.R. 1954, bl. 85, e.v.

Rinck Gerd., «Haftungssystem und Haftungsgrenzen im nationalen und internationalen Luftrecht», Z.L.R., 1958, bl. 298 e.v. (Referaat gehouden op het Vde Internationaal Congres voor Vergelijkend Recht, te Brussel gehouden in september 1958).

Rode-Verschoor (I.H.Ph. de), «Het vereiste van directe schade in het Verdrag van Rome van 1952 betreffende schade veroorzaakt door vreemde luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak», Nederlands Tijdschrift voor Internationaal Recht, 1953-54, bl. 317, e.v.

Rosevear A.B., «Rome Convention, The I.A.T.A. position on international recognition of rights in aircraft», IATA Bulletin, 1955, bl. 65, e.v.

Saporta, «Réparation des dommages causés au sol par des aéronefs», Rev. Gén. de droit international public, 1954, nr 1.

Sauveplanne J.G., «Aansprakelijkheid tegenover derden in het luchtverkeer», Weekblad voor Privaatrecht, Notarisambt en Registratie, 1950, bl. 100 e.v.

Stanesco, «Responsabilité dans la navigation aérienne. Dommages causés aux tiers à la surface», 1951.

Vivez, «Responsabilité à l'égard des personnes et des choses se trouvant à la surface en droit interne et en droit international aérien», Belgique colon., 1954, bl. 81 e.v.

Von der Mühl, «Luftthaftpflicht gegenüber Drittpersonen», 1950.

Wolterbeck-Müller, «Le règlement des réparations des dommages causés aux tiers, dépassant la limite de la responsabilité», Rivista diritto aeronautica, 1935, bl. 3, e.v.

Wilberforce R.O., «The Rome Convention on Surface Damage Caused by Aircraft», Transport and Communications Review, 1953, bl. 1, e.v.

(3) Staatsblad, 14 februari 1937. Dit verdrag werd van kracht in gevolge de goedkeuring door België, Brazilië, Spanje, Guatemala en Roemenië.

Voor wat betreft de voorgeschiedenis van dit Verdrag van Rome van 1933 verwijzen we naar: Goedhuis, bl. 279, e.v.; de Juglart, bl. 1, e.v.; Laures M.T., «La Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface», Diss., Parijs, 1934.

(4) Zie Van Houtte, nr 91, e.v.; Riese, Luftrecht, bl. 328, e.v.; Kilkowski, «Die Haftung für Luftverkehrsschäden nach deutschem, österreichischem, tschechoslowakischem, französischem und polnischem Recht», Diss. Marburg, 1930; Kirkpatrick, Robert «La responsabilité objective en matière d'accidents d'aviation et de roulage», R.G. Ass. Resp., 1933, 1341, e.v.; Orr, G.W., «Fault as the basis of liability», The J.A.L. and C., 1954, bl. 399, e.v.; Peterson Paul A., «Liability for Ground Damage from crashes or forced landings of Aircraft», California Law Review, 1955, bl. 309, e.v.

Zie ook de algemene verslagen voorgedragen op het Vde Internationaal Congres van vergelijkend recht van 1958 door Prof. R. Piret, Raadsheer bij het Hof van Cassatie van België en Prof. Michel Iliescu, Bucarest.

(5) We vermelden reeds dat het Verdrag van 1933 in elk geval van toepassing was op grond van artikel 2 van de Wet van 11 september 1936.

(6) Riese O., «Der Entwurf von Mexico zur Revision des Römer Haftungsabkommens», Z.L.R., 1952, bl. 105, e.v.; Nunnely, Rapport sur le projet de Convention relatif aux dommages causés aux tiers; R.F.D.A., 1951, bl. 56, e.v.; Orr G.W., «1951 Draft of the Rome Convention», Insurance Law Journal, 1952, bl. 329, e.v.

(7) Betreffende de theorie van het risico, zie: Lemoine, nr 880, e.v.; Riese, nr 350, e.v.; Drion, nr 13, e.v.; R.P.D.B., Vo Transport par Air et droit aérien, nr 399, e.v.; Van Houtte, nr 91, e.v.; de Juglart, nr 12, e.v.; Mazeaud H. et L., Traité de responsabilité civile, IIIde uitgave, D.I., bl. 83, e.v.; Mandl V., «La responsabilité type en matière d'aviation», R.G.D.A., 1936, 475; Lacombe J. et Laporte M., «Le risque de l'air», R.G.A., 1952, bl. 3, e.v.; Bioff Harold, «Tort Liability for damage to persons or property on the ground», Michigan Law Review, 1957, bl. 866, e.v.; Doc. 7379-L.C./34, D.II, bl. 63, e.v.

(8) De nationale wetgevingen kunnen in verschillende categorieën worden gerangschikt.

1. De meerderheid aanvaardt de objectieve aansprakelijkheid: o.m.: België, Bolivia, Brazilië, Bulgarije, Ceylon, Chili, Costa-Rica, Denemarken, Dominicaanse Republiek, Duitsland, Ecuador, Frankrijk, Finland, Guatemala, Hongarije, Honduras, IJsland, Ierland, Irak, Italië, Joegoslavië, Libanon, Mexico, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Polen, Roemenië, Spanje, Tailand, Tsjechoslowakije, Sovjetrepublieken, Verenigd-Koninkrijk, Zuid-Afrika, Zweden, Zwitserland, Uruguay. Zelfs in de Verenigde Staten werden dit principe aanvaard in verschillende Staten o.m. in Delaware, Indiana, Michigan, Minnesota, Montana, e.a.

2. Sommige staten houden het echter steeds bij het principe van de subjectieve aansprakelijkheid, hetzij op basis van schuld, o.m.: Argentinië, Canada, Turkije en enkele Staten in Noord-Amerika o.a. Arizona, Arkansas, Missouri, Pennsylvania; hetzij op basis van vermoeden van schuld, o.m. Georgië, Maryland, Nevada, Wisconsin, Columbië. Zie Orr W. Fault as the basis of liability; J. of A.L., 1954, bl. 399, en volgende.

(9) Goedhuis, bl. 282; Kaftal, La Convention de Rome du 29 mai 1933 et les législations nationales; R.G.D.A., 1934, bl. 346 e.v.; Lemoine, nr 927;

Een arrest van het Hof van Beroep van Parijs van 1 december 1954 verklaarde: « Les essais aéronautiques et les progrès techniques qui en résultent exigeant des sacrifices humains dont la juste indemnité est un risque de l'entreprise... », Dalloz & Sirey, 1956, 85, met noot P. Chaveau.

(10) Staatsblad, 26-27 juli 1937; De Juglart, nr 34; Lemoine, nr 209; Goedhuis, bl. 284.

(11) De Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke Luchtvaart van Chicago van 7 december 1944 (bijlage 7), geeft eveneens begripsomschrijvingen die hiermede overeenstemmen. Staatsblad, 2 maart 1951.

(12) de Juglart, nr 35, e.v.

(13) de Juglart, nr 37; Doc. 7157/L.C.130, bl. 145 en 1270; Doc. 7379/L.C.134, D.I, bl. 24, 25 en 401.

(14) De Engelsen spreken van « in flight, taking of or landing ».

(15) de Juglart, nr 38; Riese, bl. 333.

(16) Doc. 6.014/L.C.111, bl. 133; Rode-Verschoor (I.H.Ph. de), « Het vereiste van directe schade in het Verdrag van Rome van 1952 veroorzaakt door vreemde luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak », Ned. tijdschrift voor Int. Recht, 1953-1954, 317-321; Zie ook Riese, bl. 338; Goedhuis, bl. 287-288; Lemoine nr 958-960.

(17) Doc. 6.029/L.C.126, bl. 11, 21, 172, 253, 347; Doc. 6.027/L.C.124, bl. 53.

(18) Verslag van de werkzaamheden van de vierde vergadering van het Juridisch Comité bl. 164 en 167.

(19) Op dit punt kan men raadplegen: de Juglart, Traité Élémentaire de droit aérien 1952, nr 159 en 160; Oftinger Karl, « Lärmbekämpfung als Aufgabe des Rechts », Zurich, 1956; Bärmann, « Lärmschäden durch Luftfahrzeuge », Arch. f. Luftrecht, 1940, bl. 178, e.v.; Lassally Oswald, « Deutsches Lärmbekämpfungsrecht », 1956; List F., « Der Lärm im Recht », Lärmbekämpfung, 1956, bl. 17 e.v.; Meyer A., « Der Fluglärm in rechtlicher Sicht », Z.L.R., 1957, bl. 1, e.v.; id. Le Bruit occasionné par les avions, R.G.D.A., 1957, bl. 29 e.v.; Mezger, « Les dommages causés par le survol », G.G.D.A., 1936, bl. 505, e.v.; id. « Nouveaux aspects de la responsabilité des dommages causés par survol », R.G.D.A., 1938, bl. 433, e.v.; Lacour, « Lärmschäden durch Luftfahrzeuge », Z.L.R., bl. 136; Toffert, « Der Schutz vor Lärm im Nachbarrecht », Kampf dem Lärm, 1953, nr 4, bl. 14, e.v.

(20) Goedhuis, bl. 298; P.V. IIde Int. Conf. v. Priv. Luchtrecht, bl. 69.

(21) Oppikofer H., III Internationale Luftprivatrechtskonferenz Rom Mai 1933; Archiv für Luftrecht, 1933, bl. 211.

(22) de Juglart, nr 42; Doc. 7.379/L.C.134, bl. 16, e.v., en 31, e.v.; Drion, nr 104, e.v.

(23) de Juglart, ibid., nr 42; Doc. 7.379/L.C., bl. 397-398; Achtnich « Zur Haftung für Lärminwirkungen durch den Luftverkehr nach dem Römer Haftungsabkommen vom 7.10.1952 und nach deutschem Recht », Z.L.R. 1954, bl. 256.

(24) de Juglart, bl. 21, nr 42.

(25) Doc. 7.379/L.C.134, bl. 360-361; De Juglart, nr 44.

(26) de Juglart, nr 44, noot 58; Doc. 7.379/L.C.134, d. I, bl. 360, 362. Voor wat betreft het juridisch statuut van het militair luchtvaartuig, zie Ming-Min-Peng, « Le statut juridique de l'aéronef militaire », s Gravenhage 1956.

(27) Doc. 7.157/L.C.130, bl. 165.

(28) Doc. 7.379/L.C.134, I, bl. 51-52.

(29) de Juglart, nr 71; Doc. 7.379/L.C.234, I, bl. 71, e.v.

(30) Planiol et Ripert, Traité Élémentaire, I, nr 2172 (11de uitgave).

(31) de Juglart, nr 48; Stanesco, op. cit., bl. 89; Van Houtte, nr 101 en 108.

(32) Doc. 7.379/L.C.134, I, bl. 356.

(32bis) Drion (nr 79) onderstreept niettemin als merkelijke verschillen:

1. Dat het nieuw Verdrag alle gevallen waarbij de aansprakelijkheid door een contract is geregeld, « whatever that contract may be », uitsluit, terwijl het Verdrag van 1933, artikel 22, enkel uitsloot « de schade, waarvan de vergoeding werd beheerst door een vervoer- of arbeidscontract, gesloten tussen de getroffen persoon en degene, op wien een aansprakelijkheid volgens het Verdrag rust ».

2. Dat onder het regime van het Verdrag van 1952 men kan voorhouden dat, behoudens bepaalde beschikkingen, men het Verdrag volledig kan ter zijde zetten door middel van een contract. In 1933 (Doc. C.R. 1933, I, bl. 264) werd een voorstel in die zin gedaan door de Britse afgevaardigde verworpen, en werd slechts aanvaard dat dergelijke bedingen slechts geldig zouden zijn indien de nationale wet zulks toeliet. Zie Goedhuis, in Rev. de droit int. et légis. comp., 1935, bl. 579; Contra Stanesco op. cit., bl. 197.

(33) Op dit punt verdedigen sommige auteurs een zeer brede verklaring, terwijl andere een meer strikte interpretatie voorstaan. Zie Riese, bl. 445; Lemoine, bl. 540; Goedhuis, bl. 233-234; Koffka-Bodenstein, noot III bij artikel 17.

(34) Goedhuis, blz. 235; Riese, bl. 446.

(35) Goedhuis, bl. 291; Zie ook Drion, nr 80.

(36) de Juglart, nr 51-53; Stanesco, bl. 194-195; Chauveau, la responsabilité des aides à la navigation, R.G.D.A., 1953, bl. 214.

(37) Doc. 7.379/L.C.134, I, bl. 358.

