

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke zondag

Abonnementsprijs: 500 F per jaar

Postcheckrekening nr. 3185.22

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

De ontwikkeling van het luchtrecht en de Europese samenwerking

« Het luchtrecht omvat het samenstel van regelen welke het luchtruim beheersen en zijn te-nutte-making aan de luchtvaart ». (1)

R. Homburg (2) wil in zijn definitie zowel de telecommunicaties als de ruimtevaart uitsluiten: « Le droit aérien est l'ensemble des règles juridiques s'appliquant à la navigation aérienne entre différents points de la surface de la terre ».

In dit artikel is het de bedoeling om het luchtrecht alleen in publiekrechtelijke zin iets nader toe te lichten.

Dat het luchtrecht evenals het zeerecht een zeer grote plaats in het volkenrecht heeft ingenomen, hoeft geen betoog. Het essentieel internationaal karakter van het luchtverkeer en het belang dat alle staten hechten aan hun eigen luchtvaartdiensten zijn zeer klaarblijkend. Op geen enkel gebied wordt de prestigieuze politiek zo ver en zo onverantwoord doorgevoerd als op het gebied van de luchtvaart. In de loop van dit betoog zal dit trouwens zeer duidelijk blijken.

In het begin rees de vraag of het luchtrecht als een gans nieuw recht moest beschouwd worden, met een eigen basis en eigen regels. (3)

M. Lemoine (4) loochent het bestaan van een afzonderlijk luchtrecht en noemt het een afdeling van het recht in het algemeen t.t.z. een deel van het publiek, het administratief, het burgerlijk, het handels- en strafrecht.

Nog een andere tesis wordt verdedigd door A. Ambrosini (5). Deze kent aan het luchtrecht zowel een statische als een dynamische autonomie toe.

Onder statische autonomie verstaat hij de rechtsregels die betrekking hebben op een gans nieuwe materie, in dit geval het luchtruim, dat aan speciale principes onderworpen wordt en aldus en eigen discipline verwerft.

De dynamische autonomie vindt hij in het bestaan van eigen oprichtingsorganen zoals de C.J.I.A. (Comité Juridique International de l'Aviation), de I.A.T.A. (International Air Traffic Association), de C.I.T.E.J.A. (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens), en de C.I.N.A. (Commission Internationale de la Navigation Aérienne). Dit dynamisch element wordt volgens Ambrosini ook bepaald door eigen uitvoeringsorganen, dit zijn de I.A.T.A. en de A.I.R.

(Aircraft International Register) en eigen rechterlijke organen zoals de C.I.N.A. en de I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation of Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie).

In feite zal een middenweg moeten gezocht worden om de vraag betreffende de aard van het luchtrecht te bepalen. Men moet immers steeds rekening houden met de bijzondere eisen die de luchtvaart stelt, en men zal ook steeds elke afwijking van het algemeen recht moeten verantwoorden. (6)

Alvorens verder te gaan, past het een nadere toelichting te geven aan de verschillende organismen die hierboven werden opgesomd.

De C.J.I.A. of Comité Juridique International de l'Aviation is een onafhankelijk organisme van juristen dat in 1909 opgericht werd te Parijs. De resultaten van hun werkzaamheden vindt men in de « Code de l'Air » die in 1928 te Madrid uitgegeven werd. (7)

De I.A.T.A. of International Air Transport Association werd te Den Haag op 25 augustus 1919 opgericht door zes luchtvaartmaatschappijen onder de benaming van International Air Traffic Association.

Na de tweede wereldoorlog besloten 36 maatschappijen de I.A.T.A. onder haar huidige benaming herop te richten en in 1945 werd haar reorganisatie te Havana doorgevoerd. (8) De bijval die dit organisme kende, bleef niet uit daar in 1961, 92 luchtvaartmaatschappijen er deel van uitmaakten, waaronder 13 Zuid-Amerikaanse en 13 Afrikaanse. (9) De I.A.T.A. heeft een zeer origineel statuut vermits het door een dekreet op 18 december 1945 in Kanada geregistreerd werd. Deze « Act of Incorporation » geeft haar alle vrijheden en de I.A.T.A. werd aldus een soort associatie waaraan het Kanadees recht een internationaal karakter toekeende.

De I.A.T.A. is, als niet-gouvernementele instelling, een consultatief orgaan van de Economische en Sociale Raad der Verenigde Naties en werkt o.a. nauw samen met de I.C.A.O., de Internationale Unie der Telecommunicaties, de Wereldorganisatie voor Weerkunde en de Wereldpostvereniging.

Volgens haar statuten stelt de I.A.T.A. zich tot doel de luchttransport een regelmatige en economische ontwikkeling te verzekeren en de problemen die hiermede gepaard gaan te bestuderen. Tevens stuurt

zij aan op een nauwere samenwerking tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen.

De toetreding tot de I.A.T.A. blijft vrij, t.t.z. dat de exploitatie van een geregelde internationale luchtvaartdienst en het verkiesbaar zijn in de I.C.A.O. (men moet dus niet noodzakelijk gekozen zijn) als enige vereiste gesteld worden. Het feit dat de maatschappij een publieke of private rechtspersoonlijkheid bezit heeft geen belang. Naast een Algemene Vergadering waarin elk lid één stem heeft, is er nog het Uitvoerend Comité dat uit 18 leden bestaat en de algemene politiek van de I.A.T.A. bepaalt. De « Enforcement Officers » zijn gemachtigd om boeten van 50 à 25.000 \$ op te leggen zo resoluties die dwingend zijn, niet worden nagekomen. (10)

De C.I.T.E.J.A. of Comité International d'Experts Juridiques Aériens, werd in 1925 te Parijs opgericht en bestaat uit experts die hun regering niet kunnen binden. Hierin ligt een groot voordeel daar deze juristen zich alleen moeten inlaten met de wetenschappelijke problemen. Zij bereidden aldus drie conventies voor: ten eerste deze van Warchau (1929) tot het brengen van eenheid in de bepalingen van het internationaal luchtvervoer; ten tweede, deze van Rome (1933) betreffende het conservatoir beslag op luchtvaartuigen en ten slotte deze van Brussel (1938) betreffende de hulp en berging van en door luchtvaartuigen op zee. Zijn taak wordt nu waargenomen door het juridisch Comité van de I.C.A.O. (11)

De C.I.N.A. of Commission Internationale de la Navigation Aérienne werd door de Conventie van Parijs van 13 oktober 1919 als een permanent organisme opgericht. In tegenstelling met de C.I.T.E.J.A. hield deze zich vooral bezig met het publiek luchtrecht en had ook een reglementerende bevoegdheid. De C.I.N.A. kon immers de technische annexes van het Verdrag van Parijs wijzigen, mits een meerderheid van drie vierden van de stemmen dit aanvaardde. Ook de geschillen betreffende de technische annexes werden door de C.I.N.A. in eerste en laatste aanleg beslecht. Een dergelijke commissie werd ook voorzien in de Conventie van Madrid van 1 november 1926 en in de Pan-Amerikaanse Conventie van Havana van 1928. Haar taak wordt nu voortgezet door de I.C.A.O. met dit verschil echter dat deze laatste betreffende de technische annexes niet altijd dwingend kan optreden. (12)

De A.I.R. of de Aircraft International Register werd in 1927 opgericht door een conferentie, samengeropen door een privaat organisme, het Veritas Bureau, dat in Frankrijk o.a. de certificaten van luchtwaardigheid afleverde en dat ook speciale veiligheidsmaatregelen uitwerkte. De bevoegdheden van dit Bureau werden dan op internationaal vlak overgedragen aan de A.I.R. (13)

In vergelijking met de voorgaande organismen, is de I.C.A.O. of de International Civil Aviation Organization, opgericht door de Conventie van Chicago van 7 december 1944, veruit het voornaamste. Slechts in 1947 verkreeg dit gespecialiseerd orgaan der Verenigde Naties (14) haar huidige benaming. In 1944 was zij nog de P.I.C.A.O. of de Provisional International Civil Aviation Organization.

De I.C.A.O. bestaat uit een Algemene Vergadering, een Raad en uit nog andere lichamen die nodig blijken voor de goede gang van zaken zoals de Air Navigation Commission (art. 43). (15)

Het doel van deze organisatie is de ontwikkeling en de veiligheid te verzekeren van de wereldluchtvaart. (art. 44)

In de Vergadering, die minstens eenmaal om de drie jaar moet bijeenkomen, heeft elke verdragstaat één stem en de beslissingen zullen aangenomen worden met de meerderheid van de uitgebrachte stemmen, tenzij het anders bepaald werd in de Conventie. Een vergadering kan slechts gehouden worden zo de meerderheid der verdragstaten aanwezig is. (art. 48)

Naast de andere bevoegdheden kan de Vergadering aanbevelingen doen over de door haar besproken onderwerpen (art. 49,j.)

De Raad is een permanent orgaan, bestaande uit 27 leden, dat verantwoordelijk is t.o.v. de Vergadering.

Door het Verdrag van Chicago werd een meervoudige taak toegewezen aan de Raad. (16)

Deze bereidt de beslissingen van de Vergadering voor en zorgt voor de uitvoering ervan (art. 54a).

Volgens artikel 54 1) heeft de Raad ook een taak van internationale wetgever, door het aannemen van annexen en dit met een meerderheid van twee derden van de stemmen. Onder deze laatste verstaat men « international standards and recommended practices » t.t.z. technische maatregelen die een standardisatie en een vereenvoudiging van de luchtvaart tot doel hebben. Nochtans blijven de staten-leden bevoegd deze annexen niet te aanvaarden. Immers zo een meerderheid der staten-leden er zich tegen verzet dan kan de Raad ze er niet toe dwingen (art. 90).

Vervolgens heeft de Raad nog een rechterlijke bevoegdheid, daar hij als scheidsrechter kan optreden bij conflicten tussen de staten-leden, zowel wat betreft de interpretatie als de toepassing van het Verdrag en van de annexen. Beroep blijft echter mogelijk bij een « ad hoc » scheidsgerecht of bij het Internationaal Hof van Justitie. In dit laatste verschilt de I.C.A.O. wel duidelijk van de C.I.N.A., waar geen beroep meer mogelijk was (17).

Tenslotte heeft de Raad nog administratieve functies, betreffende de financiering en het beheer van bepaalde onontbeerlijke diensten voor de veiligheid en de regelmatigheid van de internationale burgerlijke luchtvaart (art. 68-76) (18).

Zoals we reeds zegden op p. 1 willen de staten vooral op het gebied van de luchtvaart, een prestige-politiek tegen alle logica in doorvoeren. De evolutie van de soevereiniteit over het luchtruim, want dit is in feite het probleem, is dan ook zeer duidelijk na te gaan in de verschillende luchtvaartconferenties en bij de verschillende auteurs.

Reeds in 1901 publiceerde Fauchille in de « Revue Générale de Droit International Public » een artikel getiteld « Le domaine aérien des états et le régime juridique des aérostats ». Hierin verdedigt hij het standpunt dat de staten de nodige maatregelen mogen nemen voor de veiligheid en de gezondheid van hun bevolking, maar ook mogen zij hun economische belangen beschermen tegen de concurrentie van vreemde staten. Door dit laatste blijft natuurlijk weinig over van het beginsel van de vrije lucht.

In 1910 kwam te Parijs een internationale luchtvaartconferentie samen. Deze besloot volgens D. Goedhuis (19), met unanimitéit voor de vrijheid van door-gang: « ...un fait normal qui devait sans hésitation être reconnu. »

In de praktijk echter deden de staten hun soevereiniteitsrechten over hun luchtruim gelden.

In het Verdrag van Parijs van 13 oktober 1919 werd reeds in artikel 1 het soevereiniteitsrecht gevestigd dat « complete and exclusive » was. Deze houding werd vooral ingegeven door het wantrouwen t.o.v. de ex-vijanden. Anderzijds bepaalt artikel 11

«...chaque état contractant s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs des autres états contractants la liberté de passage inoffensif». Dit was bedoeld voor de betrouwbare staten en aldus werd een conventionele basis verleend aan het recht op vrije doorgang (20).

Op de internationale luchtvaartconferentie, die in 1929 te Parijs door de C.I.N.A. werd bijeengeroepen, werd voor goed aan het principe van de vrijheid van doorgang, althans voor de geregelde luchtdiensten, vaarwel gezegd.

De aanleiding voor deze eis van een voorafgaande toelating was de weigering door België in 1927 om de Imperial Airways een lijn te laten exploiteren naar het toenmalig Belgisch Kongo.

De definitieve tekst van artikel 15 van het Verdrag van Parijs werd als volgt geamendeerd: «Elke verdragsluitende staat kan de inrichting van internationale luchtwegen en de instelling en de uitoefening van geregelde internationale luchtdiensten over zijn gebied met of zonder tussenlanding, van zijn voorafgaande toestemming afhankelijk stellen.» (21)

In dit artikel is nog sprake van «kan», de staten blijven dus volledig vrij om eventueel een voorafgaande toelating te eisen of niet. Dit is niet meer het geval in de Conventie van Chicago van 7 december 1944.

In de periode juist vóór en na de tweede wereldoorlog zien we een duidelijke tendens naar verscherping van het soevereiniteitsbeginsel. Ook de traditionele voorvechters van de vrije luchtvaart, nl. Groot-Brittannië en de Verenigde Staten komen op hun stappen terug. Onder de auteurs blijft echter verdeeldheid.

Sommigen als A. Ambrosini (22), tonen onder druk der omstandigheden meer begrip voor de rechten van de staat.

Meyer, Jennings, Cooper, Ferreira en anderen staan ook het arbitrair optreden van de staat voor, terwijl A. de Lapradelle, Oppikofer, Scelle en Wagner beslist de absolute soevereiniteit veroordelen (23). Aldus komen we tot het zeer belangrijk jaar 1944 waar op 7 december te Chicago de Conventie betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, afgesloten werd.

Artikel 1 is zeer duidelijk daar het de absolute soevereiniteit van een staat over zijn luchtruim bevestigt: «The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.» Het zijn in feite dezelfde bewoordingen als in het Verdrag van Parijs van 1919. Nochtans wordt dit principe getemperd door artikel V waardoor de ongeregelde luchtdiensten geen voorafgaande toelating behoeven.

Onder ongeregelde luchtdienst verstaat men volgens dit zelfde artikel V: «...aircraft not engaged in scheduled international air services...». Dit zegt natuurlijk niet veel, aldus is het verkieslijker de bepaling te geven van een geregelde luchtdienst die door de Raad van de I.C.A.O. aanvaard werd (24).

«A scheduled international air service is a series of flights that possesses all the following characteristics:

- a) it passes through the air space over the territory of more than one state;
- b) it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public;
- c) it is operated, so as to serve traffic between the

same two or more, points either 1) according to a published time-table, or 2) with flights as regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series.»

Men komt tot de bepaling van een ongeregelde dienst door het voorafgaande in het negatief te plaatsen.

Een ongeregelde dienst wordt aldus niet permanent uitgevoerd op regelmatig terugkerende, volgens dienstregeling openbaar bekend gemaakte tijden, noch vindt deze in het algemeen tegen de voor het geregeld vervoer geldende tarieven plaats. Het ongeregeld vervoer wordt verricht door een niet bij het lijnvervoer betrokken speciaal vliegtuig (25).

In de praktijk wordt, betreffende de voorafgaande toelating, weinig onderscheid gemaakt tussen geregelde en ongeregelde luchtdiensten. Daarover zal later in Europees verband meer uitleg gegeven worden. Om te besluiten over de evolutie van het soevereiniteitsprincipe stippen we na de Conventie van Chicago, nog de conferentie van Genève aan die in 1947 gehouden werd. Dit was de tijd van een stijgende Oost-West spanning wat dus vanzelfsprekend naar een ultra-soevereiniteit leidde. «It was a period in which the under-evaluation of International Law was at its height.» (26)

Of er veel veranderd is sindsdien is een andere vraag. Immers in West-Europa, waar op economisch gebied de soevereiniteit een grondige wijziging heeft ondergaan, is, zoals we zullen aantonen, nog niet veel positiefs in verband met de luchtvaart gebeurd.

Weliswaar hadden de meeste (27) Europese staten op 1 januari 1961, het akkoord betreffende de doortocht van internationale luchtvaartdiensten (the International Air Services Transit Agreement, Chicago, 7 december 1944) aanvaard, maar dit behelst alleen de twee vrijheden van de lucht. Deze vrijheden erkennen het recht om over het grondgebied te vliegen zonder landing en het recht landingen uit te voeren zonder handelsdoeleinden.

Heel wat minder succes kende het akkoord betreffende het internationaal luchttransport (the International Air Transport Agreement, Chicago, 7 december 1944).

Op 1 januari 1961 was het slechts door 17 landen aanvaard, waaronder Nederland en Zweden als enige Europese staten voorkomen (28).

Dit akkoord bevat immers de vijf vrijheden van de lucht, die veel grotere mogelijkheden bieden aan de contracterende staten.

Naast de twee vrijheden die het akkoord betreffende de doortocht van internationale luchtvaartdiensten eveneens toekent worden nog drie voornamelijk opgesomd.

— Het recht op het afladen van passagiers, goederen en post afkomstig uit het land wiens nationaliteit (29) het luchtvaarttuig zelf bezit.

— Het recht op het opladen met bestemming naar dit land.

— Het recht op het opladen van passagiers, vracht en post met bestemming naar een andere verdragstaat of het afladen ervan zo ze afkomstig zijn van een andere verdragstaat.

De cabotage, t.t.z. het luchtvervoer van personen, post of goederen in eenzelfde staat blijft volgens artikel 7 van het Verdrag van Chicago voorbehouden aan de luchtvaartdiensten van die staat.

Nu het tijdperk van de ruimtevaart toch ingeluid werd, is een kleine parenthesis hier aangewezen.

Reeds in artikel I van de Conventie van Chicago

wordt de term « airspace » of « espace atmosphérique » gebruikt, en artikel III wijst er op dat dit verdrag alléén geldt voor de burgerlijke luchtvaartuigen. Door de hoge kosten zijn praktisch alleen de staten bij machte ruimtevaartuigen te lanceren. Hieruit blijkt reeds duidelijk dat het Verdrag van Chicago niet van toepassing is op de ruimtevaart. Dit is trouwens ook de mening van de International Law Association (30). Deze laatste, evenals W. C. Jenks (31) beschouwt de buitenatmosferische ruimte als zijnde niet vatbaar voor soevereiniteitsuitoefening en de Verenigde Naties zouden hier zeker een heel grote rol kunnen spelen voor de oplossing van de talrijke problemen die reeds rezen en nog zullen ontstaan.