(37bis) Zie noot 32 bis; Drion, noten 2 en 3 bij nr 79; Zie ook Oppikofer, in Archiv f. Luftrecht, 1933, bl. 211-224.

(38) Cass. 21 februari 1907, Pas., 1907, I, 135; 27 december 1877, Pas., 1878, I, 35; 12 november 1885, 1886, col. 135.

(39) Cass., 22 februari 1900, Pas., 1900, I, 159; 21 februari 1907 (hierboven geciteerd); Dit arrest beslist dat « alleen de overeenkomst die het vrijstellen van gevolgen van het bedrog tot voorwerp heeft, vernietigd dient te worden als

immoreel ». Verder Cass. 28 april 1910, Pas. I, 214; 26 jan. 1928, Pas. I, 211; 14 maart 1939, Pas. I, 140; met noot van Proc. Gen. R. Hoyoit de Termicourt; Corr. Kortrijk, 15 febr. 1949, R.W., 1948-49, 1135; De Page, L.II, nr 1053; Van Rijn, R.G.A.R., 1931, 703; de Harven, Des Conventions tendant à libérer de la responsabilité, Rev. dr. belge, 1928, bl. 219; Voor wat betreft de begrippen bedrog en grove schuld op het stuk van contracten, zie de zeer belezen openingsrede van de H. Proc. Gen. R. Hoyoit de Termicourt van 16 sept. 1957, R.W., 1957-58, 65, e.v.

(40) De Page, D.II, nr 1054; Van Rijn, loc. cit., 70; Cass., 23 november 1911, Pas. I, 556; Beroep Brussel, 30 november 1876, Pas. 1877, I, 40; Aanvaarden de geldigheid van dergelijk beding op contractueel plan: Cass. 28 juni 1928; Pas., I, 211; 12 november 1885, Pas., I, 275; 14 februari 1895, Pas., I, 93; Beroep Gent, 31 december 1914, Pas., 1915, II, 30.

(41) Beroep Gent 28 februari 1929, Belg. Jud., 1929, col. 547.

(42) Goedhuis, bl. 206; Pittard, De la responsabilité en matière de transport occasionnel gratuit, Droit Aérien, 1931, bl. 169, e.v.; Georgiades F., « Les fondements de la responsabilité dans le transport aérien gratuit », R.F.D.A., 1952, blz. 1, e.v.

(43) Doc. 7.379/L.C.134, bl. 357; Zie ook de beschouwingen aan artikel 25 gewijd door Drion nr 81 e.v.; volgens hem zal in veel gevallen de toepassing van het Verdrag afhangen van de nationale wet.

(44) Drion H., « Zur Frage eines internationalen Abkommens betr. den Zusammenstoss in der Luft », Z.L.R. 1957, bl. 22, e.v.; dergelijk verdrag is in voorbereiding. Tijdens de tiende zitting van het Juridisch Comité van het O.A.C.I. (Montréal 1954) werd een ontwerp goedgekeurd; zie verder Rode Verschoor (I.P.H. de) « De aansprakelijkheid bij botsing van luchtvaartuigen », R.W. 1954-55, 1875, e.v.; id. in R.G. D.A., 1956, bl. 279, e.v.

(45) de Juglart, nr 56, e.v.

(46) Drion, nr 77, e.v. In Duitsland (Bondsrepubliek), dat tot geen van beide Verdragen toetrad, werden de beschikkingen van het Verdrag van 1952 grotendeels overgenomen in de L.V.G. Zie hiernopens het « Deutsches Landesreferat » op het Vde Internationaal Congres voor Vergelijkend Recht van 1958 van G. Rinck, Haftungssystem und Haftungsgrenzen im nationalen und internationalen Luftrecht, Z.L.R., 1958, 298, e.v.

(47) Drion, nr 125, e.v.; Delmas, Saint-Hilaire, « Essai sur la notion juridique d'exploitation en droit privé français », Diss., Parijs, 1955.

(47bis) De Duitse rechtspraak verklaart: « Halter ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt », R.G. 78, 179; Schleicher-Reymann, « Recht der Luftfahrt », § 19, Bem. 7, bl. 121; Von der Mühl, bl. 104; Meyer A., loc. cit. Z.L.R., 1954, bl. 45; Garnault, loc. cit., R.F.D.A. 1953, bl. 1, e.v.; Wegerdt Alfred, « Die Haftung anderer Personen als des Luftfahrzeughalters für Schäden im Luftverkehr nach deutschem Recht », Z.L.R., 1953, bl. 127, e.v.

(48) De Engelse tekst spreekt van « his servants or agents »; Drion, nr 135.

(49) Het handelen van het personeel binnen de perken van zijn bevoegdheid, wordt door sommige auteurs alsmede door een deel van de rechtspraak zeer breed opgevat. Bij ons beslist de rechtspraak: « Il n'est pas exigé pour que la responsabilité du commettant soit engagée en vertu de l'article 1384, l. 3, du code civ., que l'acte fautif imputable au préposé rentre dans les fonctions dévolues à celui-ci; il suffit qu'il ait été commis pendant la durée du service et qu'il soit en relation avec celui-ci même indirectement et occasionnellement », Cass., 30 september 1957, J.T. 1958, 203 e.v.; met noot Dalcq, R.O.; Cass., 27 maart 1944, Pas. I, 275; De Page, D. II; Bijvoegsel, nr 989; Dabir & Lagasse, Examen de la Jurisprudence, Rev. Critique de Jurisprudence Belge, bl. 69, nr 40; 1955, bl. 235, nr 48; 1952, bl. 74, nr 24; 1956, bl. 305.

In Frankrijk zie de Juglart, nr 87, met noot; R. Savatier, L'abus de fonctions du préposé, noot onder Cass. civ 14 juni 1957, Rec. dalloz, 1958, bl. 53; Fr. Cass., 16 november 1956, Gaz. pal., 1957, I, 409; Cass. crim. 9 november 1955, Gaz. pal., 1955, 2, 402, Rev., Trim. dr. civ., 1956, bl. 123, nr 13; Zie ook Doc. 7.379/L.C.134, I, bl. 373; Volgens M. Loaeza (Mexico), voorzitter van het redactiecomité, dient de aansprakelijkheid van het personeel slechts te worden weerhouden in de mate dat het personeel handelt « aux fins de son emploi et dans les conditions de son contrat ». (Doc., 7.379-L.C./134, I, bl. 374).

(50) Deze begrippen stemmen overeen met deze van artikel I van de Wet van 27 juli 1937, 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 luchtvaartregister of op elk ander officieel stuk vermeld is, wordt tot bewijs van het tegendeel, de eigenaar geacht exploitant te zijn ».

(51) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 44-45; de Juglart, nr 89, e.v. (51bis) Terwijl artikel 4 enkel gewaagt van « de persoon die het recht bezit om de navigatie te leiden », spreekt artikel 2 (2), als voornaamste criterium, van het gebruik van het luchtvaartuig. « The result of this departure from the principle of article 2 seems to be that in the situations in which A has hired an aircraft from B and a crew from C, A will generally be the person liable as operator, but C, and not A will be jointly liable under art. 4 in case of unlawful use. In the 1933 Convention the use of the word « operators » in art. 5, meaning the person having a right to the use of the aircraft, would seem to affect the definition of operator in art. 4 (2) in the sense that « la disposition de l'avion »

should understood to mean «droit de disposition». Drion, nr 127, noot 1; Lemoine, nr 953.

(52) «Cette solution se justifie par le fait que les victimes à la surface n'ont ni la possibilité, ni l'obligation d'aller rechercher qui utilisait l'aéronef au moment du dommage, si cet usage était légitime ou non, si l'usager était l'exploitant ou non». Aldus Ambrosini, auteur van de tekst van artikel 4, waardoor de tekst van het ontwerp van Mexico werd gewijzigd. Doc. 7379-L.C./1234, I, bl. 173. Het geldt hier het vraagstuk van de «Schwarzflieger». Zie Riese, bl. 347, e.v., Rinck, loc. cit., Z.L.R., 1954, bl. 93; Z.L.R., 1958, bl. 302; Drion, loc.

(53) Zie artikelen van steller betreffende de C.I.M. van 1952, R.W. 1956-57, col. 1729 en 1730: betreffende de C.M.R., Transportkroniek, 1957, bl. 591, en v. Dit begrip stemt overeen met dit van de «due diligence», dat we ook aantreffen in artikel 20 van het Verdrag van Warschau. Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 379.

(54) Doc. 7.157, L.C./130, bl. 162; de Juglart, nr 98; Drion, nr 96, e.v.

(55) Zie artikel 4 en 34 van de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract; artikel 27, § 2 van de C.I.M.; artikel 17, § 2 van de C.M.R.; artikelen 20 en 21 van het Verdrag van Warschau.

(56) Klassiek geval: een passagier die een mede-passagier met een wapen neerschiet. Zie Van Houtte, nr 111; bl. 168; de Juglart, nr 110; Lemoine, nr 956.

(57) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 381.

(58) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 52; de Juglart, nr 115-116.

(59) Doc. 3.179-L.C./134, I, bl. 59 en 133, e.v.; de Juglart, nr 121 en 122.

(60) Doc. 3.379-L.C./134, I, bl. 59.

(61) Voor wat betreft de voorbereidende werken van het Verdrag, raadplege men: Ambrosini, Rapports édités par la C.T.E.J.A. avant la première conférence de Rome, 1933 et le Protocole de Bruxelles, 1938; Riese, Berichte über die Arbeiten der CITEJA, Archiv f. Luftrecht, 1932, bl. 74, e.v.; Lemoine, nr 929, e.v.; de Juglart, nr 123, e.v.; Lemoine, La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface, Diss., Paris, 1935.

(61bis) In de Sovjetrepublieken voorziet artikel 78 van het Luchtwetboek van 7 augustus 1935 een objectieve en onbeperkte aansprakelijkheid, zulks conform artikel 404 van van het B.W. (Fleischitz, E.A., Les Obligations ayant leur source dans le dommage causé ou dans l'enrichissement sans cause, bl. 175, aangehaald in het algemeen verslag betreffende «Systèmes et Limites de la responsabilité civile en droit aérien national et international» van Prof. Iliescu, hoogleraar te Bucarest, op het Vde Congres voor Vergelijkend Recht te Brussel gehouden op 5-9 september 1958.

Het zelfde systeem geldt voor Roemenië (artikel 97 van het Luchtwetboek van 30 december 1953) en Tsjechoslowakije (artikel 58 van de luchtvaartwet van 24 sept. 1956), met dien verstande dat de schuld van het slachtoffer de aansprakelijkheid kan verminderen of doen ophouden. Ook in Polen, waar de wetgeving berust op een vermoeden van schuld, is de rechtspraak analoog. (Artikel 57 en 58 van de wet van 14 maart 1928).

(62) de Juglart, nr 132, e.v.

(62bis) Zie artikel van steller «Het Haags Protocol van 28 september 1955 tot wijziging van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen in zake internationaal vervoer in de lucht», R.W. 1956-57, 394, e.v.

(63) Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 72; de Juglart, nr 100 en 99.

(64) Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 143, e.v.; de Juglart, nr 136, e.v.; Drion, nr 151, e.v. Deze wijziging werd ook aangevaard op grond van statistische gegevens. Het verslag van de Raad van de O.A.C.I. betreffende het Mexico-ontwerp vermeldde reeds onder nr 10: «Les renseignements statistiques dont on dispose montrent clairement que, dans les conditions actuelles, le coût de l'assurance couvrant les risques de dommages aux tiers à la surface, conformément au projet de Mexico, ne représente pour l'exploitant qu'une faible proportion du total de ses frais d'exploitation». «Les taux d'assurance-tiers communiqués au conseil et applicables aux exploitants privés représenteraient, pour les limites de responsabilité que prévoient le projet de Mexico, de 2 à 5 % des frais d'exploitation estimés». (R.F.D.A., 1953, bl. 83).

De statistieken wijzen verder ook op een gevoelige vermindering van het aantal ongevallen in het luchtverkeer. In zijn verslag op het Vde Congres voor Vergelijkend Recht citeert Dr G. Rinck enkele gegevens die zeer interessant zijn (Zie Z.L.R., 1958, bl. 298, e.v.).

Voor 70 Staten deel uitmakend van de O.A.C.I. bedragen de dodelijke ongevallen van passagiers, per 100.000 passagiers-km.: 1925-29: 28.00; 1935-39: 9.00; 1945: 3.09; 1950: 1.97; 1955: 0.66; 1956: 0.78.

Stelt men daartegenover de ongevalstatistiek van de 41 spoorwegondernemingen die deel uitmaken van de U.I.C., dan is de verhouding als volgt voor 1956: luchtverkeer: 0.78; spoorwegverkeer: 0.24. In 1951 was zulks respectievelijk 1.27 en 0.43. Dit betekent dat in luchtverkeer het gevaar driemaal groter is dan in spoorwegverkeer.

Nochtans alhoewel de veiligheid van het luchtverkeer sterk verhoogde, is het gevaar van derden op het aardoppervlak er niet op verminderd, ten minste in absolute zin. Het aantal luchtvaartuigen is immers aanzienlijk gestegen. Nochtans kan men niet zeggen dat het aantal dodelijke ongevallen in de zelfde mate als het aantal ongevallen verhoogt.

Ongevallen van derden op het aardoppervlak:

Jaren	Aantal ongevallen	Aantal doden en zwaargewonden
1952	161	34
1953	197	13
1954	229	6
1955	266	12

Vergeleken met het spoorwegverkeer geeft de tabel wat volgt:

Jaren	Aantal ongevallen	Aantal doden (zonder passagiers of personeel)
	Lucht	Spoor
1952	161	27.463
1955	266	19.475
	Lucht	Spoor
1952	23	6.283
1955	9	6.220

Daaruit kan worden besloten dat voor de derden op het aardoppervlak het spoorwegverkeer een groter gevaar uitmaakt.

Citeren we verder dat op het punt van het herstel der schade er stemmen opgaan in het voordeel van een algemene en onbeperkte verzekering van alle risico's aan het vervoer verbonden. Zie: Prof. Albert A. Ehrenzweig: «Full Aid» Insurance for the Traffic Victim — A Voluntary Compensation Plan», California Law Review, 1955, bl. 1, e.v.

(65) de Juglart, nr 145; Drion, nr 151, e.v.

(66) de Juglart, nr 146; Doc. 7379/L.C.134, I, bl. 143, e.v.; Drion, nr 154.

(67) Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 126.

(68) Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 151.

(69) Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 168.

(70) R.P.D.B., V° Transport par Air et Droit Aérien, nr 217; Drion, nr 156, e.v. Deze goudfrank is niet te verwarren met de goudfrank waarvan sprake in artikel 56 van de C.M. en die een gewicht bezit van 10/31 gram en een gehalte van 0.900.

(71) Golstein, loc. cit., R.G.A.R., 1953, 5090/3.

(72) M. Loaeza (Mexico), voorzitter van het redactiecomité, Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 517; Drion, nr 155.

(73) Doc. 7379-L.C.134, I, bl. 518.

(74) P.V. Conferentie van Rome van 1933, I, bl. 218, e.v.

(75) P.V. Conferentie van Rome van 1933, I, bl. 228.

(76) P.V. Conferentie van Rome van 1933, I, bl. 319; Drion, nr 192.

(77) Zie artikel van steller in R.W. 1956-57, 394, e.v. Mercuriale van de H. Proc. Gen. Hayoit de Termicourt, 1957, R.W., 1957-58, 66, e.v.; Naulaers M., De begrippen opzet en grove schuld, in verband met artikel 25 van de Conventie van Warschau, R.W., 1949-50, 658, e.v.; met de daar aangehaalde referenties.

(78) Zie artikel van steller hierboven vermeld, R.W., 1956-57, 396.

(79) De bepaling van artikel 20, § 2 van het Verdrag van Warschau werd door het Haags Protocol van 1955 geschrapt. Zie R.W., 1956-57, 389.

(80) Zie het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, Wet van 20 november 1928.

(81) Nr 192.

(82) Golstein, R.G.A.R., 1953, 5090/3.

(83) Drion, nr 193, bl. 233; Drion onderzoekt vier gevallen waarin het vraagstuk der onbeperkte aansprakelijkheid zich zou kunnen stellen.

(84) In aansluiting met de verklaringen van de Spaanse afgevaardigde Gomez-Jara, verklaarde Nunnely (U.S.A.) «Il semble que la conférence ait exprimé extrêmement clairement dans le cours de ses débats, que la suppression de ces mots n'aurait pas pour résultat d'imposer une responsabilité illimitée dans l'hypothèse visée». De Argentijnse afgevaardigde trad zulks bij door te zeggen: «Il est bien entendu que lorsque l'exploitant cause intentionnellement un dommage à fin d'éviter un dommage plus grand, sa responsabilité n'est pas illimitée». Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 77 en 84.

Zie ook Drion, nr 194; de Juglart, nr 176.

Loaeza (Mexico) had voorheen opgemerkt: «Il est évident que lorsque l'exploitant se trouve dans l'obligation de devoir provoquer un dommage à fin d'éviter un dommage plus grand, cet exploitant n'avait pas l'intention de provoquer le dommage. La véritable intention dans cette hypothèse était celle d'éviter des dommages qu'il considèrerait être plus grands». Doc. 7379-L.C./134, I, bl. 80.

(85) Dezelfde termen treffen we aan in artikel 9.

(86) Drion, nr 211. Talrijke cassatie-arresten hebben bij ons de term «ondergeschikten» ontleend, alsmede de aard van de band van ondergeschiktheid, waarvan de rechtbank het bestaan constateert (Cass., 18 oktober 1954, Pas. 1955, I, 127), doch waarvan de bewijslast op het slachtoffer drukt. Essentieel bestaat de band van ondergeschiktheid in een «rapport de dépendance ou de subordination» voor wat betreft de uitvoering van een werk of van een opdracht. (Cass., 24 december 1951, Pas., 1952, I, 213; 14 januari 1952, Pas., 1953, I, 264; 27 april 1953, Pas., 1953, I, 654; 13 november 1953, Pas., 1954, I, 185; 12 november 1954, Pas., 1955, I, 221; 18 oktober 1954, Pas., 1955, I, 127). Dit verband volstaat, afgezien van elk andere voorwaarde betreffende de keuze van de ondergeschikte door de aansteller, uitgezonderd het geval waarin de persoonlijke aansprakelijkheid van de houder, bij faulieve keuze, zou zijn bewezen. De band van ondergeschiktheid moet niet voortspuiten uit een overeenkomst, hij bestaat van het ogenblik af dat de aansteller «peut en fait exercer son autorité ou sa surveillance sur les actes du préposé». (Cass., 24 dec. 1951, voornoemd; Koophandel Brussel, 20 december 1952, R.G.A.R., 1953, 5205). Deze band omvat in de persoon van de aansteller de bevoegdheid om orders of onderrichtingen te geven en in de persoon van de ondergeschikte, de verplichting deze na te leven. Zie «La responsabilité délictuelle et quasi délictuelle, van de HH. Dabin & Lagasse, Rev. Critique de Jurisprudence Belge, 1955, bl. 233, e.v. Zie ook de Juglart, «La faute du transporteur aérien en cas d'abus de fonction de son préposé», noot onder Arrest van

het Hof van Beroep van Yaoundé van 21 juni 1955, J.C.P., 19 oktober 1955, nr 8886; Schweickhardt A., Zur Frage der rechtlichen Beurteilung der Haftung des Luftfahrführers aus Dienst- und Freiflugen seiner Angestellten, Z.L.R. 1954, bl. 7, e.v.

(87) Drion, nr 211; Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 77, 81, 82, 422 à 424, 473, 478, 516.

(88) Drion, nr 212; de Juglart, 177.

(89) Verdrag van Brussel van 1924; Cass., 4 december 1947, R.G.A.R., 1950, 4621.

(90) Zie de reeds geciteerde Mercuriale van Proc. Gen. Hayoit de Termicourt.

(91) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 472.

(92) Naar Duits recht is de aansteller (houder) onbeperkt aansprakelijk voor de daden van zijn aangestelden tenzij hij bewijst dat hij noch in de keuze noch in de bewaking een fout beging. (Rinck, G., loc. cit., Z.L.R., 1958, bl. 303 en 304).

(93) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 92.

(94) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 423-424.

(95) Doc. 7.379-L.C./134, I, 472; de Juglart, nr 178.

(96) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 473.

(97) Nr 214.

(98) Nr 214, bl. 260 (Drion).

(99) Drion, nr 215.

(100) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 477.

(101) Rev. Crit. Jur. Belge, loc. cit., 1949, nr 4; 1952, nr 24; 1955, nr 48.

(102) Drion, nr 215, blz. 260.

(103) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 94; 102; 107 à 110. Een voorstel door de Franse en Britse afgevaardigden gedaan om benevens de diefstal ook het misbruik van vertrouwen in te lassen, werd verworpen. DOC.-L.C./134, I, bl. 109. Niettemin blijft M. Golstein de mening toegedaan « que l'on a voulu viser aussi bien le cas de vol et de détournement, que celui de toute utilisation abusive ». (R.G.A.R., 1953, 5090/3). Nochtans een voorstel door de H. Golstein zelf, als Belgisch afgevaardigde, gedaan, werd zelfs niet in aanmerking genomen. Doc. 7.379-L.C./134, I, 110; in zelfde zin de Juglart, nr 179, bl. 110; Drion, nr 285, bl. 322.

(104) Het is ons niet mogelijk in detail het ontstaan van de huidige bepalingen te behandelen. We verwijzen hiervoor naar de Juglart (nrs 180 à 248) waar het vraagstuk grondig wordt ontleed, zowel voor wat betreft het Verdrag van 1933 als voor wat betreft het Protocol van Brussel van 1938. Zie ook Doc. 7.379-L.C./134, I, 279 à 274.

(105) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 316-317; de Juglart, nr 214; Garnault (Frankrijk) verklaarde op de Conferentie: « La Conférence a décidé que le certificat n'engageait pas la responsabilité de l'Etat qui le délivrait ». Ibid. bl. 321-322.

(106) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 322; de Juglart, nr 217.

(107) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 322.

(108) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 341-42.

(109) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 459; Zie de verklaring van Cooper (IATA), Doc. 7.379-L.C./134, I, 463. Contra: de Juglart, nr 238, in fine; Voor wat betreft de verzekering geeft de Juglart een hele reeks werken en artikelen die het onderwerp behandelen. Zie verder: van zijn hand een artikel in de Rev. Trim. de dr. commercial, 1952, bl. 891 e.v.; François J.L., « L'Assurance et l'élaboration du droit international privé, Milaan, 1955; Gravelin M., L'assurance

et les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne, Parijs, 1939; Blum R., Les assurances aériennes, Parijs, 1930; Guldsmann W., Die Versicherungsinterne Bearbeitung von Schadenfällen bei der Beförderung durch Luftfahrzeugen, Z.L.R., 1953, bl. 258, e.v.; Gwertzmann, The law of Transportation Insurance, Larchmont (N.Y.), 1950; Hel-lauer J., Transportversicherung, Essen, 1957; Honig J.P., Gedwongen verzekering in de luchtvaart, Ned. Jur., 1952, bl. 421 e.v.; Kubli E.A., Luftfahrtversicherung unter besonderer Berücksichtigung der Luftpools, Zürich, 1952; Sauveplanne J.G., Luchtvaartverzekering, Diss. Leiden, 1949; Wimmer H.H., « Die Bedeutung des Römischen Abkommens 1952 in Bezug auf Versicherungsfragen, Z.L.R., 1954, bl. 106, e.v.

(110) Doc. 7.379/134, I, 458-459,

(111) Doc. 7.379/134, I, bl. 458; de Juglart, nr 238.

(112) Doc. 7.379/134, I, 462-463.

(113) Doc. 7.379/134, I, bl. 43, nr 107; de Juglart, nr 240, en volgende.

(114) de Juglart, nr 244.

(115) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 332, e.v. Zie ook François J.L., « L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur de la responsabilité de l'obligation à réparer. » Verslag op het internationaal Congres voor Luchtrecht Napels, juni, 1954.

(116) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 339.

(117) Dit is het geval in Italië, artikel 1015 van het wetboek van lichteucht.

(118) de Juglart, nr 244; Golstein, loc. cit. 5090.

(119) Doc. 7.379-L.C./134, I, bl. 177 e.v.; de Juglart, nr 258, en volgende.

De bevoegdheid van het « forum delicti », met uitsluiting van alle andere, wijkt sterk af van de oplossingen die door andere internationale overeenkomsten aan dit vraagstuk van de bevoegdheid werden gegeven.

In zake zeerecht voorzien de internationale overeenkomsten te Brussel ondertekend op 10 Mei 1952, dat de eis in schadevergoeding kan worden gebracht naar keuze van de eiser: 1) hetzij voor de rechtsmacht van de woonplaats van de vervoerder of van een van de zetels van zijn exploitatie. (Forum rei).