Wanneer men nu terug op het Europees vlak keert dan zien we dat de verschillende Europese landen er een verschillende luchtvaartpolitiek op nahouden.

De meeste Noord-Europese staten, zoals de Skandinavische landen, Finland, IJsland, Nederland, zien de luchtvaart als een normale handelsonderneming. De meeste Zuid-Europese staten, zoals Spanje, Portugal, Italië, Griekenland, Frankrijk willen een meer protectionistische oplossing voor de Europese luchtvaartproblemen. Tussenposities worden ingenomen door België en Engeland. België is wel voor meer vrijheid maar wenst toch zijn lijnen naar Kongo te beschermen. Engeland is voor vrijheid t.o.v. de Europese lijnen (B.E.A.) maar eist regeringsbescherming op voor de intercontinentale lijnen (32).

In Europa heeft men daarenboven niet alleen af te rekenen met de verschillende politieke tendenzen, maar zijn er ook nog de economische moeilijkheden zoals het probleem van de kostprijs en het marktprobleem. Daar de etappen meestal geen of nauwelijks 600 km beslaan, wordt de kostprijs per kilometer zeer hoog, daarenboven is de prijs van de brandstoffen soms 60 % duurder dan in de Verenigde Staten.

In Europa komt daarbij nog de grote dispariteit der luchtvaartondernemingen. In 1951 waren er ongeveer 34 maatschappijen in 18 landen met 17 soorten vliegtuigen. Elke maatschappij heeft haar eigen commerciële en technische diensten, vertegenwoordiging in het buitenland, agentschappen en diensten voor onderhoud en herstel. Daarbij komt nog de doeanehinderenis tegen de vrije circulatie der vervangstukken. Tenslotte wordt de kostprijs ook nog verzaard door de bilaterale akkoorden, die de algemene regel zijn in Europa (ook in de rest van de wereld) en die de commerciële vrijheden zeer sterk regelen door strenge bepalingen betreffende de capaciteit (33) en het aantal toegelaten landingen (34).

Het marktprobleem wordt van zijn kant bezwaard door te hoge tarieven, te lange trajecten tussen de steden en de vlieghavens en te lange tussenlandingen en doeaneformaliteiten. De cabotage eist soms het overstappen in een ander vliegtuig en ook hier zijn de bilaterale akkoorden niet aangepast aan de economische noden en aan het rendement dat men in Europa zou mogen verwachten (35).

Om al deze problemen tegemoet te komen is zowel een vereenvoudiging en harmonisatie der nationale wetgevingen nodig als overeenkomsten en samenwerking tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen. Op internationaal vlak werden reeds in bijlage 9 van het Verdrag van Chicago een reeks faciliteiten opgesomd volgens dewelke de staten-leden hun wetgevingen moeten aanpassen. L. Cartou geeft een omschrijving van deze faciliteiten in de volgende bewoordingen: «...mesures destinées à supprimer ou atténuer les entraves que le transport aérien peut

rencontrer en particulier dans les domaines relatifs à l'admission et au congé des aéronefs, passagers, équipages, marchandises et aux formalités de douanes, police, change etc... » (36).

Nog een grotere vereenvoudiging dan deze bevat in annex 9 werd voor Europa voorgestaan door de conferenties van Cannes van 1953 en van Straatsburg van 1954.

Diverse vormen van samenwerking tussen luchtvaartondernemingen zijn reeds in gebruik of liggen nog ter studie bij de I.C.A.O. of bij de I.A.T.A.

Hieronder vernoemen we de uitwisseling van reisroutes, die reeds in de Verenigde Staten wordt toegepast. Een voorbeeld zal dit verduidelijken.

Een Engelse maatschappij zou de verbinding Londen-Parijs en Londen-Amsterdam uitbaten, een Franse maatschappij baat de lijnen Parijs-Londen en Parijs-Amsterdam uit, terwijl een Nederlandse maatschappij de lijnen Amsterdam-Parijs en Amsterdam-Londen voor haar rekening neemt. Door de uitwisseling van deze reisroutes zouden de drie maatschappijen de lijn Londen-Parijs-Amsterdam mogen uitbaten.

Een andere vorm van samenwerking vindt men in de banalisatie van het vliegend materiaal. L. Cartou geeft de volgende bepaling (37).

«L'utilisation par une entreprise de transport aérien exploitant un service international en vertu d'un accord ou d'une autorisation officielle, d'un aéronef appartenant à une entreprise étrangère immatriculé dans un état étranger avec ou sans équipage ».

Zo een Frans vliegtuig na een vlucht Parijs-Rome de ganse dag in Rome vrij staat, zou een Italiaanse maatschappij, mits een banalisatie akkoord, dit vliegtuig bijvoorbeeld kunnen gebruiken voor een kortere vlucht naar Sicilië.

Andere vormen van coöperatie liggen in de representatieakkoorden. Hierdoor wordt in bepaalde gebieden of landingsplaatsen een luchtvaartmaatschappij vertegenwoordigd door een andere.

Ook dient de coördinatie en rationalisatie der uurregelingen vermeld samen met de zogenaamde « handling-akkoorden » nl. de hulp die verleend wordt bij een landing.

Er is ook nog de « pool »-vorming die door M. Lemoine als volgt gedefinieerd wordt: « Une entente entre transporteurs aériens relative à l'exploitation qu'ils font d'une même ligne ou d'un ensemble de lignes, entente qui comporte un partage de recette provenant de cette exploitation. » (38).

In feite wordt een « pool », volgens Bonnet (39) meestal afgedwongen door een zwakkere staat, die er een machtiger staat kan toe brengen, door een recht van doorgang toe te kennen. Eigenlijk blijven de verschillende luchtvaartmaatschappijen onafhankelijk en is er slechts een uitwisseling van diensten en een verdeling van de winsten.

Een voorbeeld van een « pool » is de drievoudige overeenkomst tussen Air France - S.A.S. - S.A.B.E.N.A. betreffende de lijn Parijs-Amsterdam-Kopenhagen-Stockholm (40).

De B.E.A. heeft eveneens met de S.A.B.E.N.A. een « pool » gevormd voor de lijn Londen-Brussel (41).

Een ver doorgedreven « pool »-akkoord is dit van de S.A.S. (Scandinavian Airlines System). Deze is gevormd door drie Skandinavische luchtvaartmaatschappijen nl. de Zweedse Aktiebolaget Aerotransport (ABA), de Deense Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) en de Noorse Det Norske Luftfartselskab (DNL). De S.A.S. kwam tot stand door een overeenkomst tussen de ABA, de DDL en de DNL, die gete-

kend werd op 8 februari 1951 met retroactiviteit tot 1 oktober 1950, ter vervanging van de O.S.A.S. (Overseas S.A.S.) en de E.S.A.S. (European S.A.S.), die respectievelijk op 31 juli 1946 en 25 juni 1949 opgericht waren. H. A. Wassenbergh⁽⁴²⁾ noemt de S.A.S. echter een consortium of syndikaat zonder rechtspersoonlijkheid waarin elk van de partners hoofdelijk verantwoordelijk blijft.

Bin Cheng⁽⁴³⁾ vermeldt de S.A.S. ook onder de consortia, maar acht de drie luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk verantwoordelijk t.o.v. derden.

Ook B. Dutoit⁽⁴⁴⁾ is van dezelfde mening: « A l'égard des tiers, les trois compagnies sont solidairement responsables de l'exécution de toute obligation incombant au consortium. Quant aux relations internes, elles sont réglées comme suit: chacun est propriétaire commun des biens et sujet des droits du consortium. De même, chaque transporteur partage les profits ou les pertes et encourt la responsabilité incombant au consortium dans les proportions habituelles: ABA: 3/7, DDL: 2/7, DNL: 2/7. »

Nog een modaliteit van samenwerking vinden we in de « Bermuda »-akkoorden. Dit zijn de talrijke bilaterale akkoorden die tussen verschillende staten tot stand kwamen naar het model van het Bermuda-akkoord dat op 11 februari 1946 gesloten werd tussen de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Hierdoor wordt de eerste en tweede vrijheid van de lucht wederkerig aan elkaar toegekend volgens de voorwaarden opgenomen in het Akkoord betreffende de doortocht van internationale luchtvaartdiensten van Chicago.

De derde, vierde en vijfde vrijheid wordt verzekerd op de in het verdrag opgesomde luchthavens (annex III). De tarieven zullen door de kontrakterende staten overeengekomen worden (annex II) en de capaciteit en frequenties zullen onder gelijke voorwaarden verdeeld worden onder de beide staten en overeenkomstig de noden van het publiek. In feite is dit akkoord een compromis tussen het Brits protectionisme en het Amerikaans liberalisme⁽⁴⁵⁾. P. de la Pradelle vat het nog bondiger samen in de volgende bewoordingen: « les accords des Bermudes ne réalisent qu'un cadre de directives communes, de procédures de consultation et d'arbitrage dans le but d'éviter les effets néfastes de la concurrence en harmonisant les tarifs et répartissant équitablement le trafic sur une même ligne. »⁽⁴⁶⁾

Als laatste vorm van samenwerking hebben we de internationalisatie die P. de la Pradelle als volgt kenschetst: « La substitution, sur une ligne ou un réseau des exploitations nationales concurrentes par une exploitation internationale. Ainsi définit l'internationalisation apparaît clairement comme affectant non seulement le trafic mais encore les moyens, matériel et personnel du transport »⁽⁴⁷⁾.

Op Europees plan vooral zijn tal van voorstellen, plannen en pogingen tot samenwerking tot stand gekomen.

— Reeds van in het begin van 1944 maakten Londense persberichten gewag van plannen waardoor de Europese luchtvaartmaatschappijen zouden smelten onder de naam « Airopia » voor de wederuitrusting van de vlieghavens. Dit werd echter nooit verwezenlijkt⁽⁴⁸⁾.

In 1951 werden in het raam van de Raad van Europa drie voorstellen ingediend.

— Het plan Sforza⁽⁴⁹⁾, genoemd naar de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken van Italië, werd in mei 1951 voorgelegd aan het Comité van Ministers. Het suggereerde, voor een periode van 50

jaar, de schepping van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Hierdoor zou het verkeer tussen deze staten als cabotage beschouwd worden. Een gemeenschappelijke supranationale autoriteit, die reglementerend zou optreden en de eenmaking in de hand werken, zou door de staten-leden gekozen worden. De stemmingsprocedure zou afhangen van de bevolkingsdichtheid, de oppervlakte en de geografische positie van elke staat. Eventuele geschillen, nopens de bevoegdheid van deze autoriteit of over het gebruik van het luchtruim, zouden onderworpen worden aan de verplichte rechtspraak van een internationaal hof van justitie. Als derde punt beveelt het plan Sforza de oprichting aan van een Europees luchtvaart-consortium dat de luchtvaartmaatschappijen zou verenigen. Onder controle van de autoriteit zou het consortium zich bezig houden met de handelspolitiek, de rationalisatie en de standardisatie, en de eenmaking der centra voor technisch en wetenschappelijk onderzoek. De verdeling van de winsten en de verliezen zou op statutaire basis geregeld worden.

— Een ander plan⁽⁵⁰⁾ werd in mei 1951 aan de Consultatieve Vergadering van de Raad van Europa voorgelegd door E. Bonnefous, voorzitter van de speciale transportcommissie.

De luchtvaart wordt hier gezien in het ruim kader van het Europees transport in het algemeen; daartoe zou een Europese transport-autoriteit opgericht worden met beslissende bevoegdheid in de zin van het Schuman-plan. Deze Europese Autoriteit voor de Transport, opgericht voor 25 jaar, zou bestaan uit een Uitvoerend Comité, bijgestaan door vier gespecialiseerde afdelingen voor het spoor, de wegen, de lucht en de havens en rivieren. Een Vergadering van vertegenwoordigers zou bestaan uit parlementsleden van de staten-leden die in de Consultatieve Vergadering van de Raad van Europa zetelen. Een jaarlijkse vergadering zal in de maand mei gehouden worden en door een stemming met twee derden meerderheid kan ze het Uitvoerend Comité tot ontslag dwingen. Een Raad van Ministers, hetzij van buitenlandse zaken, hetzij van transport kan eveneens het Uitvoerend Comité schorsen. De Raad alleen is bij machte om de bijdragen van elke staat te verhogen. Tenslotte is er nog een hof van justitie, nl. dit voorzien door de Europese Conventie voor de Rechten van de Mens. Het hof kan oordelen over een verhaal tegen het Uitvoerend Comité en op basis van een schending van het verdrag. De arresten zijn onmiddellijk uitvoerbaar op het grondgebied van de staten-leden.

— Ten derde is er nog het rapport Van De Kieft⁽⁵¹⁾ dat aan de Consultatieve Vergadering van de Raad van Europa werd voorgelegd.

Van De Kieft stelt twee oplossingen voor:

a) Ofwel de oprichting van een internationale maatschappij die t.o.v. de nationale maatschappijen de rol van bevrachter zou spelen en de diensten per kilometer zou betalen.

b) Ofwel de oprichting van een Europees consortium zonder rechtspersoonlijkheid, ongeveer zoals de S.A.S., die de verdeling in handen zou hebben van de reisroutes, de uurroosters, de frequenties, de investeringen en de winsten.

Geen van deze drie projecten, alhoewel ze niet vrij waren van kritiek⁽⁵²⁾ heeft de verdiende belangstelling genoten. Artikel 77 van het Verdrag van Chicago staat nochtans zeer gunstig t.o.v. « pool »-vorming of gemeenschappelijke ondernemingen. « Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting states from constituting joint air transport operating organisations or international operating agencies and

from pooling their air services on any route of in any region... » In feite was de tijd rond 1951 nog niet rijp voor zulke vergaande hervormingen. Of er nu verbetering is opgetreden op dit gebied blijft ook een open vraag! Het zoeken nu naar een oplossing en het vergaderen is nog volop aan de gang, en dit dwingt ons te blijven hopen.

— In 1957 stelde M. Hymans, voorzitter van Air France, de oprichting voor van een « Air Transport Authority » (53) die verantwoordelijk zou zijn voor de verdeling van de « operating rights » in Europa. Deze autoriteit zou veel gelijken op de « Civil Aeronautics Board » (C.A.B.) van de Verenigde Staten. De C.A.B. is het orgaan dat reglementeringen uitvaardigt en de nodige toelatingen verleent overeenkomstig het openbaar belang.

— Een ander voorstel ging uit van Wheatcroft, de economische raadgever van de B.E.A. (British European Airways). Hij is voorstander van een « Air Transport Commission » dat alleen raadgevende bevoegdheid zou hebben, waarin het verschilt met het plan-Hymans. De reden ligt in de onwilligheid der meeste Europese staten om hun luchtvaart door een vreemd lichaam te laten regelen (54).

Deze twee voorstellen gingen uit van personen die rechtstreeks in verband staan met twee machtige luchtvaartmaatschappijen (Air France en de B.E.A.). Hieruit blijkt zeer duidelijk dat deze laatste de grote nood tot eenmaking en rationalisatie voelen.

— Dit kwam reeds tot uiting toen de grote Europese luchtvaartmaatschappijen in 1953 het Air Research Bureau oprichtten als een contactorgaan en studiecentrum voor regionale problemen. In 1961 waren er reeds elf leden en twee geassocieerden. Door zijn beperkt maar veelvuldig optreden heeft dit bureau reeds tal van diensten bewezen (55). In mei 1959 besloten de vertegenwoordigers van de S.A.B.E. N.A., de Alitalia, de Lufthansa en de Air France, te Parijs tot de oprichting van « Europair » dat nu de benaming van « Airunion » draagt. Oorspronkelijk maakte de K.L.M. er ook deel van uit, maar toen de quota's werden vastgesteld, trok deze zich terug. De overeenkomst voorzag dat elke luchtvaartmaatschappij haar identiteit zou behouden. Om de willekeurige onderlinge concurrentie uit te schakelen en sterker te staan t.o.v. de Amerikaanse en andere luchtvaartmaatschappijen zou het internationaal vervoer van passagiers en vracht onder elkaar volgens quota's verdeeld worden. Voor de S.A.B.E.N.A. is dit 10 %, voor Alitalia 26 %, voor de Lufthansa 30 % en voor Air France 34 %. Tal van comités werden opgericht die elk op hun gebied zouden ijveren voor nauwere samenwerking. Het feit dat ook Japan belangstelling toonde voor de Airunion toont aan dat haar inrichting wereldwijd en niet eng Europees moet beschouwd worden (56).

Nochtans werd op zuiver Europees plan toch ook iets tot stand gebracht.

Het begon op 19 maart 1953 toen het Comité van Ministers van de Raad van Europa een uitnodiging richtte tot de I.C.A.O. om een Europese coördinatieconferentie samen te roepen. Deze laatste ging door te Straatsburg van 21 april tot 8 mei 1954 (57).

Het onderzoek naar een progressieve liberalisatie van het Europees luchttransport was het hoofddoel van deze conferentie waar onmiddellijk vier stellingen naar voren gebracht werden.

Zo waren Spanje en Italië voorstanders van een verdoorgedreven dirigisme, terwijl anderen de liberalisa-

tie der intra-Europese lijnen voorstonden. Groot-Brittannië wilde uniforme toelatingsclausules om een lijn uit te baten, en Frankrijk en Nederland streefden naar uitwisseling der routes en verbetering in de uitbatings- en andere diensten (58).

De hoofdverdienste van deze conferentie is de op-richting geweest van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart. Het statuut en de taak van deze Commissie zijn te vinden in de aanbeveling nummer 28 van de conferentie van Straatsburg (59).

De Commissie vergadert jaarlijks en bestaat uit de landen die deelnamen aan voornoemde conferentie en eventueel andere Europese staten die met unanimité als leden worden toegelaten. Zij zal streven naar betere coördinatie en grotere uitbatings- en ontwikkelingsmogelijkheden van de Europese luchtvaart en eventuele andere onafhankelijke gespecialiseerde organen vervangen. Haar aanbevelingen en besluiten zullen echter onderworpen blijven aan de toestemming der staten, dit geeft aan de Commissie dus geen supra-nationaal karakter. Zij zal zelf haar inwendig reglement bepalen en experten-comités met bepaalde studies belasten. De hoofden der delegaties moeten hoog-geplaatste functionarissen zijn. De Commissie zal in nauw verband staan met de I.C.A.O. en andere internationale publieke of private organisaties die er belang in stellen. De I.C.A.O. zal alle nodige hulp verschaffen waaronder de diensten van een secretariaat en de eerste vergadering van de Commissie bijeenroepen. Deze eerste sessie ging eveneens door te Straatsburg van 29 november tot 16 december 1955. Achttien Europese staten zonden gemandateerde delegaties, terwijl Zuid-Slavië, de andere leden van de I.C.A.O. en elf internationale organisaties door waarnemers vertegenwoordigd waren.

Het is vanzelfsprekend dat op deze eerste sessie, de betrekkingen tussen de I.C.A.O. en de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart moesten omlijnd worden.

Drie mogelijkheden stonden open :

- a) Een onafhankelijk statuut dat met een speciaal protocol getekend zou worden door de staten-leden.
- b) Een volledige integratie met de I.C.A.O., als een ondergeschikte commissie op een regionale basis zoals voorzien in artikel 55 a) van het Verdrag van Chicago. « The Council (of the I.C.A.O.) may where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of aims of this convention. »
- c) Door een tussenoplossing, die trouwens gekozen werd, roept de Commissie haar eigen sessies bijeen maar blijft in nauwe samenwerking met de I.C.A.O. (60).

Deze samenwerking uit zich in het feit dat de secretariaatsdiensten door de I.C.A.O. geleverd worden. Een lid van het Secretariaat van de I.C.A.O. zal de functie van Secretaris-Generaal van een sessie van de Europese Commissie op zich nemen. Ook de indirecte onkosten worden door de I.C.A.O. gedragen volgens een besluit genomen op 10 juli 1956 op de I.C.A.O.-conferentie te Caracas. De directe onkosten blijven echter ten laste van de Europese Commissie, maar eventuele voorschotten zouden van de I.C.A.O. kunnen bekomen worden (61). Het is vanzelfsprekend dat dit statuut van de Europese Commissie niet de algemene instemming van de leden van de I.C.A.O. meedroeg. Sommigen vreesden het ontstaan van een Europese I.C.A.O. waardoor de eerstgenoemde haar

universeel karakter zou verliezen. Tsjechoslowakije achtte de oprichting van de Europese Commissie in strijd met artikel 55 van het Chicago-verdrag daar zij niet kon doorgaan als een regionale organisatie, daar zij slechts een deel der Europese Staten groepeerde. De meerderheid echter nam het statuut van de Europese Commissie der Burgerlijke Luchtvaart aan daar artikel 55 niet dwingend was en daar artikel 83 voorzag dat «...any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention...».

Men merke op dat het de Europese Commissie is die de functies van de I.C.A.O. kiest, ze bepaalt aldus soeverein de graad van haar afhankelijkheid. De I.C.A.O. legt haar geen enkele verplichting op en heeft trouwens daartoe geen enkel juridisch middel voorzien (62).

Op deze eerste sessie werd ook een verdragsontwerp uitgewerkt dat multilateraal het statuut van de Europese ongeregelde luchtvaartdiensten vastlegt. Dit verdrag werd geamendeerd op een vergadering van de Europese Commissie te Parijs in april 1956 en reeds op 30 april voor ondertekening opengesteld.

Op 23 juli 1957 kwam het verdrag in werking, dit is drie maanden nadat volgens artikel VI, Frankrijk en Zwitserland hun ratificatie-akten hadden neergelegd.

Eigenlijk zou zulk een verdrag overbodig moeten zijn, daar artikel V van het Verdrag van Chicago het gebied der ongeregelde diensten regelt. Zoals we zagen, mag er voor hen geen voorafgaande toelating van de te overvliegen staat geëist worden.

Nochtans heeft de laatste alinea van artikel V verwarring in de doctrine en in de praktijk gebracht. Dit alinea luidt als volgt: «...such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of article VII (betreffende cabotage), have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo or mail, subject to the right of any state, where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations conditions or limitations as it may consider desirable.»

Het probleem schult eigenlijk in de laatste woorden. De vraag stelt zich of de staat een voorafgaande toelating mag eisen door te verwijzen naar de woorden: reglementen, voorwaarden of beperkingen.

D. Goedhuis antwoordt hierop in de negatieve zin, omdat het in strijd is met de voorbereidende werkzaamheden. Een bewust onderscheid tussen geregelde en ongeregelde luchtvaartdiensten werd immers bedoeld, daar er twee afzonderlijke artikels aan gewijd werden. Andere auteurs zoals Riese, Oppikofer, Lacour en het Institut Français du Transport Aérien delen deze mening van D. Goedhuis.

J. C. Cooper en Jennings zijn echter van mening dat deze laatste woorden van artikel V wel een dergelijk gevolg kunnen hebben en de opstellers waren zich daarvan bewust (63).

De praktijk der staten is eveneens niet eenvormig. Meestal wordt een onderscheid gemaakt naargelang het eenvoudig tranisto-verkeer is of het vluchten zijn met of zonder handelsdoeleinden om een voorafgaande toelating te eisen (64).

Ten slotte werd de Raad van de I.C.A.O. aangezocht om bij wijze van interpretatie een nadere toelichting te geven over artikel V. De leden van de Raad, waarschijnlijk onder druk van hun regeringen, gingen tegen

de opinie in van hun voorzitter en van het secretariaat van de I.C.A.O. en verklaarden de voorafgaande toelating als rechtmatig. Volgens P. Chauveau is dit een schending of een wijziging van de Conventie. Aldus werd een groot verdrag tot niets herleid omdat enkele verdragstaten het weigerden toe te passen. «Un nationalisme triomphant et rétrograde a ainsi détruit un des rares résultats libéraux de la conférence de Chicago.» (65)

Gezien al deze onzekerheden is men dus in de eerste sessie van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart overgegaan tot de opstelling van het Europees multilateraal verdrag betreffende de ongeregelde luchtdiensten. Trouwens volgens de statistieken van het Europees «Air Research Bureau» tellen de ongeregelde diensten voor 3 % van het lijnverkeer (66).

Nochtans moet men van dit multilateraal verdrag niets revolutionairs verwachten, daar het grote beginsel blijft: «geen schade berokkenen aan de geregelde luchtdiensten.» (67)

Dit principe komt duidelijk op de voorgrond in de tekst van artikel II (68).

Voor vier welbepaalde transporten zullen de «regulations, conditions and limitations» van artikel V van het Verdrag van Chicago niet mogen ingeroepen worden:

- a) voor humanitaire transporten en in gevallen van dringende noodzaak,
- b) voor toevallige passagierstransporten van maximum 6 plaatsen,
- c) voor vluchten die door eenzelfde individuele of morele persoon in hun geheel gehuurd werden voor het vervoer van eigen personeel of eigen goederen.
- d) voor geïsoleerde transporten, dit zijn vluchten die slechts eens per maand tussen twee centra mogen gebeuren.

Een tweede paragraaf van artikel II verzekert dezelfde behandeling voor het exclusief vrachtvervoer en voor het personenvervoer tussen streken, die over geen voldoende geregelde luchtdiensten beschikken. Zo de geregelde diensten echter schade ondervinden door deze laatste twee transporten dan mogen de staten een einde stellen aan de uitoefening van dit recht. Daarenboven zijn het de staten die vrijelijk bepalen welke streken verstoken zijn van genoegzame geregelde luchtverbindingen.

Zoals we zien kan hier zeker geen sprake zijn van een zeer liberaal verdrag!

Artikel III is nog van belang omdat het in de gevallen die niet behoren tot deze opgesomd in artikel II, een zekere eenvormigheid brengt in de «regulations, conditions and limitations». Zo zal de termijn voor de toelatingsaanvraag en voor het verstrekken van inlichtingen de twee dagen niet mogen overschrijden voor geïsoleerde vluchten of voor een serie van maximum vier vluchten. Deze informatie mogen rechtstreeks verstrekt worden aan de luchtvaartautoriteiten van die staat zonder tussenkomst der diplomatieke diensten.

Tenslotte wordt in artikel II c) een opsomming gegeven van vijf soorten inlichtingen die voor geïsoleerde vluchten of voor een serie van vier vluchten mogen gevraagd worden.

Artikel IV handelt over de procedure die te volgen is wanneer geschillen rijzen tussen de kontrakterende staten. Na mislukte onderhandelingen mag het geschil voor een scheidsrecht of voor een scheidsrechter gebracht worden. Zo de staten daarover niet akkoord komen, mogen ze de zaak brengen voor de Raad van

de I.C.A.O. Zo deze weigert een oplossing te geven dan mag het geval gebracht worden voor het Internationaal Hof van Justitie. De staten verbinden zich om elke beslissing die door de voorgaande instellingen genomen werden, te aanvaarden. Zo een partij in gebreke blijft dan mag de andere partij, de rechten beperken, schorsen of opheffen, die het door dit verdrag toekent.

Dit Verdrag staat open voor ondertekening voor alle staten-leden van de Europese Commissie en moet daaraan door hen geratificeerd worden (artikel V). Op 1 januari 1961 waren reeds 13 Europese staten tot ratificatie overgegaan. Het Verenigd Koninkrijk is op 11 januari 1960 toegetreten (89).

De artikelen VIII tot en met X handelen over de procedure in geval van opzeg, notificatie van opzeg en toetreding en over het amenderen van het verdrag.

Artikel XI beschrijft het toepassingsgebied van deze multilaterale overeenkomst.

Dit verdrag dat een eerste stap zou kunnen geweest zijn op de weg naar een rationalisatie en liberalisatie van de luchtvaart in Europa blijkt uiteindelijk toch maar een zeer ongevaarlijk compromis te zijn tussen de tegengestelde belangen der verschillende Europese staten.

Van 24 april tot 11 mei 1957 werd te Madrid de tweede sessie van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart gehouden (70).

Veertien aanbevelingen werden er aangenomen waardoor tal van vereenvoudigingen op het gebied van de formaliteiten werden ingevoerd zoals de afschaffing van het visum en van de sanitaire controle voor inter-europese vluchten. Aan de staten-leden werd aanbevolen om zo vlug mogelijk over te gaan tot de ratificatie van tal van internationale luchtvaartverdragen die van privaatrechtelijke aard zijn. (Nl. het Verdrag van Genève betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen van 18 juni 1948, het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak toegebracht, het Protocol van Den Haag van 28 september 1955 tot wijziging van het Verdrag van Warschau betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder.)

Het rapport van deze sessie bevat nog tal van taken die door studiegroepen of door het Secretariaat moeten onderzocht worden, hieronder komen eventuele multilaterale akkoorden betreffende de banalisatie en betreffende de geldigheid der luchtvaardigheidscertificaten. Van 9 tot 20 maart 1959 had te Straatsburg de derde sessie plaats van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (71).

De belangrijkste beslissing van deze sessie bestond in de oprichting van het « Comité voor de Coördinatie en de Liberalisatie van het Europees Luchttransport ». Dit Comité staat open voor alle leden van de Europese Commissie en zal telkens het nodig blijkt door diens voorzitter bijeengeroepen worden. Hij zal de algemene maatregelen bestuderen die op regeringsplan zouden kunnen getroffen worden voor de coördinatie en de samenwerking tussen de Europese luchtvaartmaatschappijen en dit met het oog op de verbetering van hun economische positie en hun doelmatigheid. De overeenkomstige maatregelen voor de liberalisatie zullen eveneens ter studie genomen worden. Het Comité zal verslag uitbrengen bij de Commissie (72).

Op deze derde sessie werden de zogenaamde « Strasbourg Standard Clauses » (73) aanvaard die in bilaterale verdragen kunnen opgenomen worden. Ze worden aan de leden van de Europese Commissie als

aan de leden van de I.C.A.O. aanbevolen. Deze standaardclausules beperken zich tot technische en administratieve bepalingen en geven geen aanleiding tot controverse en dus ook niet tot veel enthousiasme, aldus Bin Cheng.

Ten slotte werd een multi-laterale overeenkomst betreffende de luchtwaardigheidscertificaten voor ingevoerde luchtvaartuigen getekend te Parijs door tien leden van de Europese Commissie en dit op 22 april 1960. Het ontwerp van dit verdrag was eveneens uitgewerkt op deze derde sessie.

Sinds de eerste sessie van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart in november 1955 te Straatsburg is er dus wel enig werk geleverd. Zeer ingrijpende hervormingen of beslissingen werden niet genomen maar als fenomeen van het opkomend regionalisme is het niet onbelangrijk. Oplossingen die op wereldplan moeilijk te verwezenlijken zijn, zouden hier een antwoord kunnen vinden en het is met veel belangstelling dat haar groei en verwezenlijkingen zullen gevolgd worden.

Een liberalisatie en coördinatie van de luchtvaart zou zelfs ook in het kader van het Verdrag van de Europese Economische Gemeenschap van 25 maart 1957 kunnen tot stand gebracht worden.

Artikel 84 (74) van het Verdrag van Rome luidt als volgt :

« 1) De bepalingen van deze titel (titel IV betreffende het vervoer) zijn van toepassing op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

» 2) De Raad kan met eenparigheid van stemmen besluiten in hoeverre en volgens welke procedure, passende bepalingen voor de zeevaart en de luchtvaart zullen kunnen worden genomen. »

Er is wel duidelijk sprake van « deze Titel », wat laat veronderstellen dat de rest van dit verdrag wel degelijk van toepassing is voor de luchtvaart (75). Zo luidt artikel VII van het Verdrag : « Binnen de werkingssfeer van dit Verdrag en onverminderd de bijzondere bepalingen, daarin gesteld is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden ». Dit zou dus een juridische gelijkheid teweeg brengen tussen de landen-leden van de Gemeenschappelijke Markt. « Les règles de concurrence du Marché Commun soumettraient les ententes entre compagnies aériennes à un contrôle public qui instaurerait des garanties en faveur des usagers et de l'intérêt général tout en permettant les concentrations nécessaires » (76).

Artikelen 85 tot en met 90 van het Verdrag, betreffende de mededinging, stellen dus alle wegen open opdat de luchtvaartmaatschappijen zouden overeenkomen zowel in hun eigen belang als in dat van de gebruikers. Ongelukkiglijk werd nog niets ondernomen op het gebied van de luchtvaart, door de organen van de Europese Economische Gemeenschap. Het Verdrag bevat nochtans de mogelijkheid ook op dit gebied een totaal nieuwe politiek in te stellen. Op het ogenblik kan echter maar alleen de wens uitgedrukt worden, dat men aan de voornoemde verdragsclausules ook een effectieve uitwerking op het gebied van het luchtverkeer zal verlenen.

Dr. R. JONGBLOET-HAMERLIJNCK,
Assistente voor Volkenrecht
aan de Rijksuniversiteit te Gent.

(1) D. Goedhuis, Handboek voor het Luchtrecht, 1943, p. 1. F. De Visscher, Les conflits de lois en matière de droit aérien, Recueil des Cours, 1934, Deel II, p. 286. I.H.Ph. De Rode-Verschoor, Inleiding tot het Luchtrecht, 1960, p. 1.

(2) R. Homburg, Etendue et limites du droit aérien, Revue Générale de l'Air, 1956, p. 145.