2) hetzij voor de rechtsmacht van de plaats waar de aanvaring geschiedde;

3) hetzij voor de rechtsmacht van de plaats van het beslag. (Forum arresti).

Zie ook de artikelen 28 van het Verdrag van Warschau; 32 van de CIM; 31 van de C.M.R., waar telkens aan de eiser een keuze wordt gelaten.

Voor wat betreft de rechtspleging raadplege men: Jacob N.H., « Le règles de compétence et l'action en réparation du dommage causé aux tiers à la surface », R.G.A., 1952, bl. 226; e.v.; Garnault, Rapport sur l'exécution des jugements à l'étranger en droit aérien, R.F.D.A., 1954, bl. 331, e.v.; Smirnoff Michel, « L'exécution des jugements des tribunaux étrangers en droit aérien », R.G.A., 1956, bl. 17, e.v.; Toepper A., « Comments on article 20 of the Rome Convention of 1952 », J. Air Law, 1954, bl. 420 e.v.

Voor wat betreft het exequatur vergelijk artikel 55 van de C.I.M. en artikel 31 van de C.M.R.

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer — 11 september 1958.

Eerste Voorzitter: M. Wouters.

Raadsheer-verslaggever: M. Bayot.

Procureur-generaal: M. Hayoit de Termicourt.

Advocaat: Mr De Bruyn.

Vatbaarheid voor hoger beroep. — Begroting volgens de wettelijke grondslagen. — Niet-aanduiding van de gegevens voor de toepassing van de wettelijke grondslagen. — Niet-ontvankelijkheid van het hoger beroep. — Dient ambtshalve te worden opgeworpen.

Wanneer een geschil volgens de wettelijke grondslagen kan begroot worden mogen de partijen hetzelfde niet begroten. Indien de gegevens voor de toepassing van de wettelijke grondslagen uit de dagvaarding noch uit de conclusies, noch uit het vonnis zelf blijken, moet dit vonnis geacht worden als zijnde in laatste instantie gewezen.

De regel krachtens dewelke geen hoger beroep tegen een in laatste instantie gewezen vonnis

o enstaat, is van openbare orde; de niet-ontvankelijkheid van het met miskenning van deze regel ingesteld hoger beroep moet ambtshalve door de rechter worden opgeworpen.

Winthertur t/ Smets.

Gelet op het bestreden vonnis, op 28 mei 1956 in hoger beroep gewezen door de Rechtbank van eerste aan leg te Luik;

Over het eerste middel afgeleid uit de scheiding van de artikelen 1, 21, 27, 33 en 35 van de wet van 25 maart 1876 op de bevoegdheid, voormeld artikel 27 gewijzigd door de artikelen 6 van het koninklijk besluit n° 63 van 13 januari 1935 en 3 van de wet van 10 februari 1953, 1, 4, inzonderheid 4, 2° A, 5 en 24 van de wetten op de vergoeding van de schade voortvloeiende uit de arbeidsongevallen, samengeordend bij koninklijk besluit van 28 september 1931, het laatstgemeld artikel 24 gewijzigd door artikel 1 van het koninklijk besluit n° 305 van 31 maart 1936, en 97 van de Grondwet.

doordat het bestreden vonnis, na vastgesteld te hebben dat de regelmatigheid en de ontvankelijkheid

van het hoger beroep niet betwist worden en dat er geen grond van niet-ontvankelijkheid bestaat die de rechtbank van ambtswege dient op te werpen, het hoger beroep ontvangt en, onder wijziging van het beroepen vonnis, zegt dat het bewijs geleverd is van een verband van oorzaak tot gevolg tussen het arbeidsongeval, dat de echtgenoot van verweerster getroffen heeft en zijn overlijden, en bijgevolg aanlegster veroordeelt tot het betalen van «de vergoedingen bepaald bij de wet op de vergoeding van de uit de arbeidsongevallen voortspruitende schade, ten behoeve van de overlevende echtgenoot», dan wanneer evenwel vóór de rechters over de grond te genen tijde nader aangeduid zijn het bedrag van de geëiste vergoedingen, of de tot het bepalen ervan geschikte elementen, zoals de leeftijd van elk der echtgenoten en het jaarloon van de getroffene dat tot grondslag moet dienen voor het berekenen van de aan de niet uit de echt noch van tafel en bed gescheiden echtgenoot toe te kennen lijfrente, overeenkomstig artikel 4, 2° A, van de samengeordende wetten op de vergoeding van de schade voortspruitende uit de arbeidsongevallen, zodat, aangezien het bedrag van de eis onbekend gebleven is, de vrederechter enkel in laatste aanleg uitspraak heeft kunnen doen en het hoger beroep derhalve ambtshalve niet ontvankelijk diende te worden verklaard niettegenstaande de in het exploit van rechtsingang gedane raming van het geding, naardien de bij de rechter aangebrachte eis voor raming volgens wettelijke grondslagen vatbaar was,

en doordat, althans, het bestreden vonnis ontvangen heeft het hoger beroep tegen een vonnis door hetwelk uitspraak gedaan is over een eis waarvan het bedrag onbekend gebleven is om de enkele reden dat de regelmatigheid en de ontvankelijkheid ervan niet zouden zijn betwist en er generlei grond van niet-ontvankelijkheid zou bestaan hebben welke door de rechtbank van ambtswege diende te worden opgeworpen, dan wanneer de niet-ontvankelijkheid van het hoger beroep defectu summae van ambtswege door de rechter dient te worden ingeroepen, dan wanneer het niet-bepaald zijn van het bedrag van de eis het onmogelijk maakt na te gaan of het beroepen vonnis in eerste of in laatste aanleg gewezen was, en dan wanneer, derhalve, het bestreden vonnis, in zover het het hoger beroep in de zaak ontvankelijk verklaard heeft, niet wettelijk met redenen omkleed is :

Overwegende dat uit de stukken der rechtspleging blijkt dat verweerster, in de dagvaarding om vóór de vrederechter te verschijnen welke aan aanlegster gegeven werd, betoogde dat zij, ten gevolge van een arbeidsongeval dat haar echtgenoot op 20 september 1951 getroffen had en hetwelk tot diens zelfmoord had geleid, recht had «op een lijfrente als overlevende echtgenoot, overeenkomstig artikel 4, 2° A, van de wet van 1903»; dat zij dienvolgens ertoe concludeerde dat aanlegster zou worden veroordeeld om haar «een lijfrente» te betalen, en het geding raamde op «meer dan tweeduizend frank, enkel wat de bevoegdheid en de aanleg betreft»;

Overwegende dat verweerster in de vóór de eerste rechter genomen conclusies haar eis tot veroordeling «tot het betalen van de gevorderde rente» hernieuwde; dat noch in de dagvaarding, noch in de conclusies der partijen, noch in de beslissing van de vrederechter die de eis niet gegrond verklaarde, het bedrag van het jaarloon van de getroffene en de leeftijd der echtgenoten aangeduid zijn; dat aanlegster de titel van de gevorderde rente betwistte;

Overwegende dat, verweerster van deze beslissing

in hoger beroep gekomen zijnde, het bestreden vonnis het hoger beroep ontvankelijk verklaarde om de redenen dat «de regelmatigheid en de ontvankelijkheid van het hoger beroep niet betwist zijn en dat er geen grond van niet-ontvankelijkheid bestaat die de rechtbank van ambtswege dient op te werpen»;

Overwegende, enerzijds, dat, wanneer het geschil van zulke aard is dat het volgens de wettelijke grondslagen kan geraamd worden, het niet aan de partijen toebehoort deze raming te verrichten; dat, zo de elementen die de toepassing van de wettelijke grondslagen mogelijk maken noch uit een akte van een partij vóór de rechter, noch uit diens beslissing blijken, het vonnis in laatste aanleg gewezen is;

Overwegende dat, ten deze, de wettelijke grondslag tot raming van het geschil bepaald is door de artikelen 4, 2° A, van de samengeordende wetten op de vergoeding van de schade, voortspruitende uit de arbeidsongevallen, en 27 van de wet van 25 maart 1876; dat naar luid van voormeld artikel 4, 2° A, zoals het van kracht was ten dage van het ongeval, wanneer het ongeval de dood van een getroffene veroorzaakt heeft, «dan worden de volgende vergoedingen toegekend... aan de (overlevende) echtgenoot een lijfrente waarvan het bedrag zal berekend worden naar de leeftijd van ieder der echtgenoten en op de grondslag van 30 ten honderd van het jaarloon van de getroffene»; dat artikel 27 van de wet van 25 maart 1876 de waarde van het geschil bij betwisting van de titel van een lijfrente bepaalt;

Overwegende anderzijds, dat de wettelijke regel volgens welke geen hoger beroep open staat tegen een in laatste aanleg gewezen beslissing, van openbare orde is; dat de niet-ontvankelijkheid van een met schending van deze regel ingesteld hoger beroep mitsdien zelfs van ambtswege door de rechter dient opgeworpen te worden;

Overwegende dat uit deze beschouwingen volgt dat het bestreden vonnis, door het hoger beroep van verweerster ontvankelijk te verklaren, dan wanneer noch in de dagvaarding, noch in de conclusies vóór de vrederechter, noch in diens beslissing het jaarloon van de echtgenoot van verweerster en de leeftijd van ieder der echtgenoten aangeduid waren, de in het middel aangehaalde wetsbepalingen geschonden heeft;

Om deze redenen,

Verbreekt het bestreden vonnis;

Beveelt dat melding van onderhavig arrest zal gemaakt worden op de kant van de vernietigde beslissing;

En gelet op de wet van 20 maart 1948, veroordeelt aanlegster tot de kosten;

Verwijst de zaak naar de Rechtbank van eerste aanleg te Hoei, zitting houdende in hoger beroep.

VLAAMSE JURISTEN,

ABONNEERT U OP

RECHTSKUNDIG WEEKBLAD

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 25 april 1957.

Eerste Voorzitter : M. Wouters.

Raadsheer-Verslaggever : M. Louveaux.

Procureur-Generaal : M. Hayoit de Termicourt.

Advocaat : Mr. De Bruyn.

Onrechtmatige daad. — Geen verzuiminteressen verschuldigd vóór de rechterlijke beslissing.

Ter zake van aquiliaanse verantwoordelijkheid kunnen geen verzuimsinteressen verschuldigd zijn over het bedrag van de gevorderde schadevergoeding voor de rechterlijke beslissing, waarbij de schadevergoeding wordt toegekend.

In geval van veroordeling tot verzuiminteressen lopen deze van die beslissing af, tenzij de rechter een latere datum heeft bepaald.

Van Loo e.a. t/ Belgische Staat (Minister van Financiën).

Gelet op het bestreden arrest, op 25 mei 1955 door het Hof van Beroep te Brussel gewezen;

Over het eerste middel (zonder belang);

Over het tweede middel afgeleid uit de schending van artikel 97 van de Grondwet en van de artikelen 1153, 1382 en 1383 B.W.,

doordat het bestreden arrest, na met inachtneming van de gezamenlijke elementen der zaak het stoffelijk nadeel, dat voortgevloeid is uit de inbreuk waaraan eerste aanlegger schuldig bevonden is, op één miljoen frank geraamd te hebben, aanleggers veroordeeld heeft om als schadevergoeding tot herstel van dat nadeel aan verweerder de som van één miljoen frank, verhoogd met de gerechtelijke interest, te betalen, zonder het toekennen van die interest te verantwoorden, noch de datum aan te geven met ingang van welke hij opeisbaar zal wezen;

dan wanneer de gerechtelijke interest ter zake van aquiliaanse verantwoordelijkheid niet van rechtswege verschuldigd is vanaf de eis in rechten, hij een vereffening ten doel heeft en mede de schade herstelt, en dat derhalve de rechter die het nadeel vaststelt en de schadevergoeding raamt, onwettelijk tot de gerechtelijke interest op de schadevergoeding veroordeelt, indien hij niet wijst op het bestaan van de bijkomende schade welke die interest tot doel heeft te vereffenen en welke het toekennen ervan zou nodig maken met het oog op een aangepast en volledig herstellen van het uit de schuldige daad voortgevloeid nadeel;

Overwegende dat verweerder in het exploit van rechtsingang het bedrag van het nadeel dat hem berokkend is door aanlegger, voor wie aanlegster burgerlijk verantwoordelijk is, vastgesteld had op 4.000.000 frank; dat hij veroordeling van deze eiste tot dat bedrag, de gerechtelijke interest en de kosten;

Overwegende dat de eerste rechter het door verweerder ondergane nadeel «waarvan het herstel mocht toegestaan worden» op 1.000.000 frank geraamd heeft; dat hij aanleggers tot betaling van die som veroordeelde alsmede tot de gerechtelijke interest en tot een deel der kosten, welke beslissing door het bestreden arrest bevestigd werd;

Overwegende dat uit deze vaststellingen valt af te leiden dat bedoelde interest noch geëist noch toegekend werd tot vereffening van een element van de schade welke door de strafbare daden van eerste aanlegger aan verweerder berokkend is, en dat hij

derhalve geen integrerend deel van het herstel van die schade uitmaakt, doch enkel een verzuiminterest;

Overwegende dat, ter zake van aquiliaanse verantwoordelijkheid, geen verzuimsinterest kan verschuldigd wezen op het bedrag van een schuldvordering die bestaat in schadevergoeding, vóór de rechterlijke beslissing waarbij bewuste schadevergoeding toegekend wordt en dat, in geval van veroordeling tot verzuimsinterest, deze vanaf die beslissing loopt, tenzij de rechter een latere datum heeft vastgesteld;

Dat eruit volgt dat de rechter over de grond ten deze in zijn beslissing het aanvangspunt van de door hem toegekende interest niet behoefde te preciseren;

Dat het middel niet kan aangenomen worden;

Om die redenen :

Verwerpt de voorziening;

Veroordeelt aanleggers tot de kosten.

RAAD VAN STATE

4e Kamer. — 16 december 1959.

Voorzitter : M. Le Page.

Raadsheren : M.M. Mast en Buch.

Substituut-Auditeur : M. Lenaerts.

Beroep bij Raad van State. — Ontvankelijkheid. — Volmacht. — Vereisten.

Een arbeidsorganisatie, erkend in hoedanigheid van betaalorganisme van de werklozensteun, geniet rechtspersoonlijkheid ingevolge de besluitwet van 28 december 1944, gewijzigd bij de wet van 14 juli 1951.

Deze organisatie is dus gerechtigd een beroep bij de Raad van State in te stellen door haar daartoe bevoegd orgaan of door een advocaat.

Wanneer echter door haar volmacht wordt verleend aan een secretaris dient in deze volmacht uitdrukkelijk het recht om beroep bij de Raad van State in te stellen voorzien te zijn, zoniet is het beroep onontvankelijk.

Algemene Centrale der liberale vakbonden van België
t/ Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en
Werkloosheid.

Arrest Nr 6752

Overwegende dat het beroep strekt tot vernietiging van de beslissing d.d. 14 september 1955 waarbij de Commissie van beroep inzake werkloosheid de voor Raymond Liekens ingediende aanvraag tot herziening afwijst; dat de bestreden beslissing aan Liekens op 3 oktober 1955 is betekend;

Overwegende dat de klachtencommissie te Leuven op 5 september 1952 verzoeker van het recht op werkloosheidsuitkeringen uitsloot; dat de verzoekende partij op 18 mei 1955 in naam van haar lid Liekens, de herziening van de beslissing d.d. 5 september 1952 vroeg; dat deze aanvraag bij de bestreden beslissing werd afgewezen;

Overwegende dat de tegenpartij doet gelden dat het beroep niet onontvankelijk is daar de verzoekende partij namens Raymond Liekens geen beroep kan instellen bij de Raad van State;

Overwegende dat het beroep werd ingesteld in naam van de Algemene Centrale der liberale vakbonden van België; dat krachtens het ministerieel besluit d.d. 30 maart 1948 deze arbeidersorganisatie erkend werd in hoedanigheid van betaalorganisme van de

werklozensteun; dat zij derhalve bij toepassing van artikel 7, § 2, van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, gewijzigd bij de wet van 14 juli 1951, de rechtspersoonlijkheid geniet; dat haar beroep bij de Raad van State bij toepassing van artikel 1 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling administratie, diende te worden ingesteld door haar daartoe bevoegd orgaan of door een advocaat; dat het verzoekschrift in haar naam getekend werd door S. Stroobants, secretaris van de afdeling Leuven; dat krachtens artikel 10 van de statuten van de verzoekende partij, de beheerraad die met de administratie en het beheer van de organisatie is belast, zijn macht mag overdragen aan één of meer van zijn leden of aan een secretaris; dat uit de overgelegde «volmacht», gedattekend 19 juni 1952, blijkt, dat S. Stroobants opdracht kreeg, «in naam en voor rekening van dit organisme en haar werklozenkas, alle geldsommen in ontvangst te nemen bestemd voor de afdeling Leuven, ter uitvoering van alle opdrachten die aan deze organisatie door de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid worden toevertrouwd ... en in dit verband alle kwijtingen ter ontlasting te geven en in het algemeen aldus te doen wat binnen de perken van de ontvangen opdrachten vereist is»; dat Stroobants, op grond van deze «volmacht», er niet toe gerechtigd was in naam van de verzoekende partij beroep in te stellen bij de Raad van State; dat, zonder te hebben na te gaan of de verzoekende partij in naam van Liekens voor de Raad van State mocht optreden, het volstaat vast te stellen dat het beroep niet ontvankelijk is;

Besluit :

Artikel 1: Het beroep is verworpen.

Artikel 2: De kosten, ten bedrage van 750 fr., komen ten laste van de verzoekende partij.

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

1e Kamer. — 29 december 1958.

Voorzitter : M. Van Hal.

Raadsheren : M.M. la Vallée Poussin en Colson.
Advocaat-generaal : M. van den Eynde de Rivieren.
Advocaten : Mrs. Verberne (loco van Nieuwerburgh) en Schaerlaekens.

Onbevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in kortgeding om te kennen van een vordering tot benoeming van een deskundige tegen een aannemer.

Krachtens artikel 12 der wet van 25 maart 1876, gewijzigd door de wet van 26 december 1891, doet de voorzitter van de Rechtbank van Koophandel uitspraak in kortgeding in al de gevallen, waarvan hij de hoogdringendheid erkent op voorwaarde, dat de kennisneming ervan tot de bevoegdheid van de Rechtbank van Koophandel behoort. Als een daad van koophandel moet de onderneming van private werken worden aangezien (artikel 2 van 15 december 1872, gewijzigd door artikel 2 der wet van 3 juli 1956); de bedrijvigheid van een aannemer, zowel van onroerende als van roerende aard, heeft steeds een winstgevend doel.

De voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg, zetelend in kortgeding, is derhalve niet bevoegd om kennis te nemen van een tegen een aan-

nemer ingestelde vordering, wanneer deze de exceptie van onbevoegdheid opwerpt.

Janssens t/ Delie.

Gezien de stukken des gedings, en namelijk, in rechtmatige vorm :

1° het bevelschrift in kortgeding, op 8 juli 1958 uitgesproken door de heer Voorzitter der rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen, waarvan geen akte van betekening voorgebracht wordt ;

Aangezien het beroep regelmatig is naar de vorm ; dat zijn ontvankelijkheid niet betwist wordt ;

Overwegende dat het vaststaat :

1° dat appellant, ingevolge een mondelinge overeenkomst op 29 september 1952 tussen partijen gesloten, een gebouw voor rekening van geïntimeerde heeft opgetrokken ;

2° dat deze laatste staande houdt dat bepaalde gebreken zich zouden vertonen in de plafonds van de tweede verdieping, die de stevigheid van het gebouw zouden in gevaar brengen ;

Overwegende dat de oorspronkelijke vordering ertoe strekte een deskundige te doen aanstellen, ten einde in hoofddorde de toestand te onderzoeken, de gebeurlijke gebreken te constateren, de werken te bepalen die zouden uitgevoerd moeten worden om de constructie in orde te brengen ;

Overwegende dat het bestreden bevelschrift deze aanvraag heeft ingewilligd ;

Overwegende dat appellant staande houdt dat de eerste rechter onbevoegd was ratione materiae om van de vordering kennis te nemen ;

Overwegende dat luidens artikel 870 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de eisen in kortgeding worden behandeld, naar omstandigheden, voor de voorzitter der rechtbank van eerste aanleg of voor de voorzitter der rechtbank van koophandel ;

Overwegende dat artikel 11 alinea 2 der wet van 25 maart 1876, gewijzigd bij de wet van 26 december 1891, bepaalt dat de voorzitter der rechtbank van eerste aanleg voorlopig uitspraak in kortgeding doet namelijk in al de «andere gevallen» waarvan hij de dringendheid erkent, onder voorwaarde dat ze binnen de burgerlijke rechtsmacht vallen der rechtbanken van eerste aanleg... ;

Overwegende dat artikel 12 der wet van 25 maart 1876, eveneens door de wet van 26 december 1891 gewijzigd, beschikt dat de voorzitter der rechtbank van koophandel voorlopig uitspraak doet in kortgeding, in al de gevallen waarvan hij de dringendheid erkent, mits ze onder de bevoegdheid vallen van de consulaire rechtsmacht (cfr. Braes, T. I, n° 590 - 603 ; Fredericq, T. I, n° 355 ; R.P.D.B., V° Référé, n° 19) ;

Overwegende dat krachtens artikel 8 der wet van 25 maart 1876, gewijzigd bij de wet van 15 maart 1932, de rechtbanken van eerste aanleg kennis nemen van zaken van allen aard en dat ze de geschillen die onder meer aan de rechtbanken van koophandel toebedeeld zijn niet uit handen mogen geven, behalve indien de verwerende partij het vraagt ;

Overwegende dat, ter zake, gedaagde in beroep, oorspronkelijke verweerder, de onbevoegdheid ratione materiae van de eerste rechter opgeworpen heeft ;

Overwegende dat alhoewel het de eerste rechter niet behoorde recht te doen nopens de grond van de zaak, moest de huidige vordering in kortgeding nochtans in verband gesteld worden met het feitelijk geschil waarop ze betrekking heeft ;

Overwegende dat dit feitelijk geschil — dat de tienjarige verantwoordelijkheid van de aannemer te berde

brengt — onbetwistbaar van commerciële aard is ;

Dat de onderneming van private werken door artikel 2 van het Wetboek van Koophandel, gewijzigd bij artikel 2 van de wet van 3 juli 1956, als een daad van koophandel aangezien wordt ; dat de bedrijvigheid van een ondernemer — zowel van onroerende als van roerende aard — inderdaad steeds een winstgevend doel nastreeft (cfr. Fredericq, T. I, n° 39) ;

Overwegende dat de exceptie ratione materiae door appellant opgeworpen derhalve als gerechtvaardigd voorkomt ;

Om deze redenen :

Het Hof, rechtdoende op tegenspraak,

Gelet op artikel 24 der wet van 15 juni 1935, waarvan toepassing werd gedaan,

Gehoord de heer van den Eynde de Rivieren, Advocaat-generaal, in zijn eensluidend advies, alle andere besluiten afwijzende als ongegrond,

Ontvangt het beroep ; verklaart het gegrond ; vernietigt het vonnis waartegen beroep.

Verbeterende :

Zegt dat de eerste rechter onbevoegd was, ratione materiae, om van de vordering kennis te nemen ;

Verwijst geïntimeerde in de kosten van beide aanleggen.

HOF VAN BEROEP TE GENT

3e Kamer. — 1 februari 1958.

Voorzitter : M. Vanden Abeele.

Raadsheren : M.M. Morel de Westgaver en Lefebvre.

Advocaat-generaal : M. Bonte.

Advocaten : Mrs. De Caluwe en Dujardin.

Diefstal tussen echtgenoten. — Heling door derde strafbaar.

Zo volgens artikel 462 W.v.S. de bedrieglijke wegneming door een der echtgenoten gepleegd ten nadele van de andere, niet strafbaar is, is elke heling van de ontvreemde goederen door een derde wel strafbaar.

De echtgenote is mede-eigenares van de goederen der gemeenschap, zolang deze bestaat; de bedrieglijke wegneming van een roerend goed door een mede-eigenaar valt onder toepassing van artikel 462 W.v.S.

Schepens en O.M. t/ Herremans.

Overwegende dat de beroepen tijdig en regelmatig ingesteld werden;

Overwegende dat door het onderzoek en bij de behandeling der zaak vóór het Hof het feit lastens verdachte bewezen geworden is;

Overwegende dat de burgerlijke partij Schepens Elza op het ogenblik der feiten wettelijk gehuwd was met Leo Van Schoor;

Overwegende dat zo volgens artikel 462 S.W.B. de bedrieglijke wegneming door één der echtgenoten gepleegd ten nadele van de andere niet strafbaar is in hoofde van eerstgenoemde, elk daad van heling van de ontvreemde voorwerpen in hoofde van derden het wel is;

Overwegende dat de echtgenote mede-eigenaarster is van de goederen der gemeenschap, zolang deze bestaat;

Overwegende dat de bedrieglijke wegneming van een

roerend goed door een mede-eigenaar onder toepassing valt van artikel 462 S.W.B.;

Overwegende dat gebleken is dat de voorwerpen in de telastlegging vermeld aan de huwgemeenschap Leo Van Schoor-Elza Schepens toebehoorden en door eerstgenoemde weggenomen werden;

Overwegende dat deze wegneming op bedrieglijke wijze geschiedde en geen daad van beheer of eerlijke en normale beschikking was, dat trouwens bewezen is dat Leo Van Schoor heimelijk te werk ging, gebruik makende van de afwezigheid van zijn echtgenote om in de echtelijke woonst binnen te dringen; overwegende dat hij de kwestieuze goederen in een voor zijn echtgenote onbekende plaats overbracht;

Overwegende dat verdachte die goederen, waarvan ze de herkomst kende, verdoken heeft en in de beginne bij een eerste verhoor zelfs beweerde dat die haar eigendom waren en een valse oorsprog ervan aan de verbalisanten opgaf;

Overwegende dat de geheelde goederen aan de huwgemeenschap dienen teruggegeven te worden;

Overwegende dat de vordering der burgerlijke partij gegrond is, dat deze billijk zal vergoed worden mits de toekenning ener som van 2.000 fr.

.....

BURGERLIJKE RECHTBANK TE ANTWERPEN

1e Kamer. — 5 februari 1959.

Voorzitter : M. De Preter.

Rechters : M.M. Ceulemans en Dillen.

Advocaten : Mrs. Ooms en De Baeck.

Testament. — Op elkaar volgende eigenhandige testamenten. — Stilzwijgende herroeping van een beschikking in vorig testament. — Artikel 1036 B.W. — Strijdige beschikking. — Intentionele onverenigbaarheid blijkend uit een gewilde weglating. — Onderzoek naar vermoedelijk inzicht van de testatrice.

Overeenkomstig artikel 1036 B.W. vernietigt een later testament, dat een vroeger testament niet uitdrukkelijk herroept, alleen de daarin voorkomende beschikkingen, die met de nieuwe onverenigbaar of strijdig zijn. Hierbij wordt niet alleen gelet op de materiële tegenstrijdigheid tussen twee teksten, maar ook op de intentionele onverenigbaarheid, die o.m. kan blijken uit de vrijwillige weglating van een beschikking, die wel in het vorig testament voorkwam.

Wanneer een tweede testament een zorgvuldige heromwerking van het vorig testament blijkt te zijn, kan de weglating van een in het vroeger testament ingelaste kwijtschelding van schuld, bezwaarlijk als een vergetelheid aangezien worden, vooral niet wanneer voor de hand liggende redenen kunnen aangewezen worden, waarom de testatrice vermoedelijk aldus handelde. Het vermoedelijk inzicht van deze laatste dient dus zorgvuldig te worden nagevorst.

D'Hooge t/ Cs. Goossens en Vandeven.

Aangezien de vordering strekt tot de gerechtelijke vereffening en verdeling van de gemeenschap van aanwinsten welke bestaan heeft enz. . .

Aangezien het werkelijk voorwerp van het geding echter elders gelegen is ; dat, waar aanlegger in zijn

dagvaarding zich het recht voorbehield om de geldigheid te betwisten van het eigenhandig testament van wijlen V. Maria, dd. 3 mei 1957, hij in zijn zittingsbesluiten vordert te zeggen voor recht, dat het testament van 19 november 1951 niet herroepen werd door dit van 3 mei 1957, wat betreft de ontlasting van de betaling ener vergoeding van 325.000 frank door aanlegger aan de gemeenschap, terwijl partij Mr De Graef vraagt dat de verdeling zou geschieden met inachtnaam van de beschikkingen van het testament van 3 mei 1957, en pleit dat het eerste testament stilzwijgend herroepen werd, terwijl partij Mr Fierens des-aangaande haar rechten wenst voor te behouden ;

Aangezien theoretisch allen de vereffening en verdeling dient bevelen, partijen naar notaris verzeggende om er hun tegenspraken betreffende bedoelde testamenten te doen, maar dat, vermits er door beide testamenten beschikt wordt over de gehele thans beschikbare nalatenschap van de testatrice, de notariële verordeningen, met uitzondering van de inventaris (die alreeds opgesteld werd) toch afhankelijk zijn van het rechtsgevolg dat aan bedoelde testamenten moet toegekend worden, zodat het ongetwijfeld voor een goede rechtsbedeling past dit twistpunt thans op te lossen zoals door twee van de partijen uitdrukkelijk gevraagd wordt ;

Aangezien... (volgen drie overwegingen betreffende gebeurlijke ongezondheid van geest van de testatrice, overwegingen zonder belang ter zake...) ;

Aangezien, betreffende het vraagstuk van het al of niet herroepend karakter van het laatste testament, partij Mr De Graef ten onrechte als principe vooropstelt dat « elk navolgend testament het vorige herroept » ;

Aangezien bedoeld testament geen uitdrukkelijke herroeping inhoudt, zodat artikel 1036 burg. wetb. toepasselijk is, hetwelk de stilzwijgende herroeping slechts aanvaardt ingeval van onverenigbare of tegenstrijdige beschikkingen, waarbij de rechtspraak nog voegt : de vernieling van het vorig testament ;

Aangezien de rechtspraak en de rechtsleer echter wel verplicht zijn geworden niet alleen de materiële maar ook de intentionele onverenigbaarheid in acht te nemen, zodat partij Mr De Graef terecht besluit dat heel het vraagstuk neerkomt op het navorsen van het inzicht van de erflaatster ;

Aangezien, ter zake, twee eigenhandige testamenten van verschillende datum in het spel zijn, waarvan de draagwijdte — elk afzonderlijk beschouwd — volkomen identisch is, behoudens op twee punten, te weten : dat in het laatste testament geen spraak meer is van de kwijtschelding van schuld aan aanlegger, terwijl het legaat bestemd voor Lydia G., nicht en doopkind van de de cusus, van 100.000 op 200.000 frank gebracht wordt ;

Aangezien het er bijgevolg op aankomt te weten of de weglating van de kwijtschelding van schuld al dan niet bedoeld werd als een herroeping van dezelfde kwijtschelding, welke in het eerste testament voorzien was ;

Aangezien des-aangaande vooreerst dient opgemerkt dat de testatrice, indien zij uitsluitend bedoeld had het legaat voor Lydia G. te verhogen, zulks had kunnen doen hetzij door een wijzigende randvermelding op het oorspronkelijk testament, hetzij door een zeer beknopte melding op een afzonderlijk stuk in testamentaire vorm (zie De Page, VIII, n° 1191) terwijl zij nu, integendeel, een volledig nieuw testament heeft geschreven (waarbij terloops dient gezegd dat niet-juristen meestal aldus zullen tewerkgaan) ;

Aangezien De Page er echter de aandacht op ves-

tigt dat artikel 1036 juist in het wetboek voorzien werd omdat niet-juristen over het algemeen niet denken aan de noodzakelijkheid van de uitdrukkelijke herroeping en integendeel menen dat het volstaat een andersluidende beschikking te maken (Dl VIII, vol. 2, n° 1194 litt. A) ;

Aangezien, ter zake, evenmin kan voorgehouden worden dat de afwezigheid van de kwijtschelding van schuld in het tweede testament eenvoudig het gevolg zou zijn van een vergetelheid ;

Dat, waar de twee testamenten grotendeels overeenstemmen wat hun strekking betreft, zij integendeel talrijke verschilpunten vertonen op tekstgebied, waaruit blijkt : 1° dat de testatrice het oorspronkelijk testament bestendig voor ogen had, maar ook 2° dat zij dit zorgvuldig herwerkt heeft, zoals blijkt uit de hiernavolgende bijzonderheden :

a) de bevestiging van de huwelijksgift, welke overbodig is maar toch in beide testamenten figureert, wordt in het tweede testament zo bondig mogelijk uitgedrukt, met weglating van de nutteloze zinssnede « die roerende en onroerende goederen die mijn nalatenschap zullen uitmaken » en vervanging van de woorden « in voordeel van... » door « aan » ;

b) de zin « Ik vermaak aan de Kerkfabriek enz... » wordt in het tweede testament zorgvuldiger gepunctueerd ;

c) bij de aanduiding van de drie bijzondere legatarissen worden alle meldingen weggelaten die mogelijk onjuist zouden worden op het tijdstip van het openvallen der nalatenschap (aldus verdwijnt vóór de naam Godelieve S. het woordje « mejuffer » ; vóór Jozef G. verdwijnt het adres, hetwelk immers kan veranderen) terwijl voor Lydia G. de overbodige aanhaling van haar geboorteplaats insgelijks wegvalt ;

d) voor al de begunstigden wordt de aard van de verwantschap aangeduid, wat niet het geval was in het eerste testament ;

e) de aanstelling van de algemene legatarissen wordt enerzijds aangevuld met de woorden « in gelijke paarten », terwijl anderzijds de overbodige zinssnede « het vruchtgebruik ingevolge gift van mijn huwcontract aan mijn echtgenoot toekomende » wegvalt ;

Aangezien uit dit alles blijkt dat het laatste testament, verre van een onbeholpen kopie van het eerste te zijn, integendeel als een « verbeterde uitgave » kan betiteld worden, die blijk geeft van de zorgvuldige aandacht van de erflaatster ;

Aangezien het derhalve uitgesloten is dat de lange zin betreffende de kwijtschelding van schuld eenvoudig vergeten of aan de aandacht van de erflaatster zou ontsnapt zijn ;

Dat, gezien het zorgvuldig en volledig karakter van het laatste testament, deze weglating wel een betekenis moet hebben ;

Aangezien de erflaatster bezwaarlijk van mening kon zijn dat bedoelde kwijtschelding niet hoefde herhaald te worden, vermits iedereen toch weet dat een schuld blijft bestaan behoudens duidelijke en onbetwistbare kwijtschelding ;

Aangezien er integendeel twee elementen aanwezig zijn om aan te nemen dat de erflaatster deze kwijtschelding wel degelijk bedoelde te herroepen, te weten : 1) de vrees haar familie te ontgoochelen door aanlegger, die nu reeds de helft van de aanzienlijke gemeenschap in volle eigendom en al het overige in vruchtgebruik bekomt, nog ruimer te bedelen ; 2) de omstandigheid dat de herroeping van de kwijtschelding haar onder meer toeliet het legaat aan haar petekind te verdubbelen zonder daardoor de andere begunstigden iets te moeten ontnemen ;

Aangezien ten slotte nog kan opgemerkt worden dat, gezien de opvallende zorg welke aan de redactie van het laatste testament besteed werd, de erflater, indien zij hierdoor slechts een kleine wijziging in het voordeel van Lydia G. bedoeld had, wel de voorzorg zou genomen hebben de aanhef van haar testament anders te libelleren; dat zij alsdan zou gezegd hebben dat zij haar vorig testament als volgt «aanvulde» terwijl zij thans duidelijk zegt «haar uiterste wilsbeschikkingen als volgt te bepalen» wat onvermijdelijk doet denken aan een op zichzelf volledige regeling;

Aangezien het laatste testament derhalve, in de zin van artikel 1036 burg. wetb., tegenstrijdig is t.o.v. het vroeger testament vermits het een belangrijke kwijtschelding van schuld, welke niet vermoed mag worden, niet meer vermeldt;

Om deze redenen:

... zegt voor recht dat de vereffening en verdeling zal geschieden met inachtnaam van de beschikkingen van het testament van 3 mei 1957 en van dit testament alleen...

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE OOSTENDE

2e Kamer. — 11 februari 1959.

Alleensprekend rechter: M. Londres.

Referendaris: M. W. Six (Pl.v.)

Advocaten: Mrs Mertens en Vandervennet.

Verbintenissen uit vervoercontract. — Korte verjaring geldt ook ten aanzien van de vordering tot betaling van de prijs van het vervoer. — Deze verjaring steunt niet op een vermoeden van betaling.

De bij artikel 9 van de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract voorziene verjaring geldt voor alle uit dit contract voortvloeiende vorderingen en derhalve ook voor de actie tot betaling van de prijs van het transport.

Deze verjaring steunt niet op een vermoeden van betaling, zodat de gedingbeslissende eed overeenkomstig artikel 2275 B.W. niet kan worden opgedragen. Artikel 2275 B.W. geldt alleen voor de in de artikelen 2271, 2272 en 2273 B.W. en niet voor de bij bijzondere wetten bepaalde verjaringen.

Cs. Nowe t/ Decock en Becue.

Overwegende dat de vordering ertoe strekt: de verweerders solidair, of de ene bij gebreke aan de andere, zich te zien en horen veroordelen tot betaling van een factuur dd. 18 augustus 1952, groot 4305 fr., meer 20 % conventionele verhoging, hetzij 861 fr., wegens vervoer van grond en stenen;

Overwegende dat de verweerders in hoofdorde de verjaring van de vordering opwerpen en subsidiair de grond ervan betwisten;

Overwegende dat eisers vooreerst beweren dat de vordering niet gesteund is op een vervoercontract, doch wel een onderneming de grondslag van de eis uitmaakt;

Dat deze stelling uitdrukkelijk tegengesproken wordt door de bewoordingen van de factuur die wel bij iedere post vermeldt dat het om vervoer van grond, van zand en van stenen gaat; dat eisers verder in de dagvaarding hebben opgegeven als beroep «vervoerders»;

Dat de dagvaarding ook expliciet en uitsluitend gesteund is op het vervoer;

Overwegende dat eisers verder beweren dat de opgeworpen verjaring — zelfs indien de verbintenis tussen partijen haar grondslag vindt in een vervoercontract — niet geldt voor wat de betaling van de prijs betreft;

Overwegende dat zekere rechtspraak de verjaring van zes maanden, voorzien in artikel 9 van de wet van 25 augustus 1891 op de vervoerovereenkomsten, niet als toepasselijk aanziet voor de betaling van de vervoerprijs (cf. Hrb. Antwerpen, 2-9-1926; Jur. d'Anv. 1926, blz. 538; Pand. B., V° Transport (mat. comm.) 9bis; Les Nouvelles, Dr comm. Contrat de Transport, n° 697);

Overwegende echter dat de expliciete tekst van artikel 9 strijdig is met deze stelling;

Dat deze korte verjaring toepasselijk is op alle vorderingen die hun oorsprong vinden in het vervoercontract en dat ze derhalve en dus ook op de betaling van de prijs slaat (cf. Marche, 10 dec. 1937, Pas. 1938-III-147; Hrb. St-Niklaas, 13-11-1946, R.W. 1946-47 kol. 404; Hrb. Brussel, 15-7-1947, J. des Trib. 1947-588; Fredericq, t. III, n° 452);

Overwegende dat eisers nog beweren dat de verjaring voorzien door artikel 9 van de wet op het vervoercontract, gesteund is op een vermoeden van betaling en dat terzake het bewijs van de niet-betaling voorhanden is, terwijl in subsidiaire orde daaromtrent een gedingbeslissende eed wordt opgedragen;

Overwegende dat het vermoeden van betaling waarop de korte verjaringen gesteund zijn, enkel toepasselijk zijn op de artikelen 2271, 2272 en 2273 van het burgerlijk wetboek, waarover artikel 2275 het opdragen van de eed toelaat;

Dat echter artikel 2275 B.W. niet toepasselijk is op verjaringen voorzien door speciale wetten zoals in casu de wet op het vervoercontract (cf. Fredericq, t. III, n° 452).

Om deze redenen:

De rechtbank, toepassing gedaan van artikel 2 uit de taalwet van de vijftiende juni 1935; vonnissende tegensprekelijk; verklaart de vordering verjaard en wijst eisers ervan af; laat de kosten te hunnen laste;

Verklaart het vonnis uitvoerbaar bij voorraad en zonder borg.

VREDEGERECHT TE ANTWERPEN

3e Kanton. — 31 oktober 1958.

Vrederechter: M. Goethals.

Advocaat: Mr E. Mattheessens.

Onderhoudspensioen na echtscheiding. — Onbevoegdheid van de Vrederechter.

De Vrederechter is onbevoegd om uitspraak te doen over een eis tot onderhoudsgeld na echtscheiding. Enkel de rechtbank die uitspraak deed over de echtscheiding is hiertoe bevoegd.

Dit is ook het geval wanneer de partijen bij gemeen overleg het onderhoudsgeld hadden vastgesteld en de partij die zich verbonden had uiteindelijk in gebreke blijft haar verbintenis uit te voeren.

A. Mestdagh t/ A. Driessen.

Feiten:

Gedurende een echtscheidingsprocedure ondertekende

verweerder de verbintenis, na de uitspraak van de echtscheiding een onderhoudsgeld te betalen aan aanlegster alleen van 300 fr. per maand. Deze verbintenis was gedagtekend 14 februari 1938; de Rechtbank van eerste aanleg alhier velde op 24 maart 1938 een vonnis, waardoor de echtscheiding werd toegelaten ten gunste van aanlegster en ten laste van verweerder. Verweerder regelde sindsdien regelmatig het bedrag van 300 fr. per maand, tot in de loop van het jaar 1957, toen hij achteruit bleef zodat hij op het ogenblik der inleidende dagvaarding (3 oktober 1958) een totaal bedrag van 1.725 fr. ten achter was geraakt. Het doel van de vordering is :

1) de verbintenis van verweerder de dato 14 februari 1938 uitvoerbaar te horen verklaren.

2) verweerder zich te horen veroordelen in de toekomst 300 fr. per maand te betalen aan aanlegster.

3) aanlegster zich het achterstel van 1.725 fr. te horen toewijzen.

Verweerder zijnerzijds vraagt, aangezien hij sinds 30 september 1957 werkloos is, gedeeltelijk ontlast te worden van het betalen van bedoeld onderhoudsgeld.

Over de bevoegdheid ratione materiae :

Overwegende dat het vonnis, de echtscheiding ten gunste van aanlegster toelattende, geen uitspraak deed over de door verweerder te betalen onderhoudsgelden, daar partijen deze zaak onderling hadden geregeld.

Overwegende dat de door verweerder aan aanlegster verstrekte titel als oorzaak de tussen partijen uit te spreken echtscheiding had en dat bijgevolg, met in huidige vordering de uitvoerbaarverklaring van gezegde verbintenis en de betaling voor de toekomst van 300 fr. onderhoudsgeld per maand te vragen, aanlegster toepassing verlangt van art. 301 van het burgerlijk wetboek.

Dat zij zulks ten allen tijde kan doen, de wet geen termijn bepaald hebbende, binnen dewelke zulke vordering moet worden ingeleid (Brux. 1-7-31, B.J., 1932, 81).

Overwegende dat de vordering gesteund op art. 301 B.W. niet al de eigenschappen vertoont van een vordering in betaling van onderhoudsgeld, enerzijds omdat partijen geen echtelieden meer zijn, en anderzijds omdat het onderhoudsgeld dat na de echtscheiding door de schuldig bevonden echtgenoot moet worden betaald, het karakter van een schadevergoeding vertoont, en zulke vordering buiten de bevoegdheid van de Vrederechter valt (Verbr. 1-12-32, P. 1933-I-37; Brux. 1-7-1931, B.J. 1932, 81; De Page, I, n° 982; Nouvelles, Proc. civ., I, n° 478).

Dat enkel de rechtbank die uitspraak deed over de echtscheiding bevoegd is om over het onderhoudsgeld na echtscheiding te oordelen (zie vorige verwijzingen, alsook Brux. 13-6-36, B.J. 1937, 213; civ. Luik, 18-3-37, P. 1937-III-71).

Overwegende dat de afschaffing van art. 2bis van de wet van 25 maart 1876 en de nieuwe tekst van het 11°, gevoegd aan art. 3 van diezelfde wet door de wet van 10 februari 1953, niets gewijzigd noch geïnnoveerd heeft betreffende de bevoegdheid van de Vrederechter t.o.v. vorderingen in onderhoudsgeld, verband houdende met echtscheidingen of scheidingen van tafel en bed (E. Van Dievoet, de wet van 10-2-53, R.W. 1952, 53, 1172; nota R. Pirson, J.T. 1954, 538).

Om deze redenen :

Wij, Vrederechter, rechtdoende op tegenspraak, verklaren Ons niet bevoegd.

Wijzen aanlegster af van haar eis met veroordeling tot de desbetreffende kosten.

BOEKBESPREKING

J. E. VAN GRIEKEN — Dictionnaire du traducteur. Woordenboek van de vertaler. — 1959. Uitgeverij voor Gemeenteadministratie, Heule. 1759 p.

Er wordt aan het gebruik van de juiste Nederlandse terminologie op het gebied van recht en administratie ten onzent meer en meer zorg besteed. Menigvuldig zijn dan ook reeds de woordenboeken die aan de juridische terminologie gewijd zijn. Na het baanbrekend « Dictionnaire français-néerlandais des termes de droit » van de zopas overleden Prof. Paul Bellefroid zijn talrijke andere woordenboeken gepubliceerd geworden. Vermelden wij enkel : het « Administratief Frans-Nederlands woordenboek » van de Heer J. M. Steensels, hoofdvertaler op het departement van binnenlandse zaken, het verklarend woordenboek « Ons recht in ons taalgebouw » van de Heer R. Schryvers, « Het juridisch woordenboek » van wijlen Prof. René Verdeyen en het uitstekend « Dictionnaire juridique et administratif français-néerlandais » dat in 1936 werd uitgegeven door de Heren Ketelaer en Van Grieken.

De Heer J.-Emiel Van Grieken, ere-directeur van de Vlaamse bestuursdiensten van de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft het niet gelaten bij dit reeds zo gunstig aangeschreven woordenboek, dat hij samen met de Heer Ketelaer publiceerde. Hij heeft thans een zeer lijvig « Woordenboek van de vertaler » uitgegeven, dat de vrucht kan genoemd worden van een heel leven taalstudie en vertalingspraktijk. Dit werk is geen nieuwe uitgave van het vroeger verschenen « dictionnaire juridique »; zoals de auteur het verklaart in zijn verantwoording is het « een meer algemeen instrument waarin voornamelijk het oog is gehouden op de rechts- en bestuursterminologie in België en Belgisch Congo; de terminologie van koop-handel, financiën, beurs- en bankwezen; de sociale wetten, het wegverkeer, de meest voorkomende termen op gebied van oorlog, zee- en vliegwezen, sport en radiografie ». Het omvat dus, zoals wederom de auteur het zegt « al hetgeen rechtstreeks of onrechtstreeks behoort tot de werkzaamheden van de rechtsgelerde of van hen die belast zijn met de voorbereiding van wetteksten ».

Het woordenboek is uiterst lijvig en omvat meer dan 1750 bladzijden. Het bestaat uit een eerste gedeelte, dat het meest uitvoerige is, waar de vertaling van alle in aanmerking komende termen uit het Frans in het Nederlands wordt gegeven, en dan uit een tweede gedeelte dat heel wat beknopter is, waarin de vertaling van het Nederlands in het Frans wordt verstrekt.

Het eerste gedeelte onderscheidt zich van het tweede door de omstandigheid dat hier alle vertalingen toegelicht zijn door een uitgebreide keus van voorbeelden, vooral gekozen uit de wetgeving, met de erbij horende verwijzingen, zodat voor elk woord alle denkbare schakeringen worden onderzocht.

Wij hebben dadelijk een uitgebreid aantal steekproeven gedaan en wij verklaren gaarne dat al deze steekproeven hebben aangetoond dat het werk in de hoogste mate betrouwbaar is en dat het aan zeer hoge taalkundige eisen voldoet. Wij zijn er niet in geslaagd enige onjuistheid of vergissing in de uitvoerige tekst te ontdekken en met bewondering hebben wij kunnen nagaan met welke juistheid de auteur de verschillende nuances in de betekenis van de termen heeft in het licht gesteld.

Het is volkomen begrijpelijk dat een dergelijk reu-zenwerk het resultaat is van meer dan twintig jaren speurarbeit op taalkundig gebied en de Vlaamse juristen en ambtenaren zijn de schrijver grote dankbaarheid verschuldigd voor het benediktijnerwerk dat hij zich wel heeft willen getroosten om hun dit zo voortreffelijk werkinstrument aan de hand te doen.

In zijn toelichting zegt de schrijver dat hij hoopt er in geslaagd te zijn door dit boek dienst te bewijzen aan hen die zich in dit land op vertaal- en redactiewerk toeleggen en tevens iets te zullen bijdragen ter bevordering van de zuiverheid en de eenheid van de Nederlandse rechts- en bestuurs taal.

Wij kunnen hem verzekeren dat hij in dit opzet op uitstekende wijze geslaagd is.

Het boek is op prachtige wijze uitgegeven door de Uitgeverij voor Gemeenteadministratie te Heule, die eer haalt van deze ook technisch prima verzorgde uitgave.

René Victor

Dr. Cesare Coltro CAMPI. — I contratti di Borse al New York Stock Exchange — Padova Cedam — Casa editrice dott. Antonio Milani. 1958. 317 p.

Onder de auspiciën van het instituut voor vergelijkend handelsrecht « Angelo Sraffa » van de Universiteit Bocconi te Milano verscheen in 1958 dit werk van Dr. Cesare Coltro Campi, met een voorrede van Prof. Mario Rotondi. Het boek bestaat uit vijf hoofdstukken.

In het eerste behandelt de schrijver de organisatie van de « Stock Exchange » te New York. Waar de warenbeurzen in de meeste Europese landen (b.v. Frankrijk, België, Italië en Duitsland) het karakter hebben van officiële instanties, zijn de Amerikaanse beurzen private instellingen waarvan de studie voor de Europese juristen dan ook bijzonder interessant is. Onder deze Amerikaanse beurzen is de Stock Exchange te New York de voornaamste, niet alleen door het volume der behandelde zaken, doch ook door haar inwendige organisatie, die de schrijver analyseert: werking van de directieorganen (Board of Governors, Voorzitter van de Stock Exchange), aanduiding van de deelnemers (leden, allied members), enz.

Het tweede hoofdstuk wordt besteed aan de studie der beurscontracten, aan de verschillende soorten titels (hun opname in de koerslijst, hun verhandeling, enz.) In het derde en het vierde hoofdstuk behandelt de schrijver uitvoerig de verhoudingen tussen de « broker » en zijn cliënt.

Het laatste hoofdstuk is gewijd aan de Securities Exchange Act van 1934 en aan de maatregelen door de Amerikaanse wetgever getroffen tot bescherming der spaarders door verzekering van de oprechtheid der beursnoteringen (hoofdzakelijk door de controle over de juistheid van de informaties, te verstrekken door de vennootschappen die de beursnotering van hun titels aanvragen) en tot verzekering van de discipline en controle over de markt der titels. De schrijver behandelt de werking van het Federal Reserve System, alsmede de inrichting en de machten van de Securities and Exchange commission, die een zo belangrijke rol speelt tot beteugeling en voorkoming van het bedrog bij de uitgifte van titels.

Het belang van het werk van Dr. Cesare Coltro Campi voor de Europese lezer wordt nog verhoogd door het feit, dat hij in een omvangrijk aanhangsel de « Constitution of the New York Stock Exchange » (p. 201-264) en de tekst van de « Securities Exchange Act van 1934 » (p. 265-313) in extenso weergeeft.

S. Fredericq

BALIELEVEN

Verbond der Belgische Advocaten

Algemene vergadering te Mechelen

Het is in het juweel van middeleeuwse architectuur, dat destijds het paleis was van Margaretha van Oostenrijk, en thans dienst doet als Gerechtshof te Mechelen, dat de balie van deze stad, geleid door haar Stafhouder Mr. Van de Mert, op zaterdag 28 februari, de leden van het Verbond ontving.

De uitzonderlijke lentetemperatuur had niet belet dat een groot getal advocaten de oproep van het bureel van het Verbond hadden beantwoord ten einde er de delicate vraagstukken te bespreken die op de dagorde vermeld waren.

Mr. Roger Van Roye, oud-voorzitter van het Verbond, sprak de rouwhulde uit aan Mr. Maurice Tien-rien, ere-voorzitter van de Voorzorgskas, die onlangs overleed.

De vergadering herdacht ook gedurende enkele ogenblikken piëteitvol de herinnering aan Mrs. Sels en Van Kesbeek.

Het vraagstuk van de vaststelling van de minima honoraria en de invordering der honoraria, — uitstekend voorbereid door een verslag van Mr. Beyens der balie van Brussel — gaf aanleiding tot een levendige en belangwekkende discussie, waaraan deelnamen de Heren Stafhouders Van de Mert, Nobels, Van Leynseele, Boelens en Reumont en Mrs. Poupez de Kettenis, De Wachter, Wouters, Fontigny, Fincoeur, Van Roye, Wittemans en Aubry.

De vergadering, die voorgezeten was door Mr. Janne, Voorzitter van het Verbond, met naast zich Mr. Van de Mert, Stafhouder der Balie van Mechelen, Mr. Van Roye, oud-voorzitter, Mr. Biltris, ondervoorzitter, en Mr. Emmanuel Thiebault, secretaris-generaal, nam aangaande dit probleem nog geen beslissing en besliste van deze te onderwerpen aan de algemene raad van het Verbond, waarvan deel uitmaken de in functies zijnde stafhouders en de voorzitters der Conferenties der jonge Balie.

Na de vergadering had een zeer hartelijk ontvangst plaats, aangeboden door de Balie van Mechelen.

Hadden zich doen verontschuldigen: Mrs. Baeté, Gobbe, Boland, Wenseleers, Masson de Fernig, Francq, Francart en Prignon.

TAALKUNDIGE KRONIEK

MARGINALIA

(R.W. 2 november 1958)

1. « ...de ingenieur-ontwerper, die namens eiseressen *gelast* was met het toezicht... »
— « *gelasten* »
— Men *gelast* iemand iets te doen (bevelen)
— Men *belast* iemand met iets (opleggen)
Hier was het dus « belast was met... »
2. « ...Om *in* hun naam meerdere werken te bestellen »
Men spreekt « *in* naam van » de rechtvaardigheid, de vriendschap, der wet en andere abstracties — men spreekt « *uit* naam van » een persoon...
3. « ...*dan* wanneer het arrest niet eens vastgesteld heeft dat er een mondeling akkoord tussen eiseressen en de aannemer ooit zou afgesloten geweest zijn... »

- « ooit » is hier verkeerd geplaatst. Normaal zou het hier na *er* moeten staan.
 - « geweest » : verkeerde vertaling van het Franse werkwoord « *été* » in plaats van het juiste « *geworden* », dat in het Nederlands echter doorgaans wordt weggelaten.
 - « dan wanneer » moet zijn « *terwijl* » dat volledig de inhoud heeft van het Franse « *alors que* ».
4. « ... verbreekt het bestreden arrest in zover het aanlegsters *veroordeelt wegens bijwerken* en het over de kosten uitspraak doet ».
- De aanlegsters worden veroordeeld « *wegens bijwerken* » zoals iemand veroordeeld wordt « *wegens moord of diefstal* ».
- Dit is niet wat men bedoelde; de aanlegsters worden veroordeeld tot de betaling van de prijs der bijwerken of bijkomende werken. Deze laatste houden niets strafbaars in en men kan er dus ook niet voor veroordeeld worden.
5. « *de militaire camion* ». We zijn er in onze taal — en ook in andere — wel eens toe verplicht onze toevlucht te nemen tot vreemde woorden; « *camion* » is toch « *des guten zuviel* », want we hebben het Nederlandse woord « *vrachtauto* » of ook « *vrachtwagen* ».
6. « *de overschrijving ter hypotheekkantoor* ».
- Als men verouderde constructies schrijft dient men ook consequent de geslachten in ere te houden. « *ter* » wijst nu op een vrouwelijk geslacht en « *kantoor* » is onzijdig !
- Voor wie Nederlands taalgevoel heeft is dit even gek als « *le toit du maison* ». Het is dus geraadzaam, als men dat taalgevoel niet bezit, zich te onthouden van het gebruik van dergelijke ouderwets klinkende uitdrukkingen.
7. « ... dat, *waar* onvermijdelijk een zekere tijd moest verlopen tussen het lossen en het laden, metterdaad voor een gedeelte van de cokes die duur meer dan 1½ jaar bedroeg... »
- « *waar* » duidt plaats aan in het Nederlands en moet kunnen uitgebreid worden tot « *op de plaats waar ...* »
- Hier moet waarschijnlijk een toegeving uitgedrukt worden; dit doet men al... » b.v. : « ...al moest *er* onvermijdelijk een zekere tijd verlopen tussen lossen en laden, ... » want 1½ jaar was bijzonder lang.
- Ook kan men eenvoudig constateren dat er « *een zekere tijd moet verlopen* » en dat die tijd nu 1½ jaar was; dan zijn er twee mogelijkheden.
- « *dat er onvermijdelijk een zekere tijd moest verlopen tussen lossen en laden en dat metterdaad voor...* »
- « *dat de tijd die onvermijdelijk tussen lossen en laden moest verlopen, metterdaad voor een gedeelte...* »
8. « *dat er nochtans dient aangestipt dat deze getuige niet voldoende op de hoogte kon zijn...* »
- « *dient te worden aangestipt* » — Ongeoorloofde weglating van een hulpwoord.
9. « *Deze opinies vertrekken van het standpunt dat...* »
- Men « *vertrekt* » naar Italië enz... men « *gaat uit* » van een standpunt of beginsel.

* * *

Tot slot nog een paar voorbeelden van « *style barbare* », elders opgetekend :

« Overwegende inderdaad dat het gebruik van een vals stuk vereist dat gezegd gebruik « *door zichzelf* » zijn vrucht baart totdat het bedrog, uiteindelijk doel van de dader, verwezenlijkt is.

Dat hij die door het gebruik van een vals stuk

poogt op onrechtmatige wijze een « *titel* » te bekomen als uiteindelijk doel heeft deze *titel* te bekomen dewelke door zichzelf een eigen kracht bezit op zulke wijze dat de verjaring niet begint te lopen vooraleer dat de *titel* in de vorm perfect is geworden maar begint te lopen vanaf het ogenblik dat de *titel* naar de administratieve of gerechtelijke regelen perfect in de vorm is geworden. »

Dit zou als volgt kunnen vereenvoudigd worden : « Overwegende dat « *gebruik van een vals stuk* » inhoudt dat het gebruik op zichzelf voordeel brengt totdat het bedrog, uiteindelijk doel van de dader verwezenlijkt is.

Dat het er hem, die door het gebruik van een vals stuk poogt op onrechtmatige wijze een « *titel* » te bekomen, om te doen is, dat deze *titel* een eigen kracht zou hebben zodat de verjaring pas begint te lopen als de *titel* naar de administratieve of gerechtelijke regelen perfect in de vorm is geworden. » (Van de oorspronkelijke 103 woorden blijven er nog 79 over en hetzelfde is gezegd !)

Tot slot maakt men gebruik van de « *portvrijdom* » en « *verzendt de verdachte van de vervolgingen zonder kosten* ».

Met deze soort uitdrukkingen heeft J. Obrie rond 1870 al de draak gestoken, maar zij tieren welig voort.

Doch de uitdrukking van A. Callier « *style barbare* » werd vooral in verband met exploten en dergelijke neergeschreven...

Ziehier uit de praktijk een schandelijk stukje waarmee dagelijks argeloze burgers worden geplaagd :

« En opdat de betekende er niet onwetend zoude zijn, heb ik hem in zijn woonst gelaten, ten hoofde dezès, een dubbel dezès exploot en afschrift van de akte van inverbreking voorziening zijnde zoals gezegd, in zijn woonst en er sprekende met : ... »

Arm Vlaanderen.

J. Leliard.

TIJDSCHRIFTEN

Rechtskundig Tijdschrift voor België, jrg. 1959 - n° 2
Wilmots J. : Art. 22 der wet van 6 april 1943 in zake invoer- en accijnsrechten.

De Gemeentekeure : jrg. 1959 - n° 88 :
Vernieuwing van de Commissies van Openbare Onderstand.

Nederlands Juristenblad : jrg. 1959 - n° 9 :
Beekhuis J. H. : De leer van de H.R. over de vergoeding van kosten van reservematerieel, aangehouden ter voorkoming van bedrijfsschade. — De Lauwere A. : Vordering van woonruimte.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie : jrg. 1959 - n° 4573 :

Polak J. : Het onrechtmatigheidsbegrip, 40 jaar na 1919 (V). — Van Duyn Y. D. G. : Aantekeningen op de Successiewet 1956.

Arbitrale Rechtspraak : jrg. 1959 - n° 458 :
Scheidsrechterlijke Rechtspraak.

Journal des Tribunaux : jrg. 1959 - n° 4226 :
Velu J. : Les faux dans les diplômes et les certificats d'études.

Le mouvement communal : jrg. 1959 - n° 326 :
L. Bosman : Le renouvellement des commissions d'assistance publique. — Hourticq J. : La réforme des institutions communales en France.