- (3) Zie daarover R. Malézieux, *Essai sur les caractères et sur la nature du droit aérien*, Revue Française de Droit Aérien, 1948, p. 36.
- (4) M. Lemoine, *Traité de droit aérien*, 1947, p. 3 & 11.
- (5) Zie R. Malézieux, op. cit. p. 37.
- (6) I.H.Ph. De Rode-Verschoor, op. cit. p. 4.
- (7) D. Goedhuis, op. cit. p. 16-17.
- (8) R. Malézieux, op. cit. p. 39.
- (9) Revue Générale de l'Air, 1961, p. 170.
- (10) M. Guinshard, *l'International Air Transport Association, Annuaire Français de Droit International*, 1956, p. 666-672.
- (11) R. Malézieux, op. cit., p. 39-40.
- (12) R. Malézieux, op. cit., p. 40-41; D. Goedhuis, op. cit., p. 8 & 81.
- (13) R. Malézieux, op. cit., p. 42; D. Goedhuis, op. cit., p. 17-18.
- (14) De overeenkomst met de Verenigde Naties werd van kracht op 13 mei 1947 en geamendeerd op 11 december 1948. Peaslee, *International Governmental Organizations*, 1961, Vol. II, p. 1012-1019.
- (15) Internationaal Burgerlijk Luchtvaartverdrag van 7 december 1944, Peaslee, op. cit. p. 992-1011.
- (16) R.H. Mankiewicz, *Le rôle du conseil de l'O.A.C.I. comme administrateur des services de navigation aérienne*, Revue Française de Droit Aérien, 1954, p. 223-236. Op 17 juli 1962 werd het aantal leden van de Raad op 27 gebracht in plaats van 21 leden. *Monde Diplomatique*, september 1962, p. 16.
- (17) R. Malézieux, op. cit. p. 44.
- (18) Voor een grondige studie der bevoegdheden van de I.C.A.O. zie Bin Cheng, *The Law of international Air Transport*, 1962, p. 31-170.
- (19) D. Goedhuis, op. cit. p. 25-32 en in zijn artikel: « Some Trends in the Limitation of Air Sovereignty », *Studi in onore di A. Ambrosini*, 1957, p. 361.
- (20) D. Goedhuis, op. cit., p. 362-364.
- (21) D. Goedhuis, *Handboek voor het Luchtrecht*, 1943, p. 50.
- (22) A. Ambrosini, *Souveraineté et trafic aérien international*, Revue générale de droit aérien, 1939, p. 537 e.v.
- (23) Zie daarover D. Goedhuis, *Some Trends in the Limitation of Air Sovereignty*, *Studi in onore di A. Ambrosini*, 1957, p. 373-374.
- (24) Bin Cheng, op. cit. p. 174-175.
- (25) Zie I.H.Ph. De Rode-Verschoor, op. cit., p. 14.
- (26) D. Goedhuis, op. cit., p. 370.
- (27) Italië en Liechtenstein uitgezonderd, zie daarover Bin Cheng, op. cit., Appendix H., p. 605-606. Tekstuitgave eveneens in Bin Cheng, op. cit., p. 536; of in de Revue Française de Droit Aérien, 1947, p. 104.
- (28) Bin Cheng, op. cit. Appendix H., p. 606; Tekstuitgave p. 539 of in de Revue Française de Droit Aérien, 1947, p. 107.
- (29) Een vliegtuig heeft de nationaliteit van het land waar het geregistreerd werd. (artikel 17 van het Verdrag van Chicago).
- (30) Resoluties van de New York University Conference van 1958.
- (31) W.C. Jenks, *Droit international et activités dans l'espace*, *International and Comparative Law Quarterly*, 1956, p. 113.
- (32) D. Goedhuis, *The Role of Air Transport in European Integration*, *Journal of Air Law and Commerce*, 1957, p. 282-283.
- (33) Bepaling van de capaciteit gegeven door M. Bouché, hoofd van de Franse delegatie op de eerste vergadering van de I.C.A.O., geciteerd door L. Cartou, *Les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressants la France*, *Annuaire Français de Droit International*, 1956, p. 293.
- 1) Capacité mise en œuvre sur un secteur de ligne déterminé: le total des tonnes-kilomètres offertes sur ce secteur pendant 12 mois consécutifs.
- 2) Capacité utilisée sur un secteur de ligne déterminé: le total de tonnes-kilomètres utilisés contre rémunération sur ce secteur pendant 12 mois consécutifs.
- 3) Coefficient de charge payante; rapport de la capacité utilisée à la charge mise en œuvre pour une même période de 12 mois.
- (34) Op internationaal vlak zijn er ook moeilijkheden betreffende de landingen. Zie de controversen tussen de K.L.M. en Engeland over Singapore. Revue Générale de Droit International Public, 1959, p. 328-329. Tussen de B.O.A.C. en de Verenigde Staten over Tokyo, op. cit. p. 519-521. Tussen de Verenigde Staten en Frankrijk over de Noord-poollijn, op. cit. p. 717.
- (35) L. Cartou, *La structure juridique du transport aérien en Europe à la veille du Marché Commun*, Revue Française de Droit Aérien, 1958, p. 104-108.
- (36) L. Cartou, op. cit., p. 122.
- (37) L. Cartou, op. cit., p. 118.
- (38) Geciteerd door J.C. Bonnet, *La politique des lignes aériennes internationales*, Revue Générale de l'Air, 1951, p. 469.
- (39) J.C. Bonnet, op. cit., p. 470.
- (40) Bin Cheng, op. cit., p. 280.
- (41) Bin Cheng, op. cit., p. 283.
- (42) H.A. Wassenbergh, *Post-war International Civil Aviation Policy and the Law of the Air*, 1957, p. 78.
- (43) Bin Cheng, op. cit. p. 273.
- (44) B. Dutoit, *La collaboration entre compagnies aériennes*, 1957, p. 154.
- (45) J.C. Cooper, *Le plan des Bermudes. Un modèle pour l'organisation mondiale du transport aérien*, Revue Française de Droit Aérien, 1947, p. 139-152.
- (46) P. de la Pradelle, *L'internationalisation des lignes aériennes long courrier*, Revue Générale de l'Air, 1948, p. 120.
- (47) P. de la Pradelle, op. cit. p. 120.
- (48) A. Meyer, *Zur Frage einer Neuorganisation des Europäischen Luftlinien-Verkehrs. Zusammenschluss oder Zusammenarbeit? Zeitschrift für Luftrecht*, 1952, p. 133, of Revue Générale de l'Air, 1952, p. 105.
- (49) Tekstuitgave: Revue Générale de l'Air, 1951, p. 370-372. D. Goedhuis, *The Role of Air Transport in European Integration*, *Journal of Air Law and Commerce*, 1957, p. 277. M. Lemoine, *L'idée européenne dans l'aviation de transport et l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe*, Revue Française de Droit Aérien, 1957, p. 6. B. Dutoit, op. cit., p. 172-173.
- (50) Tekstuitgave: Revue Générale de l'Air, 1951, p. 359-365. M. Lemoine, op. cit., Revue Française de Droit Aérien, 1957, p. 6. A. Meyer, op. cit. *Zeitschrift für Luftrecht*, 1952, p. 135-140. B. Dutoit, op. cit., p. 169-171.
- (51) Tekstuitgave: Revue Générale de l'Air, 1951, p. 365-370. B. Dutoit, op. cit., p. 171-172.
- (52) B. Dutoit, op. cit., p. 180-191.
- (53) In het tijdschrift « Interavia » (maart 1957) onder de titel: « European Air Transport is indivisible ».
- (54) D. Goedhuis, op. cit., p. 281.
- (55) Bin Cheng, op. cit., p. 287-288. M. Lemoine, op. cit., p. 10-11.
- (56) J.B. Hallmann, *Airunion - europäisch oder weltweit?*, *Europäische Wirtschaftsgemeinschaft*, 1959, II, p. 456-459.
- (57) Bin Cheng, op. cit. p. 205. *Annuaire Européen*, Deel II, p. 608.
- (58) M. Lemoine, op. cit., p. 7.
- (59) *Annuaire Européen*, Deel II, p. 612.
- (60) *Annuaire Européen*, Deel III, p. 462-464.
- (61) *Annuaire Européen*, Deel IV, p. 408-410. R.H. Mankiewicz, *Relations entre l'O.A.C.I. et la Commission Européenne de l'aviation civile*, *Annuaire Français de Droit International*, 1957, p. 401.
- (62) R.H. Mankiewicz, op. cit., p. 400-401.
- (63) D. Goedhuis, *Questions of Public International Air Law*, *Recueil des Cours*, 1952, II, p. 276-277.
- (64) Bin Cheng, op. cit., p. 196-197.
- (65) P. Chauveau, *Les Transports à la demande*, Revue Française de Droit Aérien, 1955, p. 113.
- (66) O. Riese, *Das mehrseitige Abkommen über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßige Luftverkehr in Europa*. *Zeitschrift für Luftrecht*, 1959, p. 129.
- (67) E.M. Weld, *Some Notes on the multilateral Agreement on Commercial rights of non-scheduled Air Services in Europe*, *Journal of Air Law and Commerce*, 1956, p. 185.
- (68) Tekstuitgave: Engels, Bin Cheng, op. cit., p. 549-553. Frans, Revue Française de Droit Aérien, 1957, p. 24. In de Engelse tekst wordt de benaming « European Civil Aviation Conference » gebruikt, terwijl de Franse tekst het heeft over « la Commission Européenne de l'Aviation Civile ».
- (69) Bin Cheng, op. cit., appendix H., p. 602-609.
- (70) *Annuaire Européen*, Deel V, p. 646-651.
- (71) *Annuaire Européen*, Deel VII, 1959, p. 626-635.
- (72) *Annuaire Européen*, Deel VII, 1959, p. 634-635.
- (73) Bin Cheng, op. cit., p. 241-246.
- (74) Tekstuitgave door het secretariaat van het Interim Comité voor Gemeenschappelijke Markt en Euratom te Brussel.
- (75) P.H. Sand, *Marché Commun et libéralisation de transport aérien*, Revue Générale de l'Air, 1960, p. 89.
- (76) P.H. Sand, op. cit., p. 102.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"

Bijdrage tot de studie van het aanvullend verdrag betreffende huur en charter van luchtvaartuigen⁽¹⁾

Inleiding

Toen in 1929 het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer werd gesloten, nam het charteren van luchtvaartuigen nog een zeer geringe plaats in.

Op deze conferentie werd het voorstel gedaan om het begrip vervoerder als volgt te qualificeren: « Est qualifié transporteur celui qui, propriétaire, locataire ou conducteur de l'aéronef, l'emploie individuellement ou solidairement dans le transport de personnes et de marchandises, au sens de la présente Convention et en conformité à la réglementation nationale ».

De conferentie meende echter dat het probleem irrelevant was en nam deze definitie niet op. In het Verdrag van Warschau komt dus geen omschrijving voor van het woord vervoerder. Goedhuis⁽²⁾ was het hier zeer mee eens, omdat hij van mening was dat het in verband met de ontwikkeling van het luchtvervoer voorbarig zou zijn geweest reeds in die tijd een definitie van het woord vervoerder op te nemen.

Na de tweede wereldoorlog is het sluiten van charterovereenkomsten zeer toegenomen. Zeer recent is bijvoorbeeld de charterovereenkomst tussen de K.L.M. en de V.I.A.S.A., waarbij de K.L.M. de beschikking krijgt over een zeer snelle Convair 880 (straalverkeersvliegtuig) met Venezolaanse stuurhutbemanning, welke de verbinding tussen New York en het Caraïbische gebied, nl. Curaçao en Venezuela, gaat onderhouden.

Men heeft gemeend aan het Verdrag van Warschau betreffende dit onderwerp enkele regelingen te moeten toevoegen, welke neergelegd zijn in de Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara (Mexique) le 18 septembre 1961.

De reden dat de nieuwe bepalingen in de vorm van een aanvullend verdrag zijn neergelegd en niet in de vorm van een Protocol, is gelegen in het feit dat er niet alleen sprake was van een wijziging of interpretatie van een bepaling, maar dat het om een geheel nieuw onderwerp ging dat niet in het Verdrag van Warschau was behandeld.

Bovendien houden deze nieuwe bepalingen zo nauw verband met het verdrag van Warschau, dat daarom de term « convention complémentaire » gewenst werd geacht.

Positie van de bevrachter.

Wanneer wij alvorens tot het luchtrecht over te gaan eerst eens de charter-overeenkomst in het zee-recht bezien, dan blijkt dat charter in het zee-recht een van de moeilijkste problemen is. Dat ondanks een lange ontwikkeling, welke in het luchtrecht ontbreekt, in het zee-recht nog geen eenvormig begrip van het charterverdrag is vastgelegd, kan men op twee oorzaken terugvoeren:

1. er bestaat groot onderscheid tussen geschreven recht en praktijk;
2. de oude zee-wetten hebben geen gelijke tred gehouden met het moderne scheepsverkeer⁽³⁾.

Daar het zee-recht dus geen oplossing bood, zijn voor het luchtrecht nieuwe wegen gezocht.

Charter komt voornamelijk voor bij ongeregeld luchtvervoer. De benaming charterverdrag is afkomstig van « carta partita », een oorkonde, die in onregelmatige stukken uit elkaar werd gerukt. Ieder hield een stuk uit de verdragstekst. Later werd de uitdrukking op de inhoud van het verdrag betrokken.

Evenals in het zee-recht kan men zich verschillende mogelijkheden in verband met het chartercontract indenken en wel als volgt:

a) de eigenaar, die kan bestaan uit een luchtvaart-onderneming of een privé-persoon, kan een vliegtuig ter beschikking stellen (met of zonder bemanning) dat uitgerust is om een speciale internationale reis te maken voor een zeker bedrag (reis-charter);

b) de eigenaar kan een vliegtuig ter beschikking stellen (met of zonder bemanning) voor een speciale tijd en degene die het vliegtuig chartert kan de reizen bepalen, welke gemaakt worden (tijdcharter).

Wanneer het vliegtuig zonder bemanning ter beschikking wordt gesteld, wordt dit dikwijls beschouwd als z.g. bare-hull charter. Dit is geen werkelijke charterovereenkomst maar een huurovereenkomst. In de praktijk wordt dit echter ook charter genoemd; de rechtsgevolgen dienen echter wel te worden onderscheiden. Verder kan men onderscheiden verdragen betreffende passagiers- en die betreffende goederen-charter.

Om de positie van de bevrachter te beoordelen is het van belang na te gaan welke charterovereenkomsten onder het Verdrag van Warschau kunnen vallen. Als verdere bronnen voor het charterverdrag kunnen de bepalingen van de International Aviation Transport Association (I.A.T.A.) en het Verdrag van Rome van 1952 betreffende schade door vliegtuigen veroorzaakt aan derden op de grond worden genoemd. In geen van deze drie overeenkomsten is het charterverdrag echter met name genoemd.

Door de auteurs wordt zeer verschillend over het charter-contract geoordeeld. Grönfors⁽⁴⁾ gaat van een wijd charterbegrip uit, dat ook de bare-hull charter omvat. Hiervan valt volgens zijn mening slechts een klein gedeelte onder het Verdrag van Warschau. Eveneens een voorstander van een zeer ruime definitie is de Italiaanse luchtrecht-deskundige Ambrosini.

Als vervoerder kan men beschouwen degene die het contract gesloten heeft of degene die het vervoer op zich neemt. In dit verband is het interessant om het verschil in positie van het reisbureau te bezien. In Nederland, waar het concessierecht alleen aan eigen maatschappijen en niet aan reisbureaux wordt verleend (artikel 16 van de Luchtvaartwet van 15 januari 1958. Staatsblad 47) is het reisbureau alleen agent, maar geen echte vervoerder met de aansprakelijkheid van dien. In de Verenigde Staten is dit wel mogelijk⁽⁵⁾.

Resoluties van I.A.T.A. beheersen de verhouding van vervoerder-agent.

Voor de opvatting om de vervoerder te beschouwen als degene die het contract gesloten heeft, pleiten de volgende arresten:

1. La Neuchâteloise contra Société Air Cargo, Sté Messageries nationales et St.é Veuve Terrasson⁽⁶⁾.

Art. 18 lid 1 Verdrag van Warschau bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade, ontstaan tijdens luchtvervoer. Uit de hierna volgende arresten zou

men kunnen concluderen dat bij verzending door een commissionaire of tussenpersoon diens aansprakelijkheid dezelfde is als die van een vervoerder.

Casus : Terrasson laat een partij kersen door bemiddeling van Messageries nationales vervoeren van Lyon naar Londen, met een vliegtuig van Air Cargo, verzekerd bij La Neuchâteloise. De kersen gaan groten-deels verloren bij een noodlanding. Het Hof oordeelt dat Terrasson verhaal kan zoeken op Messageries nationales, deze op haar beurt weer op Air Cargo en de laatste op haar verzekering La Neuchâteloise. Want hoewel Terrasson zelf de goederen naar het vliegtuig bracht, wordt toch Messageries nationales niet beschouwd als staande buiten de hele gang van zaken, aangezien :

1) Messageries nationales uit eigen naam een contract had gesloten met Air Cargo voor rekening van haar cliënt;

2) Vrachtbrieven door Messageries nationales aan Terrasson gezonden waren;

3) De kosten voor vervoer door Terrasson aan Messageries nationales betaald waren.

Derhalve was dus de band tussen Messageries nationales en Terrasson die van een vervoerovereenkomst.

Bovenstaande uitspraak werd bestreden door Messageries nationales. Echter bij arrest van 11 juni 1956 gewezen door het Franse Hof van Cassatie, werd Messageries nationales in het ongelijk gesteld (7). De bewering dat Messageries nationales buiten de transactie stond werd verworpen, aangezien deze op de luchtvrachtbrieven als afzender stond genoteerd. Dit laatste echter was heel logisch, aangezien Messageries nationales als commissionaire optrad voor Terrasson.

E. Georgiades zegt in zijn noot onder dit arrest zeer verbaasd te zijn over de uitspraak dat « le commissionaire est transporteur pour le voyage tout entier et responsable comme tel », temeer waar het Hof dit op 5 december 1951 nog verwierp. Die consequenties van deze uitspraak waren o.i. verregaand. Een en ander is thans opgevangen door het nieuwe, hiervoren genoemde verdrag.

2. *Jacquet contra Club neuchâtelois d'Aviation* (8).

Vervoerder is hij die het vervoercontract sluit; hij hoeft niet degene te zijn die het contract uitvoert. Hij kan het vervoer door derden laten uitvoeren door een vliegtuig te huren of te charteren (9).

De Club neuchâtelois d'Aviation had een ballon plus piloot gecharterd van een Zürichse club om een tocht te laten maken door drie leden van de Club neuchâtelois d'Aviation. De ballonvaarders hadden Zw. frs. 150, gestort voor de verzekering en onkosten. Een van de ballonvaarders, de heer Jacquet, kreeg een ongeluk en sprak de Club neuchâtelois d'Aviation aan, omdat hij met deze een vervoerovereenkomst gesloten had door de betaling van het geld. Het Hof wees de eis toe, bepalend dat het niet van belang was dat de ballon niet de eigendom was van de Club neuchâtelois d'Aviation, aangezien dus vervoerder is degene, die het contract sluit en in dit geval niet degene die het vervoer uitvoert.

3. *S... contra B...* (10).

Vervoerder is degene die het vervoercontract sluit. Hij behoeft niet de eigenaar te zijn van het luchtvaartuig. De charterer is de vervoerder. Het tribunaal gebruikt hier de definitie van vervoerder, tot stand ge-

komen in het arrest genoemd onder 2, aangezien Warschau geen definitie kent.

Shawcross and Beaumont (11) zijn van mening dat zowel reis- als tijdcharter onder het Verdrag van Warschau kunnen vallen, maar dat men in aanmerking moet nemen wie het technische onderhoud van het luchtvaartuig op zich neemt (12).

In dit verband is het van belang op te merken dat in het Verdrag van Rome van 1952 voor het begrip exploitant naast het gebruik van het luchtvaartuig ook het criterium «control of navigation» is vereist (13).

Goedhuis (14) is van mening dat alleen het reischarter onder het Verdrag van Warschau valt, daar hierin het zuivere vervoer nl. het vervoer tussen twee bepaalde punten tot uiting komt. Volgens hem valt tijdcharter dus niet onder het Verdrag van Warschau. Drion (15) gaat iets minder ver dan Goedhuis waar hij opmerkt dat bij tijdcharter de mogelijkheid bestaat dat de tijdbevrachter contracten voor het vervoer van de te vervoeren passagiers en goederen afsluit. Zulk een vervoer zou, mits de andere voorwaarden vervuld zijn, eveneens onder het Verdrag van Warschau vallen.

Uit het bovenstaande blijkt dat men reischarter in ieder geval wel onder het Verdrag van Warschau kan onderbrengen.

Tijdcharter is onder Warschau te brengen wanneer plaats van vertrek en bestemming per geval vast staan.

Wanneer wij de charter-overeenkomst van de grote luchtvaartmaatschappijen bezien, dan zijn dit in het algemeen reischarterers.

De formulieren bevatten steeds de vraag naar de punten van vertrek en bestemming van de reis, de charterovereenkomsten van Swissair en K.L.M. spreken bovendien van de reisduur, terwijl tevens verwezen wordt naar de bepalingen van het Verdrag van Warschau.

Verplichtingen van bevrachter en vervrachter.

Wat zijn nu de verplichtingen van bevrachter en vervrachter ?

De verplichting van de vervrachter is het vliegtuig ter beschikking te stellen. Het is gebruikelijk, zowel in zee- als in luchtrecht, de bepaling in te voegen, dat het vaartuig zich in goede voor het doel geschikte toestand moet bevinden.

De verplichting van de bevrachter is het geld op tijd te betalen, hetzij berekend naar reis, hetzij naar tijd.

Bij het niet vervullen van deze voorwaarden volgt in het Nederlands recht wanprestatie volgens de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek.

Bepalingen betreffende luchtcharter in nationale wetten.

Er zijn slechts twee nationale wetten, welke een — zij het summiere bepaling — betreffende de luchtcharterovereenkomst hebben opgenomen. Men vindt deze in de :

- a) Codice della Navigazione van 1941 van Italië;
- b) Luchtvaartwet van 1953 van Argentinië.

In beide wetgevingen is bepaald dat de charterovereenkomst schriftelijk moet worden vastgelegd.

Artikel 939 van de Italiaanse Codice della Navigazione geeft een regeling betreffende de huur van luchtvaartuigen en verwijst hiervoor naar het zeerecht. De huurovereenkomst wordt beheerst door het Burgerlijk Recht. In de Italiaanse Code ligt het zwaartepunt

op de prestatie, in het bijzonder op de prestatie van de vervoerster.

In de Argentijnse wetgeving geven de artikelen 56 tot 63 in grote trekken een regeling betreffende charterovereenkomst.

Een gedetailleerde regeling is aan partijen overgelaten op grond van het Wetboek van Koophandel.

De bepalingen komen hierop neer dat de bemanning van het vliegtuig onder de leiding en het toezicht van de eigenaar van het vliegtuig blijft. De vervoerster is aansprakelijk voor de onderhoudskosten.

Volgens het contract worden de verplichtingen tussen vervoerster en bevrachter vastgelegd. Buiten het contract bestaan voor beiden verplichtingen tot het vergoeden van schade aan derden.

De I.C.A.O. heeft zich met het probleem van de charterovereenkomst bezig gehouden sinds 1955, hetgeen resulteerde in twee ontwerpen, nl. het ontwerpverdrag betreffende charter, hire and interchange van Tokio van 1957 en dat van Parijs van 1960 (16), hetgeen tenslotte geleid heeft tot verdrag voor de unificatie van zekere regels met betrekking tot het internationaal luchtvervoer bewerkstelligd door een andere persoon dan de contracterende vervoerder (Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara (Mexique) le 18 septembre 1961). In het verdrag heeft men geen definitie gegeven van het begrip vervoerder, maar slechts onderscheiden de «contracting carrier» en de «actual carrier», benevens de respectievelijke aansprakelijkheid tegenover de passagier of afzender.

Terecht merkt Riese op (17), dat het moeilijk is te bepalen is wie uitvoerend vervoerder is. Men moet afwachten hoe de praktijk en in het bijzonder de rechtspraak dit begrip zal uitleggen.

België diende betreffende enige artikelen nog voorstellen in (18).

Onder artikel II kan ook vallen binnenlands vervoer. Dit wordt echter gezien als étape-vervoer in zoverre het niet in strijd is met artikel 1 en artikel 30 betreffende het opvolgend vervoer. Het postvervoer is bij het verdrag uitdrukkelijk uitgesloten.

Uit dit artikel III lid 2 kan men echter concluderen dat de «actual carrier» minder zwaar belast wordt dan de «contracting carrier», daar de «actual carrier» nooit onbepaald aansprakelijk zal kunnen worden, maar slechts aansprakelijk zal kunnen worden gesteld tot de limieten. Omgekeerd kunnen de daden van de «actual carrier» en zijn ondergeschikten de onbepaalde aansprakelijkheid van de «contracting carrier» veroorzaken. Honig meent dat het Verdrag zonder daarvoor de geïkete termen te gebruiken, een hoofdelijke aansprakelijkheid van daadwerkelijke en contracterende vervoerder en hun respectievelijke ondergeschikten in het leven roept (19).

De bepaling dat elke klacht tegen of opdracht aan de vervoerder (vervoerder in de zin van het Verdrag van Warschau) met hetzelfde effect tegen de contracting carrier of actual carrier gericht kan worden, achtte de Italiaanse delegatie overbodig. Dit zou echter enige twijfel hebben kunnen doen rijzen, zodat de voorkeur gegeven werd om de huidige tekst te handhaven.

Betreffende artikel V moge nog worden vastgesteld dat men kan aannemen dat, wat de bevrijding resp. de beperking van de aansprakelijkheid van personeel betreft, men geneigd was de oplossing, neergelegd in artikel XIV van het Protocol van 1955 van het Verdrag van Warschau, als bindend te beschouwen (20).

Artikel VI bepaalt dat het totaal bedrag dat verhaald kan worden op de actual carrier en de contracting

carrier of hun employés, nimmer hoger mag zijn dan het bedrag dat geëist mag worden of afzonderlijk van de actual carrier of afzonderlijk van de contracting carrier volgens dit Verdrag.

Volgens artikel VII kan een actie tot schadevergoeding met betrekking tot het vervoer, bewerkstelligd door de actual carrier, naar de keuze van de eiser gericht worden tegen de contracting carrier ofwel de actual carrier of tegen beiden tezamen. Wel is het mogelijk, wanneer de actie tegen een van de vervoerders is ingesteld, de andere vervoerder in vrijwaring te doen roepen.

Artikel VIII regelt de jurisdictie, welke in overeenstemming is gebracht met het Verdrag van Warschau.

Het Verdrag zal in werking treden na de ratificatie van vijf staten, terwijl voorbehouden niet zijn toegestaan (artikel XVII).

Alleen die staten kunnen het verdrag ondertekenen, die lid zijn van de Verenigde Naties of van een van de gespecialiseerde organen, zoals de I.C.A.O. (artikel XI). Deze bealing veroorzaakte verzet bij Rusland en Polen.

Het probleem dat zich voordoet wanneer een conflict ontstaat tussen het Verdrag van Warschau en het aanvullende verdrag betreffende de charter-bepalingen, is niet opgelost. Daarom heeft men er de voorkeur aan gegeven deze geschillen over te laten aan de nationale rechter.

H. VAN DER BROEK
N. W. MEYERING

Dit artikel is vervaardigd op het werkcollege luchtrecht 1960-1961 van de Rijksuniversiteit te Utrecht onder leiding van Mevrouw Mr. I. H. Ph. de Rode - Verschoor.

(1) Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961. O.A.C.I. - Doc 8181.

Het Verdrag geeft slechts enkele regels voor het geval de luchttransport-overeenkomst door een ander dan de contractuele vervoerder wordt uitgevoerd. Volgens de conferentie hangt deze materie dermate nauw samen met het Verdrag van Warschau dat de vorm van een aanvullend verdrag meer gewenst leek dan een geheel op zichzelf staand verdrag.

Zie ook: I.C.A.O., Report of the Legal Committee on a draft Convention concerning international air carriage performed by a person other than the Contracting carrier, E.C.A.C./3-W.P./7, 1958; en: Hire, Charter and Interchange of Aircraft, Legal Committee, Thirteenth Session, Report of the sub-committee (Paris 1960).

(2) D. Goedhuis, Les contrats de charte et de louage des aéronefs, Revue de Droit International et de Législation comparée, 1932, p. 687 e.v.

(3) Vgl. Max Reber, Beitrag zur Frage der Miet- und Charterverträge im Luftrecht, Diss. Lausanne 1957, p. 53.

(4) K. Grönfors, Air Charter and the Warsaw Convention 1956.

(5) Rudolf, La situation juridique du «air freight forwarder», Revue française de Droit Aérien 1960, p. 347 e.v.

(6) Cour d'Appel de Lyon, 12-11-1951, Revue Française de Droit Aérien 1951, p. 440.

(7) Revue Française de Droit Aérien, 1957, p. 31.

(8) Tribunal fédéral Suisse, 12-3-1957, Revue Française de Droit Aérien, 1958, p. 82.

(9) Riese, Luftrecht p. 406; Schweikhardt: Schweiz. Lufttransportrecht, p. 13; Riese et Lacour: Précis de droit aérien, p. 233, nr. 282; Abraham: der Luftbeförderungsvertrag, p. 26; Goedhuis: National Air legislations and the Warsaw Convention, p. 134, e.v.

(10) Tribunal de première instance de Genève, 9-12-1958, Revue Française de Droit Aérien 1959, p. 405.

(11) Shawcross and Beaumont, Air Law 1951, par. 512 e.v.

(12) Vgl. Litvine, Précis élémentaire de droit aérien, par. 177.

(13) Vgl. Edwin Alten, Deux définitions du terme «exploitant», Bundel ter ere van Prof. Ambrosini, 1957, p. 31 en volgende.

(14) D. Goedhuis, Les contrats de charte et de louage des aéronefs, Revue de Droit International et de Législation comparée 1932, p. 687 e.v.

(15) H. Drion, Limitation of liabilities 1954, par. 53.

(16) I.C.A.O. Subcommittee on hire, charter and interchange of aircraft; Madrid, 24 april-3 mei 1957, Journal of Air Law and Commerce 1957, vol. XXIV, blz. 224.

O. Riese, Der Tokioter Entwurf des Rechtsausschusses der I.C.A.O. (1957) über Charter, Miete und Austausch von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr; Zeitschrift für Luftrecht 1958, blz. 1. G. Becker, Einige Anmerkungen zum Tokioter Entwurf eines Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertragschliessenden Luftfrachtführer ausgeführte internationale Luftbeförderung, Zeitschrift für Luftrecht 1958, blz. 313 e.v.

I.C.A.O. vergadering van Parijs, maart/april 1960, Zeitschrift für Luftrecht 1960, blz. 229 e.v.

(17) O. Riese, Die internationale Luftprivatrechtskonferenz und das Charterabkommen von Guadalajara (Jal., Mexiko) vom 18. September 1961, Zeitschrift für Luftrecht 1962, p. 1 e.v.

(18) Golstein-Outers, Le projet de convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, Revue Française de Droit Aérien 1961, pag. 15 e.v.

Zie ook Zeitschrift für Luftrecht 1962, pag. 47 e.v.

(19) J.P. Honig, Aansprakelijkheid van de luchtvervoerder (Conferentie te Guadalajara-Mexico), Nederlands Juristenblad 1961, Nr. 42, blz. 961 e.v.

(20) Artikel XIV van het Protocol stelt voor in het Verdrag van Warschau van 1929 een artikel 25A in te voegen, waarvan het eerst lid zal luiden:

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

* * *

CONVENTION, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.

Les états signataires de la présente convention

Considérant que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport,

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation,

sont convenus de ce qui suit :

Article Premier

Dans la présente Convention :

a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;

b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II.

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur

de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III.

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV.

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article V.

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI.

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII.

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, le dit

transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII.

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article IX.

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

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

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

Article X.

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article XI.

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Article XII.

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XIII.

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification.

A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la

suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XIV.

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XV.

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XVI.

1. Tout Etat contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

Article XVII.

Il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention.

Article XVIII.

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée :

a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;

b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;

d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;

e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Guadalajara, le dix huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 16 november 1961.

Eerste voorzitter: M. Giroul.

Raadsheer-verslaggever: M. Valentin.

Procureur-generaal: M. Hayoit de Termicourt.

Advokaten: Mrs. De Bruyn en Van Rijn.

Gemene muur. — Muur gebouwd op geringe afstand van de grens van twee eigendommen. — Wettige toepassing van art. 661 B.W. — Grenzen van het eigendomsrecht.

De door art. 661 B.W. voorziene medeëigendom tussen geburen maakt een verplichte toestand van onverdeeldheid uit, die in het algemeen belang zijn oorsprong vindt.

Art. 544 B.W., dat niet kan afgezonderd worden van andere bepalingen zoals de artt. 552, 651 en 661, die het aanvullen, kent aan de eigenaar slechts het recht toe normaal van de zaak het genot te hebben en er over te beschikken. Tussen verschillende wijzen van uitoefening van zijn recht met hetzelfde nut, is het niet toegelaten die te kiezen, die voor een ander schadelijk is of het algemeen belang miskent.

De feitenrechter heeft op grond van de door hem gedane vaststelling wettig kunnen aannemen, dat hij, die op geringe afstand van de grens van zijn eigendom een muur bouwt en geen enkel belang laat blijken, verplicht is de medeëigendom van deze muur en de erbij horende strook grond aan deze daarom verzoekende gebuur af te staan (zie nader het arrest).

Sluys t./Lepers.

Gelet op het bestreden vonnis, op 16 december 1959 door de Rechtbank van eerste aanleg te Nijvel, in hoger beroep geweest;

Over het eerste middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 537, 544, 661, 711 en 712 van het burgerlijk wetboek, 11 en 97 van de Grondwet,

doordat het bestreden vonnis, erkennende dat het gebouw van aanlegger misschien niet op de juiste grens van zijn eigendom opgericht is, niettemin beslist dat verweerder gemachtigd is de gemeenschap van de spits toelopende muur en van de grond waarop hij gebouwd is aan te werven, alsook de eigendom van de strook grond welke de muur van de grens van zijn eigendom zou scheiden, om de redenen dat het achteruitstaan onbeduidend is, dat het bewezen is dat het voor aanlegger zonder nut is dat hij, waarschijnlijk ten gevolge van een vergissing van de ondernemer die de ligging van het gebouw op de grond

bepaalt, op een geringe afstand van de grens gebouwd heeft, dat hij geen enkel belang rechtvaardigt en dat de schade, welke hij daardoor aan zijn gebuur in het oprichten van zijn gebouw veroorzaakt, hem verplicht de gemeenschap van de spits toelopende muur af te staan, boven en behalve de strook grond welke in het eigendom van verweerder zou begrepen zijn, en doordat het bestreden vonnis er aldus over beslist terwijl artikel 661 van het burgerlijk wetboek het vermogen een muur volledig of gedeeltelijk gemeen te maken slechts aan de eigenaar, die de muur grenst, toekent, dat niemand van zijn eigendom kan beroofd worden dan op de wijze door de wet bepaald, en dat daar zij aangenomen hadden dat de betwiste muur misschien niet op de juiste grens van de eigendom van aanlegger gebouwd was en, dienvolgens, dat verweerder hem misschien niet grensde, de feitenrechtters dus verweerder niet wettig hebben kunnen machtigen hem zonder de toelating van aanlegger gemeen te maken, noch deze laatste verplichten er de gemeenschap van af te staan en, bovendien, de eigendom van het perceel grond dat de muur van de grens van zijn eigendom zou scheiden, hoe klein dit perceel ook weze en al was het bewaren ervan zonder nut of belang voor hem en oorzaak van schade voor verweerder;

Overwegende dat zowel uit de eigen redenen van het bestreden vonnis als uit die van de eerste rechter, waarnaar gezegd vonnis verwijst, blijkt dat de grond van verweerder aan die van aanlegger paalt en dat deze laatste een huis op zijn goed opgericht heeft terwijl hij de zijmuur « waarschijnlijk tengevolge van een vergissing van de ondernemer », op een geringe afstand van de scheidingslijn van de gronden gebouwd heeft;

Dat te dien opzichte de rechter nader aanduidt, enerzijds, dat de afstand tussen gezegde muur, die zonder opening is, en de grens van het goed schommelt tussen ten minste 10 centimeters bij de gevel naar de straat en ten minste 30 centimeters bij de achtergevel en, anderzijds, dat aanlegger geen enkel belang laat gelden tot het in stand houden van deze smalle strook grond tussen het aldus opgericht gebouw en dit welk verweerder op de grens van zijn eigen goed, zou oprichten;

Overwegende dat aldus blijkt dat aanlegger zich slechts op de eigendom van deze smalle, voor hem zonder nut zijnde, strook grond beroept om de toepassing van artikel 661 van het burgerlijk wetboek in de weg te staan;

Overwegende dat de door deze bepaling voorziene mede-eigendom tussen geburen een verplichte toestand van onverdeeldheid uitmaakt, welke in het algemeen belang zijn oorsprong vindt;

Overwegende dat artikel 544 van het burgerlijk wetboek, dat niet kan afgezonderd worden van andere bepalingen, zoals de artikelen 552, 651 en 661, welke het aanvullen, aan de eigenaar slechts het recht toekent normaal van de zaak het genot te hebben en er over te beschikken; dat tussen verschillende wijzen van uitoefening van zijn recht met hetzelfde nut, het niet toegelaten is die te kiezen welke voor een ander schadelijk is of welke het algemeen belang miskent;

Overwegende dat de rechter rekening houdt met de vaststellingen, welke hij doet, zonder uit dien hoofde bestreden te zijn, dienvolgens wettig kunnen aannemen, voor de toepassing van artikel 661 van het burgerlijk wetboek, dat «in het geval dat, zoals ter zake, de eerste bouwer gebouwd heeft... op een geringe afstand van de grens en geen enkel belang laat blijken, de schade welke hij daardoor aan zijn geuur veroorzaakt... zijn recht ontzenuwt en hem verplicht de mede-eigendom van de spits toelopende muur af te staan, boven en behalve de strook grond welke in het eigendom van aanlegger (hier verweerder) zal begrepen zijn»;

Waaruit volgt dat het middel niet kan aangenomen worden;

Over het tweede middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 97 van de Grondwet, 1107, 1134, 1135, 1319, 1320 en 1322 van het burgerlijk wetboek, van het gerechtelijk contract en van de conclusies welke het vaststellen,

doordat het bestreden vonnis de beslissing van de eerste rechter in al zijn beschikkingen bevestigd heeft om de redenen, namelijk, dat blijkt dat misschien het door aanlegger opgericht gebouw niet op de juiste grens van zijn eigendom is, het achteruitstaan overigens onbeduidend zijnde, daar aanlegger zelf voor de eerste rechter verklaard heeft dat het slechts over minder dan 10 centimeters ter hoogte van de gevel aan de straat en van minder dan 30 centimeters ter hoogte van de achtergevel en dat het klaarblijkend bewezen is dat het goed van verweerder aan dit van aanlegger paalt, niettegenstaande een of andere vergissing van meting welke zich zou hebben kunnen voordoen en de misschien onjuist aangeduide inhoud van het kadastraal perceel, sectie 194L, door deze redenen, noch door andere geen enkel antwoord gevend op de hoofd- en bijkomende conclusies in beroep door aanlegger regelmatig genomen en waarbij deze staande hield, met berekeningen tot staving daarvan, dat in elke veronderstelling de rechter bovengevel van het nieuw gebouw van verweerder van de linker bovengevel van zijn eigen huis ten minste 45 centimeters verwijderd moest zijn, op een diepte van 45 meters 70 centimeters, en dat verweerder in alle geval niet zou kunnen rechtvaardigen door welke geldige wijze van aanwerving hij de grens van zijn goed tegen de bovengevel van concludent zou hebben kunnen brengen wanneer aan hem zowel als aan zijn rechtsvoorgangers 45 centimeters grond te kort kwam om dit te doen; en doordat, dienvolgens, het bestreden vonnis niet wettelijk met redenen omkleed is (schending van artikel 97 van de Grondwet) en het gerechtelijk contract schendt alsook de bewijskracht van de door aanlegger in beroep genomen hoofd- en bijkomende conclusies (schending van de artikelen 1107, 1134, 1135, 1319, 1320 en 1322 van het burgerlijk wetboek);

Overwegende dat de feitenrechter, enerzijds, er op wijst dat «de titels van eigendom door beroepenen (hier verweerder) overgelegd, naast de voorafgaande

overwegingen, klaarblijkend aantonen dat het goed van de beroepene aan dit van beroeper paalt», anderzijds, dat de achteruitstelling van het gebouw van aanlegger ten aanzien van de grens van de eigendommen tussen minder dan 10 centimeters en minder van 30 centimeters schommelt;

Dat deze overwegingen, waaruit noodzakelijk af te leiden valt dat de afstand tussen de bovengevens van de huizen slechts ten hoogste 10 tot 30 centimeters zou kunnen bedragen, gepast de tegenovergestelde bewering van aanlegger beantwoorden zonder de termen ervan te miskennen;

Dat het middel in feite niet opgaat;

Om die redenen,

Verwerpt de voorziening;
Veroordeelt aanlegger tot de kosten.

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 30 november 1961.

Eerste voorzitter: M. Giroul.

Raadsheer-verslaggever: M. Anciaux Henri de Faveaux.

Procureur-generaal: M. Hayoit de Termicourt.

Advokaten: Mrs. Simont en De Bruyn.

Erfdienstbaarheid van overgang. — Impliceert het gebruik en de exploitatie ervan ten behoeve van het heersend erf.

Uit de artt. 637, 682 en 687 B.W. volgt, dat de erfdienstbaarheid van overgang, al weze zij bedongen, een onroerend zakelijk recht is ten behoeve van het heersend erf, gevestigd voor het gebruik en de exploitatie ervan.

Kever t./Stammen.

Gelet op het bestreden vonnis, op 27 mei 1959 door de Rechtbank van eerste aanleg te Verviers, in hoger beroep gewezen;

Over het middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 637, 638, 639, 686, 701, 702, 1134, 1319, 1320 van het burgerlijk wetboek en 97 van de Grondwet,

Doordat het bestreden vonnis, de beroepen beslissing wijzigende, aanlegger zijn eis ontzegt, ertoe strekkende te doen verklaren dat de erfdienstbaarheid van overgang op het erf van verweerder, volgens op 18 april voor notaris Huppertz verleden authentieke akte, gevestigd, toegankelijk is voor al degenen, die het gebouw van aanlegger bezoeken, inbegrepen de bioskoopzalen welke aan deze laatste toebehoort, en beslist dat gezegde erfdienstbaarheid van overgang slechts door aanlegger alleen kan gebruikt worden om de reden dat «uit de bestanddelen van de zaak schijnt voort te spruiten dat, bij het verlijden van de akte, de vraag van een publieke toegang niet in acht genomen werd en dat daarna aanlegger aan de akte een uitgebreide interpretatie gegeven heeft om reden van de eisen in zake exploitatie van de vertoningszalen», dan wanneer, daar bovengemelde notariële akte bedingt dat «de gebroeders Kever ten allen tijde het recht zullen hebben... over die grond... te gaan... deze erfdienstbaarheid van overgang... het aan de gebroeders Kever mogelijk moet maken van de Albertstraat tot de bioskoopzaal, welke zij op hun grond zullen bouwen, toegang te hebben» er moet afgeleid

worden dat de erfdiensbaarheid van overgang gevestigd geweest is met het oog op het oprichten van een bioskoopzaal en ten voordele van meerdere personen, hetgeen impliceert dat de overgang, daar hij een last ten voordele van een erf uitmaakt en niet een voordeel aan de person van de eigenaar van het erf verbonden, niet voor aanlegger alleen bestemd is, maar voor al degenen die de vertoningszaal bezoeken; waaruit volgt dat, door te verklaren dat aanlegger alleen het recht had de overgang te gebruiken, het bestreden vonnis de bewijskracht geschonden heeft van de akte van vestiging van de erfdiensbaarheid (artikelen 1134, 1319, 1320 van het burgerlijk wetboek en 97 van de Grondwet) alsook de wettelijke beginselen welke de erfdiensbaarheden beheersen (637, 638, 639, 701, 702 van het burgerlijk wetboek) :

Overwegende dat, volgens het bestreden vonnis, « het vaststaat dat de erfdiensbaarheid van overgang, gevestigd door akte van notaris Huppertz » op het erf van verweerder, « toegankelijk is voor al wie de bioskoop bezoekt », onroerend goed aan aanlegger toebehorende en door hem uitgebaat ;

Dat het niettemin vaststelt dat de aldus gevestigde « erfdiensbaarheid van overgang slechts door beroepene alleen », hier aanlegger, « mag gebruikt worden » en dienvolgens niet door de andere personen welke de bioskoop bezoeken mag gebruikt worden, om de reden dat de notariële akte « nochtans niet bedongen heeft dat de overgang voor de uitbating van de bioskoop moest dienen » ;

Overwegende dat deze beslissing het wettelijk begrip van erfdiensbaarheid van overgang schendt ;

Dat inderdaad uit de artikelen 637, 682 en 687 van het burgerlijk wetboek volgt dat de erfdiensbaarheid van overgang, al weze zij bedongen, een onroerend zakelijk recht is ten behoeve van het heersend erf gevestigd voor het gebruik en de exploitatie ervan ;

Dat het middel gegrond is ;

Om die redenen,

Verbreekt het bestreden vonnis ;

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

Veroordeelt verweerder tot de kosten ;

Verwijst de zaak voor de Rechtbank van eerste aanleg te Luik, in hoger beroep zetelende.

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 12 januari 1962.

Voorzitter : M. Bayot.

Raadsheer-verslaggever : M. Valentin.

Advokaat-generaal : M. Dumon.

Advokaten : Mrs. Simont en Van Rijn.

Recht van uitweg. — De eigenaar van een ingesloten erf kan in rechte de door verjaring verkregen plaats en wijze van uitoefening van de erfdiensbaarheid doen vaststellen. — Begrip van de kortste en minst schadelijke weg naar de zin van de artt. 683 en 684 B.W.

De eigenaar van een ingesloten erf die in rechte om de erkenning van het door art. 682 B.W. voorziene recht van uitweg verzoekt, kan vragen, dat er zou beslist worden, dat de plaats waar de erfdiensbaarheid zal uitgeoefend worden en de wijze van

deze uitoefening vastgesteld zouden zijn, niet volgens de in de artt. 683 en 684 B.W. voorziene regeling maar overeenkomstig het dertigjarig bezit waarop hij zich beroept.

De kortste en minst schadelijke weg naar de zin van de artt. 683 en 684 B.W. is de weg, die deze hoedanigheden jegens het geheel van de naburige erven verenigt.

Nationale Maatschappij voor de Kleine Landeigendom
t./ Goeury en cs.

Gelet op het bestreden vonnis van 27 juni 1958 door de Rechtbank van eerste aanleg te Aarlen, in hoger beroep, gewezen ;

Over het middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 682, 683, 684, 691, 1317, 1319, 1320, 1322, 2219 van het burgerlijk wetboek, 1, 61 en inzonderheid 61, 3°, van het wetboek van burgerlijke rechtsverordering, doordat, vaststaande, enerzijds, dat verweerder Goeury, naar luid van het gedinginleidend exploit van 21 maart 1957, aanlegster gedagvaard heeft om te horen zeggen dat zijn grond ingesloten was, de kortste en de minst schadelijke uitweg te horen bepalen waarlangs hij tot zijn eigendom zou kunnen toegang hebben en zich te horen veroordelen tot het verlenen van de uitweg daar waar deze het kortst en het minst schadelijk zou geoordeeld worden, en, anderzijds, dat zowel voor de eerste rechter als in graad van beroep, aanlegster had laten gelden dat verweerder Goeury niet, zonder zijn eis te wijzigen, de verwerving door verjaring kon vorderen van een bepaalde uitweg, welke in feite de grootste schade zou veroorzaken, het bestreden vonnis aan gezegde verweerder toelaat door alle rechtsmiddelen, getuigenissen inbegrepen, te bewijzen, dat hij bij dertigjarige verjaring de uitweg wegens insluiting op het perceel van verweerders François-Poncelet verworven heeft, daarna op het door verweerder Burton in gebruik genomen gedeelte van de eigendom van aanlegster, om de redenen dat indien de oorspronkelijke dagvaarding niet uitdrukkelijk verklaart dat verweerder Goeury de bedoeling heeft zich op de dertigjarige verjaring te beroepen, deze nochtans slechts een rechtsmiddel is die de eis niet nieuw maakt, dat daar zij slechts aanlegster in de zaak bracht, de dagvaarding aanduidde dat het alleen over het erf van deze was dat de uitweg gevorderd was en dat indien zij gebrekkig opgesteld was doordat zij scheen te strekken tot het bekomen van de kortste en de minst schadelijke uitweg, de dagvaarding voldoende bestanddelen bevatte opdat aanlegster begrepen hebbe dat verweerder Goeury slechts over zijn erf bedoelde te gaan en dat, dienvolgens, de eis niet werkelijk gesteund was op de rechten welke gezegde verweerder jegens al zijn geburen had maar alleen op deze welke hij jegens aanlegster had, dan wanneer naar luid van artikel 691 van het burgerlijk wetboek, het recht van uitweg, door artikel 682 van hetzelfde wetboek bedoeld, slechts door een titel kan gevestigd worden, alleen de richting en de wijze van uitoefening van de uitweg geschikt zijnde om door verjaring verkregen te worden, met het gevolg dat deze de rechter belet ze nog vast te stellen, waar de afstand de kortste is en aldaar waar ze het minst schadelijk zijn zoals de artikelen 683 en 684 van hetzelfde wetboek het bepalen, waaruit volgt dat ter zake de rechtbank niet, zonder de bewijskracht van het gedinginleidend exploit en, dienvolgens de artikelen 1317, 1319, 1320 en 1322 van het burgerlijk wetboek te schenden, het

voorwerp van de eis kon wijzigen zoals het door de artikelen 1 en 61 van het wetboek van burgerlijke rechtsvordering bepaald is en verweerder Goeury toelaten te bewijzen dat hij, overeenkomstig artikel 2219 van het burgerlijk wetboek, het recht van uitweg tot de openbare weg door het erf van aanlegster door verjaring zou verkregen hebben anders dan waar de afstand de kortste en de minst schadelijke is;

Overwegende dat het middel staande houdt dat door eerste verweerder Goeury er toe te machtigen te bewijzen dat hij het recht van toegang tot de openbare weg door het terrein van aanlegster door verjaring zou verkregen hebben, anders dan waar de afstand de kortste en de minst schadelijke is, het bestreden vonnis, tegelijk, het voorwerp van de eis gewijzigd heeft en de bewijskracht van de gedinginleidende dagvaarding geschonden heeft;

Overwegende dat de eigenaar van een ingesloten erf, die in rechte om de erkenning van het door artikel 682 van het burgerlijk wetboek voorziene recht van uitweg verzoekt, kan vragen dat er zou beslist worden dat de plaats waar de erfdiensbaarheid zal uitgeoefend worden en de wijze van deze uitoefening vastgesteld zouden zijn niet volgens de in de artikelen 683 en 684 van het burgerlijk wetboek voorziene regeling, maar overeenkomstig het dertigjarig bezit waarop hij zich kan beroepen;

Overwegende dienvolgens dat wanneer de eigenaar van een ingesloten erf in zijn gedinginleidend exploit de erkenning gevraagd heeft van zijn wettelijk recht van uitweg, de rechter, zonder het voorwerp van de eis te wijzigen, aan aanlegger kan toelaten te bewijzen dat hij door dertigjarige verjaring zijn recht van uitweg op zodanige richting en volgens zodanige wijze van uitoefening verkregen heeft;

Overwegende weliswaar dat aanlegster staande houdt dat het bestreden vonnis van de dagvaarding een met de termen ervan onverenigbare interpretatie gegeven heeft en dat het op grond van deze interpretatie is dat het beslist heeft dat door aan verweerder dit gezegd bewijs toe te laten het voorwerp van de eis niet gewijzigd had;

Overwegende dat de met redenen omklede interpretatie van het gedinginleidend exploit, welke de rechter geeft, soeverein is wanneer zij met de termen ervan niet onverenigbaar is;

Overwegende dat na, in zijn dagvaarding, er op gewezen te hebben dat hij zijn eis steunde op de toestand van ingeslotenheid waarin zijn erf verkeerde, eerste verweerder erom verzocht had dat zou vastgesteld worden « de kortste en de minst schadelijke uitweg waarlangs verzoeker tot zijn eigendom zal kunnen toegang hebben » en dat aanlegster « op wiens eigendom de uitweg de kortste en de minst schadelijke zal geoordeeld geweest zijn », zich zou horen « veroordelen de uitweg toe te staan noodzakelijk voor de cultuur en het gebruiken van zijn akker »;

Overwegende dat de rechter die de dagvaarding interpreteerde erop wijst, enerzijds, dat deze, die slechts beroepster (hier aanlegster) in de zaak brengt, wel aanduidt dat het uitsluitend over haar erf is dat de heer Goeury bedoelde te gaan, en anderzijds, « dat indien de dagvaarding op een gebrekkige wijze opgesteld is doordat zij schijnt te strekken tot het zoeken van de kortste en de minst schadelijke uitweg, zij voldoende bestanddelen bevat opdat beroepster zou verstaan hebben dat aanlegger (hier verweerder) slechts over haar erf bedoelde te gaan; dat dienvolgens zijn eis niet werkelijk gesteund was op de rechten welke aanlegger jegens al zijn geburen had, maar uitsluitend op degene, welke hij jegens beroepster had »;

Dat hij uit deze bestanddelen afleidt dat eerste verweerder door zijn dagvaarding, niet bedoelde dat de richting en de wijze van uitoefening van het wettelijk recht van uitweg overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 683 en 684 van het burgerlijk wetboek vastgesteld zouden worden, maar wel overeenkomstig de rechten welke hij in het bijzonder jegens aanlegster kon laten gelden, om reden namelijk van een dertigjarig bezit;

Overwegende dat zulkdanige interpretatie niet met het geheel van de termen van de dagvaarding onverenigbaar is;

Overwegende, inderdaad, dat de eigenaar van een ingesloten erf die een bepaalde gebuur dagvaardt opdat hem een uitweg over zijn erf zou erkend worden, terwijl hij nader aanduidt dat de afstand welke hij vordert de kortste en het minst schadelijke zal zijn, aldus een richting en een wijze van uitoefening kan eisen, welke niet met de kortste en minst schadelijke uitweg, naar de zin van de artikelen 683 en 684 van het burgerlijk wetboek, overeenkomen; de kortste en minst schadelijke weg, naar de zin van gezegde artikelen is, inderdaad, deze welke die hoedanigheden jegens het geheel van de naburige erven verenigt;

Dat door die bepaalde gebuur te dagvaarden om van hem zelfs de kortste en minst schadelijke afstand over zijn erf te vorderen, de eigenaar van het ingesloten erf een grondslag van een erfdiensbaarheid van uitweg en een wijze van uitoefening kan gevraagd hebben welke de kortste en de minst schadelijke voor dit erf alleen zijn zelfs wanneer zij het voorwerp zouden uitgemaakt hebben van de dertigjarige verjaring;

Overwegende dienvolgens dat het middel in geen enkel van zijn onderdelen kan aangenomen worden;

Om die redenen,

Verwerpt de voorziening;
Veroordeelt aanlegster tot de kosten.

RAAD VAN STATE

3e Kamer. — 9 oktober 1962.

Voorzitter: M. Somerhausen.
Raadsheren: M.M. De Bock en Holoye.
Substituut-auditeur-generaal: M. Hoeffler.
Advokaten: Mrs. Durieux en Oriante.

Stedebouw. — Bouwvergunning. — Openbare gebouwen. — Gemeentereglement. — Wijziging.

1. *De fictie van exterritorialiteit houdt niet in dat de stedebouwwetten en de plaatselijke bouwverordeningen geen toepassing vinden op gebouwen waarin ambassades van buitenlandse mogendheden gevestigd zijn.*
2. *In beginsel moet de bouwvergunning, maar niet de goedkeuring vooraf gegeven worden; art. 90, 8° van de gemeentewet, zoals het op het tijdstip van de beslissing toepasselijk was, verbood niet de plannen van een reeds opgericht gebouw goed te keuren, zodat het schepencollege zijn bevoegdheid niet te buiten is gegaan, toen het, om de plannen goed te keuren, steunde op een inmiddels tussengekomen wijziging van de gemeentelijke bouwverordening.*

Libert t/ Gemeente Etterbeek.

Arrest nr. 9617.

Gezien het op 11 december 1959 ingediende verzoekschrift, waarbij Jean Libert de nietigverklaring vordert van de handeling waarbij het schepencollege van Etterbeek, op 10 september 1959, de Ambassade van de Volksrepubliek Polen vergunning heeft verleend om achter een eigendom dat zij aan de Galliërsaan, 29, bezit, bepaalde gebouwen op te richten;

Gezien het verzoekschrift van 16 mei 1961, waarbij Jean Libert de nietigverklaring vordert van de handeling waarbij het schepencollege op 2 maart 1961 haar eerste beslissing bevestigd en in zover als nodig vernieuwd heeft;

Overwegende dat de Ambassade van de Volksrepubliek Polen op 7 augustus 1959 vergunning heeft gevraagd om haar eigendom zo te verbouwen dat het bestaande gebouw over ongeveer vijftien meter in de diepte werd verlengd door de oprichting van verschillende niveau's kantoren en woonvertrekken op het achterste gedeelte van het perceel; dat een besluit van de directeur van de dienst van de stedenbouw de ontworpen bouwwerken heeft toegestaan, op voorwaarde dat de « pergola en de claustra op de rechtse gemeenschappelijke muur achterwege werden gelaten»; dat het schepencollege de vergunning op 10 september 1959 onder hetzelfde voorbehoud heeft verleend;

Overwegende dat de gemeenteraad, na het op 11 december 1959 ingestelde beroep, bij beslissing van 2 september 1960 de gemeentelijke bouwverordening heeft gewijzigd en beslist heeft :

« De tekst van artikel 19 bis van de gemeentelijke bouwverordening wordt afgeschaft en als volgt vervangen :

« Het college van burgemeester en schepenen is gemachtigd om afwijkingen op de bij de artikelen 14 » tot 19 voorgeschreven profielen toe te staan :

» a) voor de oprichting van gebouwen van openbaar » nut zoals gemeentehuis, scholen, kazernes, gebouwen » voor de eredienst, ambassades, hospitalen, klinieken » enz.

dat het schepencollege op 2 maart 1961, met toepassing van die bepaling, heeft beslist;

« De vroeger verleende vergunning wordt bevestigd » en indien onder dezelfde voorwaarden vernieuwd met » toepassing van artikel 19 bis van de gemeentelijke » bouwverordening »;

Overwegende dat verzoeker de wettelijkheid van de op 10 september 1959 en op 2 maart 1961 verleende vergunningen betwist;

Over de beslissing van 10 september 1959 :

Overwegende dat de tegenpartij een exceptie ontleent aan de exterritorialiteit van de ambassade van een buitenlandse mogendheid; dat zij betoogt, dat « het ambassadegebouw volledig buiten de plaatselijke wet staat... »; dat de grond waarop het gebouw staat « een deel is van het nationaal grondgebied van de » Staat waartoe de ambassadeur behoort... »; dat een optreden van de plaatselijke overheid alleen denkbaar is in het geval dat de burens bedreigd mocht worden; dat de toepassing van de gemeentelijke verordening die de lengte van de gebouwen tot twintig meter beperkt, het voorrecht van de exterritorialiteit zou schenden als ze aan de ambassadeur werd tegengeworpen;

Overwegende dat de fictie van de exterritorialiteit niet inhoudt, dat de stedenbouwwetten en de plaatselijke bouwverordeningen geen toepassing vinden op gebouwen waarin ambassades van buitenlandse mo-

gendheden gevestigd zijn; dat overigens de ambassadeur van de Volksrepubliek Polen, toen hij de door verzoeker bestreden bouwvergunning aanvraag, bedoeld heeft zich aan die wetten en verordeningen te onderwerpen; dat de exceptie in rechte faalt;

Overwegende dat de tegenpartij voorts betoogt dat verzoekers beroep zonder belang is, gelet op de figuur van de plaats;

Overwegende dat de aanvankelijk zeven meter hoge gemene muur van de ambassade ten gevolge van de betwiste bouwwerken met vier meter is verhoogd, zodat, nu een bouwswel van elf meter hoog in de plaats was gekomen voor een tuin en een scheidsmuur van zeven meter, licht en lucht gingen ontbreken; dat in het middel van niet-ontvankelijkheid niet kan worden bewilligd;

Overwegende dat verzoeker betoogt, dat de beslissing van 10 september 1959 is genomen met schending van de bepalingen in de gemeentelijke bouwverordening die de diepte van het hoofdgebouw, met inbegrip van de bijgebouwen, tot twintig meter beperken;

Overwegende dat vaststaat, dat het hoofdgebouw na de verbouwing vijftien meter dieper is doorgetrokken, zodat het gebouw nu in totaal meer dan vijftendertig meter diep is geworden; dat artikel 14 van de gemeentelijke bouwverordening van 16 januari 1948 bepaalt :

« De grond die mag ingenomen worden door het » hoofdgebouw, bijgebouw inbegrepen, behalve de in » het reglement voorziene afwijkingen aangaande de » vooruitsprongen, wordt begreepd :

»

» 2. aan de tegenovergestelde zijde van de openbare » weg, door een lijn, parallel met voornoemde grens, » getrokken op een afstand gelijk aan 3/4 van de » gemiddelde diepte van het perceel, zonder dat deze » afstand 20 meter mag overschrijden; de breedte van » de eventuele achteruitbouwstrook is in die gemiddelde » diepte niet inbegrepen... »;

Overwegende dat de tegenpartij, toen zij met schending van artikel 14 van de gemeentelijke bouwverordening een bouwvergunning verleende, haar bevoegdheid te buiten is gegaan;

Over de beslissing van 2 maart 1961 :

Overwegende dat de gemeentelijke verordening die op 2 september 1960 artikel 19 bis afschaft en de reeds aangehaalde nieuwe bepaling vervangt, is voorafgegaan door een verslag waarin staat, dat strakke artikelen inzake profielen het college binden bij het onderzoek van bouwaanvragen en dat « in vele gevallen » een strikte toepassing van die artikelen de verwezenlijking van ontwerpen van algemeen of soms zelfs » van particulier belang, waaraan onbetwistbare » delen voor de stedenbouw verbonden zijn, onmogelijk » zou maken. Het eerste geval doet zich voor met alle » openbare gebouwen of gebouwen van openbaar nut, » zoals gemeentehuis, scholen, kazernes, hospitalen, klinieken, ambassades, enz... »;

Overwegende dat verzoeker betoogt, dat de nieuwe verordening alleen voor de toekomst kan beschikken en niet tot wettiging kan strekken voor een vergunning, die vroeger verleend is met schending van de toen geldende verordening; dat hij ook betoogt, dat de beslissing van 2 maart 1961 geen nieuwe vergunning kan uitmaken;

Overwegende dat de op 2 september 1960 door de gemeenteraad genomen beslissing noch door de gouverneur geschorst, noch door de Koning vernietigd is; dat zij niet voor de Raad van State is aangevallen; dat

verzoeker niet betoogt dat zij op zichzelf onwettig zou zijn;

Overwegende dat artikel 90, 8°, van de gemeentewet, zoals het op het tijdstip van de beslissing toepasselijk was, het college van burgemeester en schepenen belastte met de « goedkeuring, zo voor de kleine wegen » als voor de hoofdwegen, van de plans der bouwwerken in de aaneengebouwde gedeelten der gemeenten » door private personen uit te voeren, behoudens be- » roep bij de bestendige deputatie van de provinciale » raad en, zo daartoe aanleiding is, bij de Regering, » onverminderd het beroep bij de rechtbanken, wan- » neer het zaken van eigendom geldt »; dat de goedkeuring van de bouwplans door het college geakteerd was in een document dat doorgaans bouwvergunning wordt genoemd; dat wel de vergunning in beginsel maar niet de goedkeuring vooraf moet worden gegeven; dat artikel 90, 8°, het college niet verbood de plans voor een reeds opgericht gebouw goed te keuren; dat het schepencollege zijn bevoegdheid niet te buiten is gegaan, toen het, om de plans goed te keuren, steunde op de wijziging van de gemeentelijke verordening door de gemeenteraadsbeslissing van 2 september 1960; dat het middel niet opgaat;

Overwegende dat verzoeker betoogt, dat de tweede bestreden handeling op een afwending van macht berust;

Overwegende dat uit het dossier niet blijkt, dat de nieuwe bouwvergunning met andere oogmerken dan het algemeen belang zou zijn verleend.

Besluit :

Artikel 1 : De beslissing van het schepencollege van Etterbeek van 10 september 1959 is vernietigd; de beslissing genomen door hetzelfde college op 2 maart 1961 is vernietigd in zover zij de vorige beslissing bevestigt; de verzoekschriften zijn voor het overige verworpen.

Artikel 2 : De kosten, bepaald op 1.500 F, komen ten laste van de gemeente Etterbeek voor een bedrag van 1.125 F en ten laste van verzoeker voor een bedrag van 375 F.

HOF VAN BEROEP TE GENT

5de Kamer. — 12 december 1961.

Voorzitter : M. Maraite.

Raadsheren : M.M. Vanparijs en Moerenhout.

Advokaat-generaal : M. De Hoon.

Advokaten : Mrs. Belpaire en Van Hille (Gent).

1. Aanleg. — Natuurlijk kind. — Vermoedelijk vaderschap. — Alimentatieëis. — Bevallingskosten. — Onderhoud van de moeder gedurende vier weken na de bevalling. — Zelfde oorzaak. — Samentelling der bedragen. — Eis tot schadeloosstelling van de moeder wegens verbreking van huwelijksbelofte steunt op afzonderlijke oorzaak. — Afzonderlijk te beschouwen.
2. Natuurlijk kind. — Uit overspel verwekt. — Geboren vóór de inwerkingtreding der wet van 10 februari 1958. — Eis tot vergoeding van bevallingskosten en onderhoud van de moeder niet ontvankelijk.
3. Huwelijksbelofte. — Verbreking. — Man gehuwd op het ogenblik van de belofte. — Naderhand uit de echt gescheiden. — Huwelijksbelofte vatbaar voor vervulling. — Verbreking kan een onrechtmatig doen

of laten uitmaken. — Eis tot schadeloosstelling ontvankelijk.

1. De eis tot vergoeding van de bevallingskosten en tot onderhoud van de moeder van een natuurlijk kind gedurende vier weken te rekenen van de bevalling en de alimentatieëis ten behoeve van dit kind tot de leeftijd van 18 jaar (artikel 340 b B.W.) vloeien uit dezelfde oorzaak voort, met name het ondeelbaar feit van de vermoedelijke verwekking van het kind; tot bepaling van de aanleg, dient hun respectievelijke waarde dan ook te worden samengevoegd (art 23 bevoegdheidswet). Indien derhalve, bij samenvoeging, de totale waarde van deze vorderingen het cijfer van de laatste aanleg overschrijdt, is het hoger beroep « ratione summae » ontvankelijk, zelfs ingeval appellant zijn rechtsmiddel beperkt tot enkele punten die geen bedrag van meer dan 25.000 F vertegenwoordigen. Daarentegen steunt de eis tot schadeloosstelling van de moeder wegens verbreking van huwelijksbelofte op een afzonderlijke oorzaak, n.l. het onrechtmatig doen of laten van de vermoedelijke vader van het kind, doch buiten de eigenlijke vermoedelijke verwekking van het kind om; t.a.v. het bepalen van de aanleg dient laatstvermelde eis dan ook afzonderlijk te worden beschouwd.

2. De overgangsbepaling van art. 10, nr. 2 der wet van 10 februari 1958 t.a.v. de geboorten voorgevallen vóór de inwerkingtreding van deze wet kent enkel het genot toe van de gunstigere voorschriften aan de kinderen voor hun alimentatievordering en dan nog uitsluitend voor de tijd die nog overblijft totdat zij de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben

Hieruit moet worden afgeleid dat al hetgeen zich vóór die overblijvende tijd heeft voorgedaan, zowel de alimentatie van het kind als de bevallingskosten of kosten van onderhoud van de moeder gedurende de vier weken te rekenen van de bevalling, buiten het bereik valt van de nieuwe regeling.

Dienvolgens, zo de geboorte van het uit overspel verwekt kind, en meteen het intreden van de bevallingskosten en de kosten voor onderhoud van de moeder, dagtekenen van vóór de inwerkingtreding van de wet van 10 februari 1958, is de eis tot vergoeding van bedoelde kosten en van dit onderhoud niet ontvankelijk.

3. Terwijl voorgehouden wordt dat de eis tot schadeloosstelling wegens verbreking van huwelijksbelofte tegen de vermoedelijke vader van het overspelig kind niet ontvankelijk is omdat laatstgenoemde, op het ogenblik van die belofte, gehuwd was, en de belofte strijdig was met de openbare orde en de goede zeden, zodat ze geen gevolgen kon hebben, dient daarentegen enkel te worden nagegaan of het verbreken van die belofte, dat evenzeer kan bestaan in een houding die zelfs langdurig aangenomen wordt, al dan niet een onrechtmatig doen of laten uitmaken in hoofde van de man en waaruit voor de vrouw schade kon ontstaan, nu vooral sedert de huwelijksbelofte het huwelijk van de man door echtscheiding ontbonden werd, en die belofte dus van dan af op wettelijke wijze voor vervulling vatbaar werd; de ingestelde eis tot schadeloosstelling is derhalve ontvankelijk.

X... t./ Y...

Gehoord partijen in hun middelen en besluiten;
Gezien de stukken, o.m. de uitgifte van het aange-

vochten vonnis, verleend door de Rechtbank van eerste aanleg te Gent op 26 november 1960;

Overwegende dat het hoger beroep regelmatig is naar tijd en vorm;

Overwegende dat de door geïntimeerde Y... ingestelde vordering beoogt: vergoeding van kraamkosten en van haar onderhoud gedurende vier weken na de bevalling, alimentatie ten behoeve van het kind Eddy, alsook schadeloosstelling wegens verbreking van huwelijksbelofte;

Overwegende dat appellant in zijn conclusie dd. 21 maart 1961 zijn hoger beroep beperkt tot de betwisting over de kosten van bevalling en onderhoud van geïntimeerde en tot het geschilpunt betreffende de schadeloosstelling;

1. Overwegende dat de eis tot vergoeding van de kraamkosten en het onderhoud van de moeder gedurende vier weken en de alimentatieëis ten behoeve van het kind dezelfde oorzaak hebben, nl. het ondeelbaar feit van de vermoedelijke verwekking van het kind, en dienvolgens dienen samengevoegd te worden tot bepaling van de aanleg;

Dat, gelet op de gevorderde bedragen: 1.200 frank kraamkosten, 2.000 frank onderhoud van de moeder, 2.500 frank per maand voor de alimentatie op haar hoogste peil, de uit één oorzaak voortspruitende gezamenlijke vordering boven het bedrag van de laatste aanleg uitgaat;

Overwegende dat, nu die gezamenlijke vordering niet in laatste aanleg beslecht werd door de eerste rechter, appellant gerechtigd was hoger beroep in te stellen ook al beperkte hij zijn middel tot enkele punten die geen bedrag van meer dan 25.000 frank vertegenwoordigen; dat immers de waarde van het geschil moet beoordeeld worden zoals het zich voor de eerste rechter na de laatste conclusie voordoet;

Overwegende dat de eis tot schadevergoeding, die op een afzonderlijke oorzaak steunt: het onrechtmatig doen of laten van appellant buiten de eigenlijke vermoedelijke verwekking van het kind om, meer dan 25.000 frank bedraagt;

Overwegende derhalve dat het hoger beroep ratione summae ontvankelijk is;

2. Overwegende dat appellant voorhoudt dat de eis tot vergoeding van de kraamkosten en van het onderhoud van de moeder niet ontvankelijk is omdat het in onderwerpelijk geval gaat om een uit overspel verwekt kind, dat daarenboven geboren is op 30 november 1954, dit beduidt vóór de inwerkingtreding van de wet dd. 10 februari 1958;

Overwegende dat de overgangsbepaling, omschreven in art. 10, 2 van deze wet, ten aanzien van de geboorten voorgevallen vóór de inwerkingtreding van de nieuwe regeling enkel het genot van de gunstigere voorschriften toekent aan de kinderen voor hun alimentatievordering en dan nog uitsluitend voor de tijd die nog overblijft totdat zij de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben;

dat hieruit dient afgeleid te worden dat al hetgeen zich vóór die overblijvende tijd heeft voorgedaan, zowel de alimentatie van het kind als de kraamkosten of kosten van onderhoud van de moeder gedurende de eerste vier weken, buiten het bereik valt van de nieuwe regeling; dat de wetgever, die de bedoeling had door de wet dd. 10 februari 1958 het lot van de uit overspel en ook uit bloedschande verwekte kinderen te verbeteren en hun toekomst waar mogelijk te vrijwaren, stellig de kinderen in de eerste plaats, of althans tegelijk met anderen, zou bedacht hebben indien hij

vergoeding beoogd had voor kosten veroorzaakt vóór de inwerkingtreding van de wet;

Overwegende dienvolgens dat, ook indien men aanneemt dat art. 340b B.W. impliciet aangevuld werd ingevolge de slotbepaling van artikel 342a B.W. en dat de eis tot vergoeding van kraamkosten en onderhoud van de moeder krachtens art. 340c B.W. in de regel een nevenresultaat is — naast de alimentatievordering — van de vermoede verwekking van het kind, dan nog in onderwerpelijk geval geen recht op vergoeding van die kosten door de wet wordt toegekend, omdat de geboorte van het kind en meteen het intreden van de kraamkosten en de kosten voor onderhoud van de moeder dagtekenen van vóór de inwerkingtreding van de nieuwe regeling;

Overwegende dat de eis tot vergoeding van kraamkosten en van onderhoud van de moeder enkel steunt, blijkens de overgelegde gedingstukken, op art. 340c B.W.;

Overwegende dat die eis dan ook niet ontvankelijk is;

3. Overwegende dat appellant voorhoudt dat ook de eis tot schadeloosstelling wegens verbreking van huwelijksbelofte niet ontvankelijk is en te dezen aanvoert dat, nu hij alsdan gehuwd was, die belofte strijdig was met de openbare orde en de goede zeden en daarom geen gevolgen hebben kon;

Overwegende dat het er in onderwerpelijk geval niet op aankomt te weten hoe de belofte toen zij gedaan werd diende gekwalificeerd te worden van uit de gezichtshoek van de openbare orde of de goede zeden — evenmin als hoe de ingeroepen geslachtsbetrekkingen van appellant met geïntimeerde van daaruit moeten beoordeeld worden —, doch enkel of de verbreking van die belofte een onrechtmatig doen of laten uitmaken in hoofde van appellant en of hieruit schade kon ontstaan ten nadele van geïntimeerde;

dat het verbreken van de huwelijksbelofte niet noodzakelijk een momentane daad is, maar evenzeer kan bestaan in een houding die gedurende een zelfs lange periode aangenomen wordt;

dat het huwelijk van appellant in 1955 door echtscheiding onthouden werd, zodat de ingeroepen huwelijksbelofte van dan af op wettelijke wijze voor realisatie vatbaar was;

dat de houding van appellant van dan af, indien zij neerkomt op een verbreking van een voordien gedane huwelijksbelofte, dan ook een onrechtmatig doen of laten kan uitmaken, dat schade toebrengt aan de wederpartij;

Overwegende dat de ingestelde eis tot schadevergoeding derhalve ontvankelijk is;

Om die redenen:

Het Hof,

Wijzend op tegenspraak;

Gelet op artikel 24 der wet van 15 juni 1935;

Gehoord Advocaat-generaal De Hoon in zijn gedeeltelijk eensluidend advies uitgebracht in openbare rechtszitting;

Alle andere of meer omvattende besluiten als niet gegrond verwerpend;

Verklaart appellant ontvankelijk en gedeeltelijk gegrond in zijn hoger beroep;

Doet het aangevochten vonnis te niet waar het de gestelde eis tot vergoeding van de kraamkosten en het onderhoud van de moeder ontvankelijk verklaarde;

Daaromtrent opnieuw wijzend, houdt die eis voor niet ontvankelijk;

Bevestigt hetzelfde vonnis waar het de eis tot schade-loosstelling ontvankelijk verklaarde;

Verwijst partijen elk in de helft van de kosten van de aanleg;

Wijst de zaak terug naar de Rechtbank van eerste aanleg te Gent, anders samengesteld.

PREDEGERECHT TE SINT-JOOST-TEN-NODE

21 november 1962.

Vrederechter : M. M. Labbé.

Advocaten : Mrs. Saint-Remy en De Keyzer.

Erfdienstbaarheid. — Conventionele erfdienstbaarheid van uitweg (of doorgang). — Plaatsing van riolen.

In geval van conventionele erfdienstbaarheid van uitweg, bedongen in 1909, toen de aangrenzende erven in open veld lagen, heeft de eigenaar van het heersend erf het recht thans onder de doorgang buizen aan te leggen om zijn huis aan de nieuwe openbare riolen aan te sluiten.

Consoorten Van den Branden t/ consoorten Goossens.

Overwegende dat de huizen van de partijen naast elkaar in de Elie Aubinaustraat (vroeger Grote Bosstraat) te Sint-Stevens-Woluwe gelegen zijn;

Overwegende dat de vordering als voorwerp heeft « te horen zeggen voor recht dat eisers de toelating zullen bekomen om op hun kosten, onder de losweg genoemd «Uitweg» die op het terrein van verweerders gelegen is, een normale verbinding tot de gemeenteriolen die in de Aubinaustraat geplaatst zijn, te laten uitvoeren, en op last voor eisers de plaatsen in hun huidige staat terug te stellen, en zonder andere schade voor de verweerders dan het normaal nadeel door de werken veroorzaakt; dienvolgens, verweerders te horen veroordelen om vrije toegang te geven aan de werklieden die door eisers zullen gelast worden tot de gezegde werken over te gaan; te horen zeggen dat geen vergoeding uit dien hoofde aan verweerders zal verschuldigd zijn; en voor het geval dat verweerders door feitelijkheden de normale uitvoering van gezegde werken zouden beletten, zich de verweerders, van nu af en voor alsdan, te horen veroordelen om aan eisers te betalen, ten titel van schadevergoeding, een som van honderd frank per dag vertraging in de uitvoering der werken door hun fout veroorzaakt »;

Overwegende dat, op de zitting van 31 oktober 1962, eisers verklaard hebben dat zij het geheel hunner eisen op minder dan 10.000 F schatten, en dat zij afstand doen van de vordering die zij bij exploit van 20 maart 1962 uitsluitend tegen de eerste verweerster (zaak nummer 3513 van de algemene rol) gericht hadden;

Overwegende dat het huisje van eisers in de Aubinaustraat het nummer 25 draagt en het huisje van verweerders het nummer 27; dat zij naast elkaar gebouwd werden en de linkerzijgevel van het huisje van verweerders precies langs de straat staat; dat er, vóór de voorgevels van de huisjes, de betwiste uitweg aangelegd is, die aldus met de straat een rechthoek vormt en aan de partijen toegang tot die openbare weg verleent;

Overwegende dat de eis steunt op de algemene voorwaarden van de openbare verkoping, die op 28 juli 1909 geschiedde, van vijf kopen, waaronder het erf van

eisers, dat het nummer 1 droeg, en het erf van verweerders, dat de nummers 2 en 3 droeg; dat er toen bedongen werd : « 2. een uitweg hebbende een breedte van drië meters op de grondkaart door de letters C.A.B. aangeduid (dus over de kopen 2 en 3) begaanbaar te voet en met gespan zal ten allen tijde ten dienste zijn der kopen 1 en 2 »;

Overwegende dat in de eigendomstitel van verweerders dezelfde « dienstbaarheid » wordt bepaald;

Overwegende dat eisers vertogen dat het gemeentebestuur riolen in de straat heeft geplaatst, en vragen om onder de betwiste doorgang buizen te mogen leggen om hun boerenhuisje aan die openbare riolen te verbinden;

Overwegende dat verweerders hierop eerst in feite antwoorden dat het erf van eisers niet ingesloten is, zodat zij op een andere plaats hun kanalisatie aan de openbare riolering aansluiten kunnen;

Overwegende dat die opmerking zinspeelt op het bestaan op de tegenovergestelde limiet van de tuin van eisers, van een voetweg die insgelijks aan de straat leidt, en dat verweerders beweren dat eisers hun buizen onder dit pad zouden mogen leggen;

Overwegende echter dat eisers met recht doen gelden ten eerste dat, indien die voetweg wel bestaat, de breedte ervan, zijnde 1,65 m, voor de helft op hun goed en voor de helft op het goed van een derde persoon genomen wordt, zodat het hun verboden is de leidingen onder de voetweg te plaatsen zonder de toestemming van die nabuur; dat zij ten tweede antwoorden dat het uiteinde van het pad (op een lengte van ongeveer 10 meter) zich op het land van die nabuur voor de eerste helft, maar ook, voor de tweede helft, op het land van verweerders bevindt, want de tuin van eisers, op die plaats, door de tuin van verweerders van de straat gescheiden is;

Dat die oplossing dus hetzelfde rechtsprobleem zou doen rijzen en daarenboven de tussenkomst van de tweede buur onontbeerlijk zou maken; dat het erf van eisers dus werkelijk helemaal ingesloten is, ten minste voor wat de ondergrond betreft, vermits zij natuurlijk de voetweg te voet kunnen en mogen gebruiken;

Overwegende dat die opmerking van verweerders dus niet doeltreffend is;

Overwegende dat in rechte verweerders opwerpen dat de bedingen die de erfdienstbaarheid gevestigd hebben niet uitgebreid mogen worden;

Overwegende echter dat een recht van een uitweg verstaan moet worden in een zin die toelaat in alle bedieningen van het dienstbaar goed te voorzien; dit volgens de vooruitgangen en de behoeften van de huidige tijden (Laurent, T. VIII, nr. 234; Thiry, t. Ier, nr. 804; Pand. Belges, V° Servitudes en général, nrs. 741, 792 en 799; Termonde, 29 juillet 1897; Pas. 1896, III, 306; Trib. Mâcon, 10 juillet 1931; Gaz. du palais, octobre 1931, 2e deel, p. 511; Fr. Cass. 30 april 1929, ibid. 2e deel, blz. 92; Planiol et Ripert, bd. III, nr. 983);

Overwegende dat niet vergeten dient te worden dat de aanpalende betwiste percelen eigendom waren van dezelfde eigenaars, die, toen zij in 1909 beslisten hun goed in 5 kavels te verdelen, de nodige maatregelen hebben getroffen om aan ieder der aankopers van die kopen een normaal gebruik te verzekeren;

Dat, na de betwiste erfdienstbaarheid gevestigd te hebben (vóór 1909 bestond zij niet), de verkopers insgelijks bepaald hebben dat hun « bornput » aan al de vijf kopers gemeen zou zijn;

Overwegende dat, in 1909, de verkopers niet konden voorzien dat er ooit in de straat riolen geplaatst zouden worden; dat de straat toen niet als zodanig bestond, maar slechts een veldweg was, die tussen

twee hoge taluds naar het veld leidde en waar de betwiste boerenhuizekens de laatste waren;

Overwegende dat thans die weg een brede moderne straat geworden is, met bestrating in teer en stenen borduren, voorzien met elektrische verlichting en die naar een groep nieuwe villas leidt;

Overwegende dat, hadden de verkopers van 1909 slechts nu tot de verdeling van hun goed overgegaan, zij vast en zeker zouden bedingen dat de uitweg niet slechts « te voet en met gespan » gebruikt kon worden, maar dat het ook de plaats is om de leidingen die voor eisers' huis nodig zijn te leggen; dat de betwiste erfdiensbaarheid dient geïnterpreteerd te worden volgens de vermoedelijke bedoeling van de verkoper van 1909 (B.W. 1156);

Overwegende dat verweerders het zelf op die manier begrepen hebben vermits zij aan eisers toelating gegeven hebben om onder de uitweg de elektrische draden te laten plaatsen om hun huis te verlichten;

Overwegende dat het noch redelijk noch rechtvaardig zou zijn te beslissen dat de eigenaars van een huis, die ten gevolge van een vrijwillige insluiting, over een oude konventionele erfdiensbaarheid van overgang beschikt, deze niet zou mogen gebruiken om al de eerste levensbehoeften van algemeen gebruik in de tegenwoordige tijden (water, elektriciteit, enz...) te laten aanvoeren en ook om de gebruikte waters te laten aflopen; dat overigens het openbaar nut vergt dat, in een wijk die een agglomeratie wordt de afgewerkte waters door de riolering weggeleid worden; dat in menige gemeente de politiereglementen bevelen dat de huizen aan de riolering aangesloten moeten zijn;

Overwegende dat de plaatsing van een waterleiding in geen opzicht de toestand van verweerders zal verzwaken; dat indien die buizen hun schade zou berokkenen, eisers hen natuurlijk zouden moeten geheel vergoeden;

Overwegende dat, om gezegde redenen, de eis in principe gegrond is;

Overwegende daarenboven dat, had de erfdiensbaarheid in 1909 niet gevestigd geweest, dan ware het goed van eisers helemaal ingesloten geweest, en dat in zulk geval zij op een wettelijk recht van uitweg aanspraak hadden kunnen doen, recht dat zowel de doorgang mogelijk maakt als het plaatsen van ondergrondse leidingen (Nov. Droit Civil, III, nr. 1224; Planiol et Ripert, Bk. III, nr. 933; Fr. Cass., 22 nov 1937; DP., 1938, I, 67);

Dat eisers dus het recht hebben tijdelijk de hof van verweerders te doen openen om er hunne buizen te plaatsen, en daarna voor alles in goede staat te herstellen;

Dat hier nog dient opgemerkt te worden dat, bij eisers, de uitweg met cementen tegels regelmatig geplaveid is, terwijl, bij verweerders, de weg nog bedekt is met de oude aardstenen met dikke koppen van de vroegere tijden;

Overwegende dat nochtans het open- en toedoen van een geul het normale gebruik van de uitweg tijdelijk voor verweerders zal belemmeren; dat zij daarom op vergoeding recht hebben; dat het billijk is deze op 1000 frank te bepalen; dat de partijen daarenboven het eens zullen moeten worden over de voorwaarden (dag en uur) waarin de werken uitgevoerd zullen worden;

Om deze redenen :

Beslissen dat de erfdiensbaarheid van uitweg, die, in 1909, op het erf van verweerders, gelegen te Sint-

Stevens-Woluwe, Elie Aubinaustraat, nr. 27, ten voordele van het aanpalend erf van eisers gevestigd werd, aan deze laatsten het recht geeft onder die doorgang buizen te plaatsen om hun huis aan de openbare riolering aan te sluiten, dit op hun kosten en risico.

Veroordelen verweerders toe te laten dat eisers te dien einde de grond van de doorgang opendoen om daarna de plaats opnieuw in haar vroegere staat te doen herstellen, en, voor het geval dat verweerders zich tegen die werken zouden verzetten, veroordelen hen aan eisers een vergoeding van vijftig frank per dag vertraging te betalen, met een maximum van 10.000 fr., te rekenen vanaf de betekening van een aanmaning,

Beslissen dat, acht dagen na het voltooiën der werken, eisers aan verweerders een vergoeding van 1000 frank zullen betalen,

Veroordelen verweerders tot de helft der kosten, tot heden, in het totaal, vereffend op 940 frank, en laten de andere helft ten laste van eisers,

Wijzen de vordering voor het overige af.

BOEKBESPREKING

N. Gunzburg. — A democracy in action. Belgian Government and Administration. — 3^e uitgave. — New York, Belgian Government Information Center, 1962. 40 blz.

In de serie uitgaven van het Belgian Government Information Center te New York, is zopas de derde uitgave verschenen van een uiterst interessante brochure van de hand van Prof. Mr. Nico Gunzburg.

In deze serie zijn reeds een hele reeks beknopte uiteenzettingen gepubliceerd betreffende alle mogelijke aspecten van het leven, de kunst en de wetenschap in België, die voorzeker in belangrijke mate zullen bijgedragen hebben om het prestige van ons land in de Verenigde Staten hoog te houden.

De reeks is in België al te weinig gekend en het is dan ook wenselijk de aandacht te vestigen op de voortreffelijke uiteenzetting van Mr. Gunzburg, die thans haar derde uitgave beleeft, wat voor dergelijke beknopte brochure een groot succes dient genoemd te worden.

De bedoeling van de auteur is geweest een summier overzicht te geven van het publiek recht van ons land. De grote beginselen, die vastgelegd zijn in onze Grondwet, en de essentiële grondslagen van ons administratief recht worden voorgesteld in een uitmuntende synthese en, wanneer men deze brochure gelezen heeft, moet men zich met bewondering afvragen hoe de auteur er in geslaagd is zoveel te zeggen in zo weinig bladzijden.

Achtereenvolgens worden behandeld de hoofdpunten betreffende de grondrechten die in onze Constitutie de pijlers zijn van onze vrijheden, de werking van de wetgevende macht, met een beknopt overzicht van de evolutie van het politiek leven in ons land. De situatie van Koning en ministers komt dan aan de beurt, waarbij een kort en zeer objectief overzicht wordt gegeven van de pijnlijke koningskwestie. Ook aangaande het Vlaamse vraagstuk worden de grote lijnen aangegeven.

Het laatste gedeelte van het werkje behandelt de gerechtelijke organisatie.

Het geheel is een voortreffelijk overzicht waardoor een vreemdeling volledig op de hoogte gesteld wordt van het essentiële van onze publiekrechtelijke organisatie. Het ware te wensen dat de tekst van dit boekje ook in ons land zou verspreid worden en in onze beide nationale talen ter beschikking zou gesteld worden van vele belangstellenden. Zij zouden geen betere inleiding kunnen vinden in de grote principes van ons publiek recht.

R. V.

BALIELEVEN

Conferentie van de Jonge Balie bij de Rechtbank te Brugge

Wij vernemen dat de Conferentie van de Jonge Balie bij de Rechtbank te Brugge een privaat en intiem dansfeest inricht op zaterdag 26 januari 1963, vanaf 21 uur in de salons van het Memlinc-Palace, Markt 20 te Brugge.

TIJDSCHRIFTEN

Algemeen Fiscaal Tijdschrift : jrg. 1963 - nr. 2 :

A. T., Het oude en het nieuwe systeem. — De wetgeving. — De personenbelasting. — De vennootschapsbelasting. — De rechtspersonenbelasting. — De belasting der niet-verblijfhouders. — Bedrag en aanrekening van de voorheffingen. — Procedureregelen. — Overgangs- en uitvoeringsbepalingen.

Tijdschrift voor Gemeenterecht : jrg. 1963 - nr. 12 :

Aansprakelijkheid der gemeente. — Burgerlijke Stand. — Getuigschriften.

Bulletin van de Europese Economische Gemeenschap : jrg. 1963 - nr. 12 :

Het memorandum van de Commissie over het werkprogramma van de Gemeenschap gedurende de tweede etappe. — Communiqué van de Commissie betreffende de ondertekening door president Kennedy van de wet op de uitbreiding van de handel. — Machtiging tot toepassing van compenserende heffingen door de lidstaten. — Associatie van Griekenland met de Gemeenschap. — Werkzaamheden van de Gemeenschap. — Instellingen en organen.

Nederlands Juristenblad : jrg. 1963 - nr. 2 :

H. L. Bakels, De betekenis van het dienstwoning-arrest. — J. E. Jonkers, Gratie aan politieke delinquenten. — G. E. Langemeijer, Mr. P. S. Noyon †. — B. J. J. Schwanbeck, Een enkele vraag aan Mr. J. Zaaier. — M. Roessel, De nationaliteit van de gehuwde vrouw in verband met het echtscheidingsrecht. — J. Van der Esch, Sneller recht (speciaal in aanrijdingszaken). — W. J. Van Wijmen, Nogmaals, de samenstelling van het aanbod in onteigeningszaken.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie : jrg. 1963 - nr. 4750 :

L. Lancée, Het fiscale compromis (II, slot). — S. Gerbrandy, Overzicht der Nederlandse Rechtspraak : Zakenrecht (II, slot).

Journal des Tribunaux : jrg. 1963 - nr. 4388 :

P. M. Orban, Du recours obligatoire des juridictions internationales pour le règlement des conflits entre Etats.

Répertoire Fiscal : jrg. 1962 - nr. 9-10 :

R. Goffin, La taxe de transmission et la sous-traitance.

Recueil Dalloz : jrg. 1963 - nr. 2 :

R. Nerson, La condition de l'animal au regard du droit.

VLAAMSE JURISTEN,

"Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad