

Rechtskundig Weekblad

Vereeniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elken Zondag

Abonnementsprijs : 100 fr. per jaar

Postcheckrekening N° 3185.22

Alle rechterlijke uitspraken, artikels en andere bijdragen, alsook boeken ter bespreking te zenden aan den secretaris-hoofdopsteller

Mr RENE VICTOR

Justitiestraat, 21, Antwerpen

Opgaaf betreffende intekening en adreswijziging, aanvraag van losse nummers en alle mededeelingen betreffende het beheer te zenden aan den secretaris-schatbewaarder

Mr JOHN STOCKMANS

Mechelsche Steenweg, 201, Antwerpen

LUCHTVAARTPOLITIE EN LUCHTVAARTRECHT

Voordrachten gehouden in de School voor Criminologie en Criminalistiek van het Ministerie van Justitie, te Brussel, door Fr. HAUS, ingenieur.

Het programma van het tweede studiejaar der School voor Criminologie en Criminalistiek, onder het bestuur van generaal Deguent, voorziet enkele lessen over luchtvaartrecht. Die lessen worden gedoceerd door den heer Ingenieur Haus, geattacheerde bij het ministerie van Verkeerswezen, die aan de redactie van het « Rechtskundig Weekblad », een samenvatting van zijn cursus ter inlassching heeft willen mededeelen.

Wij stellen er bijzonder prijs op, die hoogst interessante studie aan onze lezers te doen kennen.

* * *

I. — PRINCIEPEN.

De luchtvaart heeft, deze laatste jaren, veel bijgedragen tot de Wetenschap van het Recht.

Zoodra de luchtvaart bestond, heeft de Regeering dit gebied moeten regelen.

In 1783 begonnen de eerste warme-lucht ballons — Montgolfières geheeten — in de lucht te stijgen. Die toestellen moesten — om in de lucht te blijven, een onderaangehecht vuur, meeslepen. Zij konden bij het dalen, brand veroorzaken.

Min dan een jaar na die uitvinding, moest in ons land, de overheid maatregelen treffen.

In een boekje door den heer Procureur Generaal Pholien geschreven, kan men belangwekkende inlichtingen vinden.

In Juli 1786 was reeds het opgaan van zulke ballons, in de Stad Ieper verboden. In 1785 moest het magistratuur der Stad Namen, het opstijgen van warme-luchtballons verhinderen, wegens een brand die zich, in de Stad, had voorgedaan.

Den 6 Februari 1786 trof de Scouteth van Mechelen dergelijke maatregelen. Den 26 Mei 1786, werd

het verbod door den Generaal Gouverneur herhaald en op de heele Oostenrijksche Nederlanden toegepast.

Wanneer de ballons met gas gevuld werden, bestond hetzelfde brandgevaar niet meer voor de oogsten en de gebouwen. Gedurende de 19e eeuw werd zelden geregelementeerd betreffende de luchtvaart.

Maar, in 1910, wanneer de vliegtuigen hun snelle ontwikkeling begonnen, en bijzonder na den oorlog, kon de regeling van de luchtvaart niet langer uitgesteld worden.

Het allereerste punt is een principiële kwestie : Is de lucht vrij ?

Welke zijn — op de luchtruimte — de rechten van den grondeigenaar en die van den Staat ?

Wat de rechten van den grondeigenaar betreft, werd er reeds, vóór den oorlog — niettegenstaande artikel 552 van het Burgerlijk Wetboek « De eigendom van den grond brengt den eigendom mee van hetgeen er op is en hetgeen er onder is » — door alle rechtsgeleerden aangenomen, dat de eigenaar moest gedwongen worden, het luchtverkeer boven zijn grond toe te staan — op voorwaarde dat dit verkeer op een voldoende hoogte geschiedt.

De strekking was dus het recht van den grondeigenaar te beperken en dit recht alleen te laten gelden op de door hem gebruikbare hoogte.

Wat het recht van den Staat betreft, was de meening anders. In 1912-13, werd in de wetgeving van vier groote landen — Frankrijk-Duitschland-Oostenrijk-Engeland — het principe vastgesteld dat de Staat het recht had de luchtvaart te verbieden, boven zijn grondgebied.

De oorlog moest natuurlijk de houding van den Staat, tegenover het luchtverkeer, nog verscherpen.

Na den oorlog, liep de luchtvaart een groot gevaar.

De toen zegevierende geallieerden overwogen de zaak. Zij waren verstandig genoeg om een compromis te vinden tusschen de belangen der luchtvaart, en den wensch van elk land om de volledige heerschappij te bewaren, over zijn grondgebied.

Tusschen de geallieerden werd, een overeenkomst getroffen. Een verdrag, het verdrag van Parijs: werd den 19 October 1919 onderteekend.

Bedoeld verdrag moet beschouwd worden als den grondsteen van het internationaal luchtvaartrecht.

De neutrale landen sloten zich een weinig later bij die overeenkomst aan: Duitschland en Sovjet Rusland zijn de eenige Europeesche staten van belang die het verdrag van Parijs nooit hebben willen onderteekenen.

Het verdrag luidt als volgt:

Artikel 1. — De Hooge Verdragsluitende Partijen erkennen dat elke Mogendheid de volledige en uitsluitende souvereiniteit heeft over de luchtruimte boven haar grondgebied.

Door de uitdrukking grondgebied worden ook bedoeld de territoriale wateren en de koloniën.

Maar, door *artikel 2*, wordt de toepassing van dit principe gematigd, want elke verdragsluitende Staat verbindt zich, om, in vreedstijd, vrijheid van verkeer te verleenen boven zijn grondgebied, aan de luchtvaartuigen van de andere verslagsluitende staten — mits er aan zekere in het verdrag vastgestelde bepalingen, wordt voldaan.

Wij zullen later die bepalingen ontleden; zij vormen den grondsteen van onze nationale luchtvaart-reglementeering.

Zekere artikelen van het verdrag werden in 1929 en 1934, veranderd. Alles wat we zeggen betreft den tegenwoordigen tekst.

Volgende schikkingen zijn van belang, wat de principes aangaat:

In elk land moeten de voorschriften betreffende de luchtvaart, op de luchtvaartuigen van de verdragsluitende Staten, toegepast worden zonder onderscheid van nationaliteit.

Elke Staat heeft het recht, om militaire redenen of in het belang van de openbare veiligheid, de luchtvaart over een gedeelte van zijn grondgebied te verbieden — maar dan mag geen onderscheid gemaakt worden tusschen eigen particuliere luchtvaartuigen en die van de andere verdragsluitende Staten.

Het verdrag van Parijs werd, in ons land, door de wet van 16 Augustus 1922, goedgekeurd.

De Wetgevende Macht heeft de bekrachtiging van die overeenkomst niet afgewacht om de luchtvaart te regelen.

De wet van 16 November 1919 verleent, aan de Regeering, de toelating om de luchtvaart te reglementeeren, door middel van koninklijke besluiten.

Bedoelde wet is nog altijd in voege. Zij luidt als volgt:

« *Art. 1.* — De Regeering wordt gemachtigd, de luchtvaart te regelen en de politie ervan vast te stellen bij koninklijke besluiten. De van kracht zijnde wettelijke bepalingen betreffende de in- en

uitvoer der goederen te land en te water zijn ook van toepassing op de in- en uitvoer door de lucht.

Aart. 2. — De overtredingen van de besluiten, ter uitvoering van art. 1 genomen, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en eene boete van 50 tot 5000 frank of met slechts een dezer straffen.

De brevetten en de vergunningen van een kapitein, een stuurman, een machinist, of een ander lid van het sturend personeel van een luchtvaartuig kunnen in geval van zware persoonlijke schuld, door het vonnis, voor een termijn van drie maanden tot drie jaar worden opgeschorst als gevolg van een uitgesproken veroordeeling. De rechtbank kan beslissen dat het eerste lid van art. 43 van het stragwetboek, niet dient te worden toegepast. Art. 85 van het strafwetboek, betreffende de verzachtende omstandigheden, kan toegepast worden.

Art. 3. — De bij deze wet bepaalde straffen zijn onafhankelijk van die welke door de fiscale wetten zijn voorgeschreven.

Zij worden bovendien toegepast buiten de schadeloosstelling zoo daartoe reden bestaat.

Art. 4. — De openbare rechtsvordering en de burgerlijke rechtsvordering wegens eene overtreding van de besluiten genomen ter uitvoering van art. 1, verjaren door verloop van een vol jaar vanaf den dag dat de overtreding werd bedreven.

Art. 5. — De Regeering is bevoegd om de rechten te bepalen, verschuldigd wegens landing en verblijf der luchtvaartuigen in onze vliegvelden.

Art. 6. — De luchtvaartuigen dienen ingeschreven te worden. De inschrijving verleent de Belgische nationaliteit aan de luchtvaartuigen. De rechtsverouderingen welke ontstaan onder de personen aan boord van een varende Belgisch luchtvaartuig worden door de Belgische wet beheerscht ».

Er wordt van de rechten van den grondeigenaar niet gesproken. Er kan aangenomen worden dat het verdrag van Parijs — bij ons door de wet van 1922 bekrachtigd, — de beperking der rechten van den grondeigenaar, tot onrechtstreeksch gevolg heeft.

In Frankrijk werd integendeel dit punt door een bijzondere wet vastgesteld. De Fransche wet van 1924 luidt als volgt:

« Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français; toutefois, le droit de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice de droit du propriétaire.

Une présomption de faute est établie à la charge de l'exploitant d'aéronefs ».

* * *

Onze houding tegenover de vreemde vliegtuigen is dus klaar vastgesteld.

Ik moet toch de aandacht vestigen op drie belangrijke punten:

1° het verdrag geldt voor private luchtvaartuigen, t.t.z. eigendom van particulieren.

Het geldt ook voor Staatluchtvaartuigen (eigendom van den Staat) behalve wanneer deze laatste militaire, douane of politie vliegtuigen zijn.

Het verkeer van vreemde militaire vliegtuigen

boven België, wordt door het verdrag niet geoorloofd. Het kan, echter, door de Regeering, in bijzondere gevallen, toegestaan worden — onder de voorwaarden die bij een bijzonder koninklijk besluit (van 10 Juli 1926) vastgesteld zijn.

Het verkeer van postvliegtuigen, zelfs wanneer zij eigendom zijn van een vreemden Staat — wordt door het verdrag van Parijs toegelaten.

2° Duitschland heeft het verdrag van Parijs nooit willen ondertekenen — maar heeft met de meeste betrokken landen, een reeks bijzondere tweezijdige overeenkomsten gesloten.

Door de Duitsch-Belgische overeenkomst van 29 Mei 1926, werd in België het verkeer van Duitsche burgerlijke vliegtuigen toegestaan, zonder voorafgaande toelating van de Belgische Regeering. De reciprociteit wordt in Duitschland, aan de Belgische vliegtuigen verzekerd.

Voor het overige, is het principe van de Duitsch-Belgische overeenkomst, gelijkvormig met dat van het verdrag van Parijs.

De Duitsch-Belgische overeenkomst werd door de wet van 29 Juni 1927 bekrachtigd.

3° Vliegtuigen ingeschreven in Staten die het verdrag van Parijs niet ondertekend hebben, en die geen bijzondere overeenkomst met ons gesloten hebben — mogen niet over Belgisch gebied vliegen zonder een bijzondere toelating.

Dit is het geval van Soviet Rusland en van de Vereenigde Staten van Amerika.

II. HET VERDRAG VAN PARIJS EN DE BELGISCHE WET

Het verdrag van Parijs is de grondsteen van het internationaal publiek luchtrecht .

Het heeft volgende principes vastgesteld.

1. De private vliegtuigen bezitten een nationaliteit ; zij moeten ingeschreven worden in het land waarvan zij de nationaliteit bezitten.

2. Vliegtuigen mogen alleen de internationale luchtvaart uitoefenen wanneer zij aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) Zij moeten inschrijvings- en nationaliteitskenmerken dragen ;

b) Elk vliegtuig moet een reisboekje bezitten, waarin al de vluchten ingeschreven worden ;

c) De vliegtuigen moeten voorzien worden van een bewijs van luchtvaardigheid ;

d) Elk lid van het stuurspersoneel van een vliegtuig moet houder zijn van een bekwaamheidsbewijs.

De luchtwaardigheidsbewijzen van de vliegtuigen, de bekwaamheidsbewijzen van het personeel zijn alleen geldig wanneer zij afgeleverd zijn door den Staat waarvan het luchtvaartuig de nationaliteit bezit.

3. Het verdrag van Parijs voorziet dat zekere regels betreffende de lichten, de seinen en het nachtverkeer, in al de verdragsluitende landen zullen toegepast worden.

4. Elk regelt ook de kwestie der radiotoestellen.

Elk luchtvaartuig voor openbaar vervoer, dat 10 plaatsen bevat, en een internationaal vervoer

verzekert, moet voorzien zijn van een toestel van draadloze telegrafie.

Maar zulke toestellen mogen zich alleen aan boord van een luchtvaartuig bevinden, wanneer een bijzondere vergunning afgeleverd werd door den Staat waarvan het luchtvaartuig de nationaliteit verkreeg.

5. De overeenkomst van 1919 stelt ook vast de algemeene beschikkingen die, uit het oogpunt van het tolwezen, de luchtvaart regelen .

De luchtvaartuigen die zich naar den vreemde begeven, mogen slechts vertrekken van uit vliegpleinen daartoe in het bijzonder aangewezen door het beheer der douanen van elken verdragsluitenden Staat; die pleinen worden tolluchtvaartterrein genoemd.

De vliegtuigen, die uit den vreemde komen, mogen slechts op zulke vliegpleinen landen.

6. In het verdrag van Parijs werden praktische maatregelen getroffen voor de ontwikkeling der Luchtvaart.

Volgende punten werden voorzien :

a) De internationale kaarten voor de luchtvaart moeten, in alle landen, overeenkomstig zekere algemeene regels, vervaardigd worden.

b) De verdragsluitende Staten hebben den plicht weerkundige diensten in te richten, om de verzameling, de uitdeeling en de uitbating van weerkundige inlichtingen te verzekeren.

De uitslagen der waarnemingen en de verschillende inlichtingen moeten onder den zelfden vorm verspreid worden .

7. Ten slotte heeft het verdrag van Parijs een Internationale Luchtvaart Commissie ingesteld, de C. I. N. A. of Commission internationale de la navigation aérienne.

De Commissie heeft tot doel de toepassingsmaatregelen van het verdrag vast te stellen.

De veiligheidsvoorwaarden, die door haar vastgesteld werden, dienen als minimum voorwaarden beschouwd.

Elk land is gemachtigd, voor zijn eigen vliegtuigen, strengere voorwaarden vast te stellen, maar het moet op eigen grond het verkeer toelaten van vreemde vliegtuigen, die aan de minima voorwaarden voldoen.

De Commissie is ook bevoegd om veranderingen aan het verdrag, voor te stellen.

Zij is bestendig.

Dank haar werking zijn de Luchtvaartwetten, in de verschillende landen - min of meer gelijkvormig.

* * *

Hoe worden, op wettelijk gebied, die maatregelen ins ons land ingevoerd ?

De wet van 1919 machtigt de regeering, de luchtvaart te regelen bij koninklijke besluiten.

De wet van 1922 luidt eenvoudig :

«De Internationale Overeenkomst tot regeling der Luchtvaart, geteekend te Parijs, op 19 October 1919, zal haar geheel en volkomen uitwerking hebben».

Daarna volgt in het Staatsblad de tekst van de

overeenkomst, en van hare acht bijvoegsels, die het principe der toepassingsmaatregelen bevatten in zooverre die maatregelen in 1919 konden voorzien worden.

De wet van 1922 geldt voor de buitenlandsche vliegtuigen die over ons grondgebied vliegen — maar zij is niet voldoende om de luchtvaart in ons land volkomen te regelen — en bijzonder het verkeer van Belgische vliegtuigen, binnen het land.

De regeering heeft moeten gebruik maken van de machtiging om koninklijke besluiten te treffen. Het zou niet passend geweest zijn, het binnenlandsch verkeer te regelen door andere maatregelen dan diegene die voor het internationaal verkeer gelden. Al de Belgische vliegtuigen begeven zich min of meer regelmatig naar het buitenland.

Om hun het recht te verleenen over de vreemde landen te vliegen, was het noodig, in onze eigen wetgeving, de principen der C. I. N. A. toe te passen.

Dat heeft de regeering ook gedaan. Maar, in het verleden, waren de tekortkomingen talrijk, daar het publiceeren der bepalingen der C.I.N.A., onder den vorm van Koninklijke besluiten, op een heel onvoldoende wijze gebeurde. .

Vroeger werden, onder andere, ministerieele besluiten getroffen, betreffende de regeling van het luchtverkeer — wat in strijd was met de wet van 1919. Die wet bepaalt uitdrukkelijk dat het luchtverkeer door koninklijke besluiten dient geregeld te worden.

Sommige bepalingen dezer reglementeering waren zelfs niet in overeenstemming met het verdrag van Parijs.

Sedert het publiceeren van de laatste koninklijke besluiten, is de reglementeering meer in orde gekomen, en het is nu mogelijk een ernstige studie van het luchtvaartrecht te beginnen.

III. INSCHRIJVING

Het koninklijk besluit van 1931 regelt de inschrijving der vliegtuigen en past de bepalingen der Artikelen 6 tot 10 van het Internationaal verdrag toe.

Bedoeld verdrag zegt :

Artikel 6 : De luchtvaartuigen bezitten de nationaliteit van den Staat, in wiens register zij ingeschreven zijn.

Artikel 7 : (gewijzigde vorm) de inschrijving van de in het vorige artikel bedoelde luchtvaartuigen geschiedt overeenkomstig de wetten en bijzondere voorschriften van elken verdragsluidenden Staat.

Artikel 8 : Een luchtvaartuig kan niet in meer dan een land op geldige wijze ingeschreven worden.

Het Belgisch besluit bepaalt het volgende :

Artikel 1 : Er bestaat een inschrijvingsregister voor luchtvaartuigen. Dit register wordt gehouden door het beheer der Luchtvaart.

Artikel 2 : Moeten en kunnen alleen in bedoeld register ingeschreven worden: de luchtvaartuigen die, in vollen eigendom, toebehooren aan Belgische natuurlijke of rechtspersonen.

Artikel 3, bepaalt welke rechtspersonen als Belg

kunnen beschouwd worden, terwijl *artikel 4* het grondprincipe van de overeenkomst van Parijs toepast :

Een in het Belgisch luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig is een Belgisch luchtvaartuig.

Het koninklijk besluit regelt overeenkomstig de CINA de nationaliteit en kenmerken van de vliegtuigen.

Op elk vliegtuig moeten vijf letters geschilderd worden.

De eerste of de twee eerste duiden de nationaliteit aan.

Voor België moeten de twee letters OO zijn — terwijl de drie laatste het vliegtuig kenmerken.

Voor Nederland zijn de twee eerste letters P. H. Groote landen zooals Frankrijk, Duitschland, Engeland gebruiken alleen een letter F - D of G - om de nationaliteit aan te duiden. Daar de lettergroep altijd vijf letters bevat, blijven er vier over om het vliegtuig te kenmerken. Zulke schikking laat aan de groote landen toe, een grooter aantal verschillende kentekens voor te behouden.

Een vliegtuigeigenaar, die zijn vliegtuig laat inschrijven, ontvangt natuurlijk een inschrijvingsbewijs.

Volgens onze reglementeering kan een vreemdeling, zelfs wanneer hij in België woont — geen vliegtuig in ons land laten inschrijven.

Bezit hij een sportvliegtuig, dan moet hij dit toestel in zijn land laten inschrijven; het toestel zal van buitenlandsche nationaliteitsteekens voorzien zijn.

De reglementeering voor de vliegtuigen is dus niet dezelfde als deze voor de automobielen — want vreemdelingen die ons land bewonen, mogen wel een automobielen met een Belgische plaats bezitten.

Bovenvermelde schikking werd getroffen om radicaal te verhinderen dat vreemdelingen een oneerlijk gebruik zouden maken van een vliegtuig dat onder Belgische vlag vliegt.

Er bestaan gevallen waarin vreemdelingen hun toevlucht hebben genomen tot een strooman, om een door hen gekocht vliegtuig, in het land te laten inschrijven. Zulke misbruiken kunnen alleen voorkomen mits overreiking, aan het beheer, van valsche verklaringen, valsche facturen, enz.

Totnogtoe werd tegen zulke overtreders niet opgetreden.

IV. LUCHTWAARDIGHEID.

De tweede voorwaarde van de overeenkomst van Parijs, betreft de luchtwaardigheid.

Een vliegtuig wordt alleen voor het internationaal verkeer toegelaten, wanneer de overheid van zijn eigen land erkent dat het luchtwaardig is.

Dit principe bevrijdt het vliegtuig van het technisch toezicht van de vreemde landen — maar onderwerpt het aan een scherpe controle vanwege de autoriteit van zijn land.

Die autoriteiten zijn alleen bevoegd om het vereischte luchtwaardigheidsbewijs af te leveren.

De CINA heeft deze laatste jaren de technische voorwaarden vastgesteld, waaraan door de vliegtui-

gen moet voldaan worden. Een technische reglementeering bestaat dus.

Zij wordt in ons land vastgesteld bij koninklijke besluiten van 27 December 1930, — en 1 December 1932, zooals bij verschillende ministerieele besluiten; al die besluiten gelden alleen voor de burgerlijke vliegtuigen.

Het besluit van 27 December 1930 luidt als volgt.

Artikel 1. Geen luchtvaartuig mag zich in de lucht begeven, zoo het niet in staat van luchtwaardigheid is.

Er valt op te merken dat het verbod tegen het vliegtuig gericht is, en niet tegen diegene die er eigenaar van is of die het stuurt. Dat schijnt mij een vergissing te zijn.

Artikel 2. De staat van luchtwaardigheid van een luchtvaartuig wordt vastgesteld :

hetzij door een bewijs van luchtwaardigheid

hetzij door een vergunning.

Bedoelde vergunning wordt afgeleverd aan vliegtuigen die nog niet volledig beproefd zijn. Daar de vergunningen dienen om de vliegproeven toe te laten, zullen wij er weinig van zeggen. Wij zullen alleen de bewijzen bestudeeren.

Om een bewijs van luchtwaardigheid te bekomen, moet het vliegtuig zich niet alleen in een goeden toestand bevinden, maar het moet van een aangenomen type zijn.

Het type mag alleen aangenomen worden, wanneer het voldoet aan technische voorwaarden, door het ministerieel besluit van 17 September 1931 bepaald.

De diensten die de bewijzen van luchtwaardigheid afleveren, hebben dus een belangrijke taak.

Het koninklijk besluit zegt :

Artikel 8. Door prototype-luchtvaartuig wordt verstaan het eerste volledig toestel van zoodanigen bouw dat het zich door bijzonderheden, hetzij ten opzichte van het vliegtuig, hetzij ten opzichte van den motor, van een reeds door een type-dossier gedekt toestel onderscheidt.

De diensten der luchtvaart moeten het type-dossier, van elk prototype-vliegtuig, opmaken. Zij moeten de plannen, berekeningen en proefverslagen nazien en bewaren, om te bepalen of het vliegtuig aan de eischen van het reglement voldoet, en om het type volledig te kenschetsen.

Elke constructeur, die de aanneming van een prototype vliegtuig wenscht te bekomen, moet de plannen en berekeningen aan het beheer der luchtvaart voorleggen. Hij moet den heelen bouw en de proefvluchten aan het toezicht der officieele diensten onderwerpen. Het vliegtuig moet zelfs door een officieele proefpiloot ingevlogen worden om te bepalen of het de vereischte vluchteigenschappen bezit.

Eerst daarna kan het vliegtuig aangenomen, en het luchtwaardigheidsbewijs afgeleverd worden.

Serie-vliegtuigen, zijn toestellen die volgens reeds goedgekeurde plannen gebouwd worden. Voor hen moet alleen gecontroleerd worden of die constructie wel overeenkomstig de aangenomen plannen gebeurt.

Het gebeurt dikwijls dat vliegtuigen, in het land

gebouwd worden, volgens plannen van buitenland-schen oorsprong.

Zulks is regelmatig, wanneer bewezen wordt dat het oorspronkelijk type, aan de vereischten der reglementeering voldoet.

In den bouw van een vliegtuig mag geen wijziging gebracht worden zonder de machtiging van den luchtvaartdienst; voor alle toegelaten wijziging wordt door den dienst in het type dossier, aantekening gehouden.

Het bewijs van luchtwaardigheid is gewoonlijk geldig voor zes maanden.

Na dit tijdperk moet het vliegtuig nagezien worden. Als het zich in een goeden toestand bevindt, wordt de geldigheid van het bewijs verlengd door een nieuw tijdperk van denzelfden duur.

De bewijzen van luchtwaardigheid houden op geldig te zijn wanneer de motor een bepaald aantal werkuren overschreden heeft.

Zij houden ook op geldig te zijn bij zware schade aan het vliegtuig. In zulk geval moet het beheer verwittigd worden; een onderzoek betreffende het ongeval wordt ingesteld en de herstellingswerken gebeuren onder toezicht.

De toepassing van de verschillende toezichtsmaatregelen wordt verdeeld tusschen

het beheer der luchtvaart zelf, en

een aangenomen organisme — de Association Vinçotte.

De verdeling gebeurt als volgt :

Het beheer is alleen bevoegd voor het aannemen van de prototype vliegtuigen en voor het goedkeuren van veranderingen.

De Association Vinçotte is belast met het vernieuwen van luchtwaardigheidsbewijzen en met het toezicht over den bouw der serie vliegtuigen, waar er alleen moet nagegaan worden of de toestellen vervaardigd zijn overeenkomstig de reeds aangenomen en goedgekeurde teekeningen.

Die verdeling is niet gunstig. De ervaring leert dat de scheiding tusschen de verschillende gevallen, niet zoo klaar is als men het zou kunnen denken. Daar de Association Vinçotte alleen een toezichts-organisme is, en niet gemachtigd is om beslissingen te treffen, moet zij verslagen indienen in al de twijfelachtige en betwiste gevallen, terwijl de beslissingen door het beheer genomen worden.

Daar dergelijke gevallen talrijk zijn, is de behandeling der zaken meer ingewikkeld dan indien het beheer zelf het volledig toezicht zou uitoefenen. De onderzoekscommissie die ingesteld werd na het ongeval van Oran, heeft daar een bepaald defect in onze organisatie vastgesteld.

Bovendien, zijn de tarieven der diensten van de Association Vinçotte overdreven.

Ik heb U hier het principieel van de technische reglementeering uitgelegd.

Ik moet nog een geval bespreken :

Het geval van de in het buitenland gekochte vliegtuigen.

Wanneer een Belgische Maatschappij of een sportvlieger een vliegtuig in Frankrijk, Engeland of Italië koopt, ontvangt hij zonder moeite een Belgisch luchtwaardigheidsbewijs als hij zijn vliegtuig

in het land laat inschrijven — daar die landen behoren tot de C. I. N. A. en het beheer weet dat bedoelde staten de vereischten der C. I. N. A. dadelijk toepassen.

De eigenaar moet alleen het engelsch, fransch of italiaansch bewijs van luchtwaardigheid voorleggen, het wordt min of meer automatisch door een belgisch bewijs vervangen.

In Duitschland of in de Vereenigde Staten gekochte vliegtuigen worden ook zonder moeilijkheid luchtwaardig beschouwd, wanneer zij de belgische nationaliteit ontvangen. Er bestaat een bijzondere overeenkomst met die landen, betreffende dit onderwerp.

Artikel 30 van het besluit van 17 December 1930 regelt de kwestie der vreemde vliegtuigen. Wanneer zulke vliegtuigen over het land vliegen moeten zij voorzien zijn van een bewijs van luchtwaardigheid, uitgegeven zooals voorgeschreven bij de maatregelen van hun eigen land.

Er bestaan een zeker aantal toepassingsmaatregelen; U kunt zien dat in sommigen ervan sprake is van betalingen.

Hier bestaat een moeilijkheid. De wet van 1919 voorziet alleen de betaling van rechten voor landing of voor verblijf in de vlieghavens.

Om door middel van Koninklijke besluiten, rechten te mogen eischen ter gelegenheid van toezichtsmaatregelen, is een wettelijke tekst noodig. Dien kan men elk jaar in de begrootingswet van Verkeerswezen vinden, waar Artikel 3 bepaalt:

De Minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd taxes te innen en bij voorkomend geval, terug te betalen voor dienstleveringen gedaan naar aanleiding van het toezicht uitgeoefend door den Staat op de veiligheid der luchtschepen en vliegtuigmotoren, der geneeskundige keuring van de bemanning der luchtschepen en van alle werkzaamheden volbracht in uitvoering van de regeling betreffende de luchtvaart.

Ik acht het niet noodig aan te dringen op het feit, dat de technische reglementeering tamelijk ingewikkeld is. Voor het oogenblik is zijn onvermijdelijk. Het is alleen ten prijze van het instellen van het luchtwaardigheidsbewijs dat de belgische vliegtuigen het recht bezitten, in den vreemde zonder bijzondere toelating te vliegen.

Het aantal burgerlijke vliegtuigen belooft, ongeveer, 300 in ons land; er worden elk jaar, laat ons zeggen zes prototype vliegtuigen gebouwd.

Ik weet niet of het zou mogelijk zijn de toezichtsmaatregelen toe te passen, voor duizende vliegtuigen — maar ik ken een zeker aantal gevallen waarvan ik zeggen kan dat de tegenwoordige maatregelen ongevallen verhinderd hebben. Buitendien ken ik gevallen waar een misdrijf — zooals bij voorbeeld het aanbrngen van een niet aangekondigde verandering, de sterkte der vleugels heeft verminderd en — samen met andere omstandigheden, een vleugelbreuk en een doodelijk ongeval heeft veroorzaakt.

Sedert dit ongeval werd het brengen van niet aangekondigde en dus niet goedgekeurde veranderingen, vervolgd: Twee veroordeelingen tot een

geldboete werden, hier te Brussel, uitgesproken.

Het vliegen met een ongeldig luchtwaardigheidsbewijs heeft reeds verschillende malen aanleiding gegeven tot straffen.

Het waren boeten van 26 en 50 frank.

Het technisch toezicht is, volgens mij, tegenwoordig nog gerechtvaardigd — maar ik hoop dan toch, dank aan een grooter bewustheid en bekwaamheid der vliegtuigbouwers en herstellere, het binnen eenige jaren, mogelijk zal zijn dat toezicht te verzachten.

V. BEKWAAMHEIDS- OF GESCHIKTHEIDSBEWIJZEN.

Het principe van de reglementeering der « Bekwaamheidsbewijzen » moet weer in de C.I.N.A. gezocht worden: terwijl de Belgische maatregelen, die pas verschenen zijn, zullen gevonden worden in het besluit van 25 Juli 1938 dat in het Staatsblad van 10 December 1938 gepubliceerd werd. Bedoeld besluit zal volkomen toepasselijk worden den 30 Juni 1939.

Nu zijn wij in een overgangsperiode waar de bewijzen afgeleverd volgens de bepalingen van het oud besluit van 27 November 1919, nog waarde hebben. De nieuwe zullen waarschijnlijk niet voor twee of drie maanden uitgereikt worden.

In zulke omstandigheden kan ik alleen eenige aanduidingen geven betreffende de principen der reglementeering.

De gezagvoerder, de bestuurders, de werktuigkundigen en andere leden van het Stuurpersoneel moeten houder zijn van bewijzen van bekwaamheid, en van vergunningen, uitgereikt door den Staat waarvan het luchtvaartuig de nationaliteit bezit.

Belgische vliegtuigen moeten dus bestuurd worden, door houders van belgische bewijzen, fransche vliegtuigen door houders van fransche bewijzen, enz.

De stipte toepassing dezer voorschriften brengt dikwijls moeilijkheden mee. Wanneer een vreemde firma — laat ons zeggen een engelsch constructeur — een vliegtuig aan een Belg verkoopen wil, en het door hem laten beproeven, kan zij het niet altijd doen.

De belgische klant, niettegenstaande zijn belgisch brevet — is niet bevoegd om, als bestuurder, een proefvlucht te doen, zelfs hier te Brussel, wanneer het te verkoopen vliegtuig in Engeland ingeschreven is.

Een vreemd kooper, die een Belgisch vliegtuig aankoopt wil, mag het alleen beproeven als bestuurder, wanneer hij buiten zijn nationaal bewijs een Belgisch bewijs en een Belgische vergunning bezit.

Zulke moeilijkheden kunnen toch overwonnen worden door de aflevering door de Luchtvaartdiensten van bijzondere verklaringen of toelatingen.

De Belgische reglementeering heeft bewijzen en vergunningen ingesteld.

De bekwaamheidsbewijzen bevestigen dat hun houder de noodige bekwaamheid bezit om een bepaald luchtvaartuig te besturen, maar zij geven het recht niet het bedoeld vak uit te oefenen.

De vergunningen geven alleen het recht de bewijzen te gebruiken.

In de nieuwe reglementeering zijn de bewijzen zonder vergunning waardeloos. Het zijn min of meer eeretekens of diplomas.

Er bestaat een reeks verschillende bewijzen. De belangrijkste zijn de bewijzen van bekwaamheid of geschiktheid als bestuurder van vliegtuig. Die bewijzen bevatten verschillende categorieën: bestuurder van tourisme-vliegtuig, van luchtarbeids-vliegtuig en van openbaar verkeersvliegtuig. Er bestaan ook bewijzen van bestuurder van vrije ballon, bewijzen van werktuigkundige, van radiotelegrafist, van navigator.

De navigator is het lid van het personeel die de bekwaamheid bezit om aan boord de door een luchtvaartuig te volgen route te bepalen.

Voor lange tochten, bijzonder voor oceaanolvluchten, waar er volgens de sterren gevlogen wordt, heeft men de gewoonte de last der bepaling van de richting, aan een bijzonder lid der bemanning toe te vertrouwen.

Voor kleinere reizen is gewoonlijk de bestuurder zijn eigen navigator. In alle gevallen moet de bestuurder van een vliegtuig van openbaar vervoer, houder zijn van het bewijs van navigator.

De vlieger die aan een leerling het vliegen leert, moet houder zijn van een bewijs van instructeur.

Geen bewijs wordt afgeleverd — geen vergunning wordt hernieuwd zonder een geneeskundige keuring van den candidaat.

VI

ALGEMEENE POLITIE VAN HET LUCHTVERKEER

Wanneer een vlieger en zijn vliegtuig aan al de bepalingen der inschrijving, der luchtwaardigheids en der geschiktheidsbewijzen voldaan heeft, mogen zij vliegen. Maar het vliegen zelf wordt geregeld door het besluit van 18 Augustus 1938.

Artikel 1 luidt als volgt:

Aan boord van een luchtvaartuig dat boven 's Rijks grondgebied of territoriale wateren vliegt, moeten de volgende boeken en bescheiden aanwezig zijn:

het bewijs van inschrijving in het luchtvaartuigenregister,

het bewijs of vergunning van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en vergunningen van de leden der bemanning,

het reisdagboek of de reisbrief.

Wanneer het vliegtuig voor het openbaar vervoer gebruikt wordt, moeten bovendien aan boord aanwezig zijn:

het seindagboek,
de naamlijst der passagiers,
de manifesten van lading en de cognossementen, de ladinglijst.

De daarna komende artikels bepalen wat volgt:

In het reisdagboek moeten al de gegevens van elke vlucht vermeld worden.

De gezagvoerder is verantwoordelijk voor het houden van die bescheiden. Voor elke vlucht moet

de inschrijving door zijn handteekening bevestigd worden.

De gezagvoerder van een luchtvaartuig is er toe gehouden aan de bevoegde ambtenaren der luchtvaarterreinen alle inlichtingen te verstrekken voor het houden van de luchtvaartterreinboeken.

Artikel 10 is heel belangrijk:

Geen luchtvaartuig mag buiten een luchtvaartterrein opstijgen of landen, behoudens toelating te verleen door den Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is, of, voor militaire luchtvaartuigen, door den Minister van Landsverdediging.

Buitendien mag een luchtvaartuig, dat uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft, niet buiten een douane-luchtvaartterrein landen of opstijgen, tenzij het daartoe bijzondere toelating van den Minister van Financiën heeft verkregen.

Artikel 15 bepaalt het volgende:

Een luchtvaartuig dat wegens overmacht gedwongen is buiten een luchtvaartterrein te landen, mag slechts weder opstijgen of weggehaald worden nadat een vertegenwoordiger van de luchtvaartpolitie, of, bij onstentenis hiervan, van de plaatselijke politie, zijn reisdagboek zal gevisieerd en proces-verbaal van de landing, opgemaakt hebben. Bij voorkomend geval, moet de veroorzaakte schade geschat worden.

Wanneer de noodlanding gebeurt gedurende een vlucht naar of van het buitenland, dienen de bepalingen van artikel 16 nageleefd te worden:

Artikel 16: De gezagvoerder van een uit het buitenland komend of zich naar het buitenland begevend luchtvaartuig die wegens overmacht genoodzaakt is buiten een douane luchtvaartterrein te landen, is er toe gehouden de dichtstbijzijnde politieoverheden daarvan onverwijld te verwittigen. Met de medewerking van die overheden geeft hij ook onmiddellijk van de landing kennis aan het kantoor of den post der douanen of accijnzen die het dichtstbij gelegen is, en hij gedraagt zich naar de hem gegeven onderrichtingen.

De politie moet zich dus bezighouden met de vliegtuigen, telkens zij een vliegtuig ziet op een veld dat niet een regelmatig luchtvaartterrein is.

Misschien is het noodzakelijk hier de lijst der vliegvelden te geven.

De burgerlijke luchtvaartterreinen van het Rijk worden verdeeld in drie categorieën:

A. De openbare luchtvaartterreinen, waarop alle luchtvaartuigen mogen landen. Zulke luchtvaartterreinen kunnen door den Staat, de provinciën, de gemeenten of door privaat organismen en zelfs particulieren, aangelegd worden.

B. De particuliere luchtvaartterreinen, door private organismen of personen voor bepaalde luchtvaartuigen en voor bepaalde diensten aangelegd, zooals voor een luchtvaartschool, een vliegtuigfabriek, enz..

C. De privaatluchtvaartterreinen, door particulieren voor hun eigen gebruik aangelegd.

De militaire luchtvaartterreinen moeten, voor wat de burgerlijke luchtvaart betreft, beschouwd worden als particuliere luchtvaartterreinen.

De burgerlijke vliegtuigen mogen er niet op landen zonder een bijzondere toelating.

De vliegvelden van Brussel, Antwerpen, Oostende, Knoke-Zoute, Spa, Hasselt, St Hubert, Gosselies, zijn openbare vliegvelden.

De vier eerste zijn door den Staat aangelegd en door hem beheerd.

De terreinen van Hasselt, St Hubert en Gosselies werden door particulieren aangelegd.

Het luchtvaartterrein van Spa werd door de Gemeente aangelegd en wordt door haar beheerd.

Militaire luchtvaarterreinen bestaan te Tienen, Diest, Luik, Kortrijk en Nijvel.

In principe mogen de burgerlijke vliegtuigen op deze terreinen niet landen, behalve in geval van nood.

Om zulks te doen moet een bijzondere toelating aan het Ministerie van Landsverdediging gevraagd worden.

De overtredingen worden door de gewone rechtbanken vervolgd en gestraft, daar het verbod door de algemeene luchtverkeersreglementen voorzien wordt. Een heer, die gedurende den oorlog militair vlieger was, en die nog tot de reserve der militaire luchtvaart behoort, werd eens met een geldboete van 50 fr. gestraft omdat hij, met een burgerlijk vliegtuig, op een militair terrein zonder toelating geland was.

De militaire overheid heeft in den laatsten tijd aan een beperkt aantal personen permanente toelatingen verleend, om de militaire vliegpleinen te gebruiken. Dit is een begin van samenwerking tusschen het burgerlijk vliegwezen, en de militaire luchtvaart.

Er bestaan nog, in ons land, een zeker aantal private terreinen: Zulke terreinen zijn het meest door eigenaars van sportvliegtuigen ingericht, dicht bij kasteelen en zijn, in de meeste gevallen, alleen geschikt voor het landen van lichte sportvliegtuigen.

Het aantal vliegvelden is dus, in ons land, eerder beperkt.

Er zijn nog groote steden, zooals Gent, Bergen, Namen, enz., die geen luchtvaartterrein bezitten.

De toestand van het veld van St. Denys Westrem is niet klaar. Tegenwoordig is het niet als luchtvaartterrein aangenomen. Doch, in talrijke gevallen werd toelating gegeven om er op te landen. De vliegclub van Gent beroept zich op die toelatingen om te beweren dat het terrein van Sint Denijs van nu af een particulier vliegveld is.

Ik heb reeds van douane luchtvaartterreinen gesproken.

Toldiensten fungeren op de vliegvelden van Brussel, Antwerpen en Oostende, zooals, gedurende den Zomer, op het vliegveld van het Zoute.

Het Koninklijk Besluit van 18 Augustus 1938 regelt het gebruik en het beheer der luchtvaarterreinen tot in de bijzonderheden. Vele bepalingen van bedoeld besluit zijn van administratieven aard. Toch stelt artikel 37 een principe vast. Op elk luchtvaartterrein wordt een genummerd en gewaarmerkt register gehouden. In die registers worden de uren van opstijging of van landing van elk

vliegtuig ingeschreven, alsmede de plaats van waar het komt en waarnaar het zich begeeft.

Om de naleving van al de bepalingen der reglementen te verzekeren, werd de bevoegdheid van ambtenaar der gerechtelijke politie aan sommige leden van het personeel der vliegvelden verleend.

De Directeur van het beheer der luchtvaart is hoofdinspecteur; de luchthavenmeesters zijn inspecteur.

VII. REGELING VAN HET VERKEER.

Het is echter wanneer de vliegtuigen in de lucht zijn, dat de overtredingen de meeste schadelijke gevolgen kunnen hebben.

1. Hoogte.

U kent allen het geval van den Hollandschen vlieger die zoo laag vloog langs de kust dat hij te Duinbergen een jong meisje gedood heeft. Dit gebeurde in Juni 1936.

Botsingen van vliegtuigen zijn gevaarlijk: In de meeste gevallen storten beide vliegtuigen neer.

De stipte naleving van al de verkeersreglementen moet geëischt worden en het toezicht moet zich over heel het land uitstrekken. Daar de luchthavenmeesters alleen toezicht kunnen uitoefenen op de omstreken van de vliegvelden, is de medewerking van alle politieambtenaars noodig.

Een dikwijls besproken of betwiste zaak is de hoogte waarop een vliegtuig vliegen moet. Artikel 18 van het besluit van 18 Augustus 1938 bepaalt:

Geen luchtvaartuig mag op een lagere hoogte vliegen dan de kleinste veiligheidshoogte:

Bij het vliegen boven steden, agglomeraties of druk bezochte vergaderplaatsen als standen, renbanen, stadions, enz., is de kleinste veiligheidshoogte die welke aan een luchtvaartuig toelaat buiten de plaats waarboven gevlogen wordt, te landen indien zijn motor stilvalt zonder dat die hoogte echter kleiner mag zijn overdag dan 300 meter boven den grond voor de eenmotorige en 150 meter voor meermotorige toestellen. Des nachts mag die hoogte niet kleiner zijn dan 600 meter voor alle luchtvaartuigen.

In alle andere gevallen behalve bij het opstijgen en het dalen, is de kleinste veiligheidshoogte die welke overeenstemt met een hoogte van 150 meter boven den grond.

Het verbod van te lange vluchten bestond reeds vóór het verschijnen van het besluit van 1938. Zelfs met de oude reglementering werden zekere overtredingen gestraft.

Voor het vliegen op lage hoogte boven een stadion werd, in twee verschillende gevallen, een geldboete van 50 fr. uitgesproken.

Hier spreek ik niet over het geval van Duinbergen, waarbij men te doen had met manslag door onvoorzichtigheid en waar de straf één jaar gevangenzetting bedroeg.

2. Klasseering der luchtvaartuigen.

Sommige belangrijke regels van het luchtverkeer werden door het besluit van 15 Juni 1937 vastgesteld.

Als wij dit besluit ontleden, stellen wij vast dat de principen van de C.I.N.A. een volledige toepassing krijgen. De C.I.N.A. heeft een zekere éerminologie voortgebracht. Die terminologie werd in het bedoeld besluit nageleefd.

Een toestel dat in de lucht kan gehouden worden ten gevolge van door de lucht uitgeoefende krachten, is een luchtvaartuig.

Dit is het algemeenste woord. Het Fransch woord is «atronef». Wil men de wijze bepalen, waarop die luchtkrachten uitgeoefend worden dan beschikt men over nauwkeurige uitdrukkingen.

Als de luchtkrachten statisch voortgebracht worden, is het toestel een aerostaat.

Als de luchtkrachten ontstaan ten gevolge van weerstands- of reactiekrachten op vlakken die zich ten opzichte van de omringende lucht bewegen, is het toestel een «aerodyne».

Al die toestellen kunnen ofwel van motoren voorzien zijn, ofwel motorloos zijn.

Dienvolgens hebben wij een nieuwe classificatie :
De aerostaten zijn :

ballons als zij geen motor bezitten, luchtschepen wanneer zij er bezitten.

De aerodyne zijn :

zweefvliegtuigen als zij motorloos zijn
vliegtuigen wanneer zij motoren bezitten.

Die terminologie moet wel begrepen worden, wil men het besluit van 15 Juni 1937 ontleden.

3. *Kruisen en inhalen.*

Wanneer er gevaar van botsing bestaat, moet, in principe een aerodyne met motor, uitwijken voor een aerostaat of voor een aerodyne zonder motor. Een van een motor voorziene aerostaat — dus een luchtschip — moet voor alle motorlooze toestellen uitwijken.

Dergelijke regels bestaan ook voor de zeevaart, waar de stoomschepen voor de zeilschepen uitwijken moeten. Maar het belangrijkste geval is natuurlijk het geval van twee gewone motorvliegtuigen. Indien zulke toestellen recht of bijna recht tegen elkander in sturen, moeten beide, naar rechts uitwijken.

Indien twee motorvliegtuigen koersen volgen, welke elkander kruisen, moet het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechter kant heeft, voor dit laatste uitwijken.

Die twee bepalingen zijn dus dezelfde als degene welke op de voertuigen toegepast worden.

Maar voor de overschrijding is dit het geval niet.

Een vliegtuig dat een ander inhaalt moet, om het voorbij te vliegen, zijn eigen koers naar rechts verleggen — en niet naar links zooals voor de rijtuigen.

4. *Omgeving der vliegpleinen.*

De bepaling betreffende het luchtverkeer op de luchtvaartterreinen of in de nabijheid van deze zijn de belangrijkste. Daar is, inderdaad, de kans van botsing het grootst.

a) Er moet altijd worden uitgeweken voor een vliegtuig dat aan het landen is.

b) Een luchtvaartuig dat op het punt is op te

stijgen mag zulks niet doen als er gevaar bestaat voor aanvaring met een ander luchtvaartuig.

c) Indien twee vliegtuigen terzelfdertijd een luchtvaartterrein naderen met de bedoeling daarop te landen, heeft het laagst vliegend luchtvaartuig het recht eerst te landen; het hooger vliegend vliegtuig moet de plaats laten aan het lager vliegend toestel.

d) Het is verboden, behalve bij het landen en het opstijgen, juist over een openbaar luchtvaartterrein te vliegen.

e) Een vliegtuig dat in de nabijheid, d.w.z. op een afstand van minder dan 200 meter van een openbaar vliegveld vliegt, moet het terrein steeds aan de linkerzijde houden.

De bochten rond het terrein moeten dus naar links geschieden.

Die twee bepalingen zijn alleen toepasselijk wanneer het vliegtuig op min dan 700 meter hoogte vliegt.

f) Het uitvoeren van kunstvluchten is ook verboden binnen een afstand van 4000 meter van het dichtstbijgelegen punt der grens van een openbaar luchtvaartterrein — tenzij het vliegtuig zich op een hoogte van meer dan 2000 meter bevindt.

Het is mij niet mogelijk U al de bepalingen van het verkeersreglement uit te leggen. Daarom moet ik er mij bij beperken alleen de belangrijkste aan te halen.

De bepalingen betreffende het opstijgen of het landen behooren tot de allerbelangrijkste.

5. *Opstijgen en landen.*

a) Wanneer een vliegtuig opstijgt of landt moet het zulks doen tegen den wind.

Dit is geen willekeurige bepaling. Daar de hefkraft van de relatieve beweging tegenover de lucht afhangt, kan een vliegtuig langzamer vliegen tegen den wind dan met den wind.

Voor de veiligheid van het opstijgen en van het landen is het noodig dit te doen met de kleinste snelheid tegenover de aarde.

De veiligheid eischt dus dat die manoeuvres tegen den wind gebeuren.

Het reglement zegt dat, indien op het luchtvaartterrein een landings-T aanwezig is, de vliegtuigen altijd opstijgen of landen moeten in de richting aangewezen door die T, d.w.z. volgens de richting van het groot of verticaal been naar het horizontaal been van de T.

Wanneer er wind heerscht moet de T volgens de richting van den wind geplaatst worden. Zulks gebeurt automatisch, daar de T door een windwijzer gedreven wordt.

Tijdens windstilte is de hoofdzaak te beletten dat de vliegtuigen in alle richtingen zouden dalen of opstijgen.

De T bepaalt gedurende de stilte een willekeurige richting : de vliegtuigen zijn verplicht die richting te volgen.

Er bestaan dikwijls andere aanwijzers van windrichting op de vliegvelden — zooals de windmouw, de rookpot. Die toestellen kunnen van nut zijn in

zekere gevallen, maar zijn onvoldoende gedurende de stilte, vermits zij dan niets aanduiden.

Wanneer een T en andere windrichtingsaanwijzers samen aanwezig zijn en niet dezelfde richting aanduiden, zijn de vliegtuigbestuurders gedwongen de aanduidingen van de T te volgen.

b) Een daling in rechte lijn welke op ten minste 300 meter buiten de grenzen van het landingsterrein dient aan te vangen, moet iedere landing voorafgaan.

c) Een vliegtuig, dat op een luchtvaartterrein landt, moet ruim aan zijn linker zijde laten elk vliegtuig dat reeds geland is, of op het punt is te landen, of bezig is met opstijgen of op het punt is zulks te doen.

d) Wat de manoeuvres op den grond betreft, is het volgende voorgeschreven :

Een vliegtuig dat zich op den grond beweegt, moet in principe ofwel den rand van het luchtvaartterrein volgen — ofwel zich verplaatsen in de richting waarin moet worden beland.

De toepassing van die bepaling zou dikwijls de vliegtuigen dwingen zeer lange wegen op den grond te doorlopen. Om den weg te verkorten wanneer een vliegtuig zijn opstijgingsplaats of den rand van het terrein bereiken wil, wordt toegelaten het landingsterrein te kruisen, op voorwaarde dat het vliegtuig alle bochten naar links beschrijft en dat het voor elk opstijgend of landend vliegtuig de baan vrijlaat.

6. Lichten.

De verkeersreglementen bevatten altijd een deel waarin de kwestie der lichten besproken wordt.

Wat de luchtvaart betreft, moeten van dertig minuten na zonsondergang tot dertig minuten voor zonsopkomst de verschillende klassen van luchtvaartuigen van lichten voorzien zijn.

De gewone vliegtuigen — wat men, in het reglement, beschrijft als « een aerodyne voorzien van een voortstuwingsinrichting », — moeten drie lichten voeren.

Aan de rechterzijde, een groen licht

Aan de linkerzijde, een rood licht

Aan de achterzijde, een wit licht.

Wanneer men juist voor het vliegtuig staat, kan men het groen en het rood licht samen zien. In alle andere omstandigheden ziet men enkel één licht.

De luchtschepen moeten vier lichten dragen : t.t.z. de zelfde lichten als de vliegtuigen, plus een wit vuur van voren. Dit laatste licht moet ook zijdelings zichtbaar zijn.

De zweefvliegtuigen moeten een rood licht voeren, dat zooveel mogelijk rondom zichtbaar dient te zijn.

Hetzelfde wordt van de vrije ballons geëischt. Bedoeld licht moet dan van vijf tot tien meter onder de mand gevestigd worden.

VIII. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN.

I. — *Er moeten dikwijls bijzondere of nieuwe bepalingen ter kennis van de vliegers gebracht worden.*

Het besluit van 15 Juni 1937 voorziet het volgende :

« Art. 54. — Bijzondere voorschriften betreffende het verkeer der luchtvaartuigen boven het grondgebied van het Koninkrijk, in de nabijheid van de luchtvaartterreinen of op andere plaatsen, kunnen worden vastgesteld — zelfs in afwijking van de bepaling van dit reglement op voorwaarde dat deze bijzondere reglementen behoorlijk worden bekend gemaakt en dat zij, in elk geval, door uitzonderlijke omstandigheden worden gewettigd. »

Het voorschrijven dezer bijzondere bepalingen gebeurt door middel van « Berichten aan Luchtvaardenden ».

Dikwijls zijn die Berichten, alleen waarschuwingen, b.v. wanneer er aangekondigd wordt dat een gedeelte van een vliegplein modderachtig is of hersteld wordt. Soms zijn het toch berichten van grooter belang die aldus aangekondigd worden.

a) Verboden gebieden.

Het vliegen boven de omgeving van Luik of van Namen is, wegens militaire redenen, verboden.

Die gebieden zijn aan de luchtvaart verboden.

De noodige inlichtingen betreffende de verbodene gebieden worden door de Berichten gegeven.

b) Verkeer van luchtvaartuigen in de wolken en verkeer onder omstandigheden van slecht zicht.

Belangrijke maatregelen werden, eenige weken geleden, getroffen om aanvaringen te vermijden. Zij werden in Bericht nr. 57 van 16 December 1938, beschreven, en zijn als proefneming, van toepassing voor een termijn van zes maanden.

Het luchtruim boven het Belgisch grondgebied wordt verdeeld in drie zonen.

Die zonen zijn vastgesteld als volgt :

1° de eerste — zone A — omvat geheel het gedeelte van het luchtruim gelegen tusschen den grond en een hoogte van 750 m. boven den zeespiegel — met uitzondering van het gedeelte dat zich uitstrekt boven het gebied begrensd door een kring, met een straal van 50 km. die het luchtvaartterrein van Brussel als middelpunt heeft.

2° de tweede — zone B — bevat het gedeelte der luchtruimte die boven de zone A gelegen is, en die zich uitstrekt van 750 tot een hoogte van 1500 m. boven den zeespiegel.

3° de derde — zone C — bevat geheel het luchtruim, dat niet tot beide voorgaande zonen behoort, t. t. z. van den grond af, het gebied rondom Brussel en boven de 1500 m., het heele land.

Wanneer zonen waarvan hierboven sprake, geheel of gedeeltelijk door wolkenlagen ingenomen zijn — mag door die zonen slechts onder de volgende voorwaarden gevlogen worden.

Zonen A en C : Het vliegen in wolken is, in deze zonen, verboden voor al de luchtvaartuigen die niet in draadloze verbinding zijn met een der Belgische luchtvaartstations.

De vliegtuigen moeten, aan het luchtvaartstation van het district waarboven zij vliegen, kennis geven van het oogenblik waarop zij in en uit de wolken komen.

De luchtvaartstations zullen de vliegtuigen ver-

wittigen of er andere luchtvaarttuigen in hetzelfde gebied en op dezelfde hoogte vliegen. Zij zullen, zoo noodig, aan de vliegtuigen verschillende vlieg-hoogten voorschrijven — om aanvaringen te vermijden.

Zone B : Dit gebied is, in beginsel, voorbehouden voor de blindvlieg-oefeningen van de militaire luchtvaart. De gebruikte militaire vliegtuigen zijn gewoonlijk niet met radio-instellingen uitgerust : Het is de militaire overheid die — door haar bevelen — de vliegtuigen tusschen de verschillende streken van het land verdeelt, om botsingen te vermijden.

De hierboven beschreven voorschriften zijn een compromis tusschen de eischen van het burgerlijk verkeer en die van de militaire luchtvaart.

Bijzondere bepalingen om de vliegtuigen, in geval van heel laag wolkendek of slecht zicht, tot het luchtvaartterrein van Brussel te leiden, door middel van radio peilingen, bestaan nog. De studie van deze voorschriften is van technischen aard en zou ons van het wettelijk oogpunt verwijderden.

II. — *Politieke omstandigheden zijn dikwijls oorzaak van nieuwe reglementen.*

In 1936, toen de Regeering den uitvoer van oorlogsmaterieel verbood — gebeurde zulks niet zonder verwickelingen voor de luchtvaart, daar de vliegtuigen als oorlogsmaterieel beschouwd werden.

De reglementeering, die nog in begin 1939 in voege is, voorziet dat de uitvoer slechts kan toegelaten worden wanneer er een uitvoervergunning uitgereikt wordt door het ministerie van Economische Zaken. Wanneer het bewezen is, dat een vliegtuig geene militaire waarde heeft, wordt een vrijstelling afgeleverd.

Er wordt noch vergunning noch vrijstelling verischt :

a) voor de verkeersvliegtuigen van de vaste lijnen ;

b) voor de vreemde vliegtuigen in doorvoer in België, onder dekking van een douane passe boekje.

Buiten en behalve de vergunning, worden nog andere maatregelen getroffen om te verhinderen dat vliegtuigen zich naar Spanje zouden begeven.

De hoeveelheid benzine, die een vliegtuig mee nemen mag, wordt beperkt op een hoeveelheid die niet toelaat Spanje in een vlucht te bereiken. Er wordt aan de Fransche autoriteiten overgelaten te verhinderen dat het vliegtuig een ongeoorloofde reis zou doormaken.

De voorschriften die den uitvoer van vliegtuigen tegenwoordig beperken zijn, laten wij hopen, van een tijdelijk karakter.

Vooraleer de studie van de verkeersbepalingen te eindigen moeten wij nog twee bijzondere kwesties bespreken.

III. — *Welke bepalingen worden, op de zweefvliegtuigen, toegepast ?*

De zweef toestellen zijn, in de meeste gevallen, motorlooze vliegtuigen die door een lier in de lucht getrokken worden : zij kunnen een hoogte van 100

meter bereiken en blijven zelden meer dan twee minuten in de lucht.

Tot nu toe heeft het beheer der luchtvaart zich niet kunnen bezig houden met het toezicht van die toestellen.

Artikel 116 van het besluit van 18 Augustus 1938 zegt uitdrukkelijk :

Geen enkele bepaling van dit besluit en van de bestaande luchtvaart reglementeering, met uitzondering echter van het reglement betreffende het luchtveerkeer (besluit van 15 Juni 1937) is toepasselijk op de zweef toestelen.

Het vliegen met zweefvliegtuigen is tegenwoordig (1) volkomen vrij ; alleen zijn de verkeersvoorschriften van toepassing op hen.

Die toestand is tijdelijk. Voor veiligheidsredenen zou het wenschelijk zijn de uitvoering van zweefvluchten, in slechte of gevaarlijke omstandigheden, te kunnen verhinderen.

In 1937 hebben er zich twee doodelijke ongevallen voorgedaan — niettegenstaande de zeer beperkte verspreiding van dit sport in ons land.

Er bestaan enkele zweefers, die door motorvliegtuigen kunnen gesleept worden, en dus een groote hoogte bereiken.

Het is alleen wegens ontoereikendheid van de diensten der luchtvaart dat het zweefvliegen aan al de voorschriften ontsnapt.

De reglementeering zal, op dit gebied, langzamerhand voltooid worden.

IV. — *Welk gedeelte van de reglementeering dient op de militaire vliegtuigen toegepast ?*

De militaire vliegtuigen worden in het vliegtuigregister van het beheer der burgerlijke luchtvaart, niet ingeschreven ; zij dragen de door het besluit van 1931 voorziene kenmerk niet, maar zij dragen de bekende driekleurige kokardes.

De militaire vliegers moeten niet houder zijn van de burgerlijke geschiktheidsbewijzen, de vliegtuigen moeten niet het luchtwaardigheidsbewijs bezitten.

Toch moeten de militaire vliegtuigen de algemeene luchtverkeersbepalingen toepassen. De overtredingen van de luchtverkeersbepalingen, door militaire vliegers begaan, moeten gestraft worden op dezelfde manier als de overtredingen betreffende het straatverkeer, door de chauffeurs van militaire wagens begaan.

IX. — **TOEPASSINGSMOEILIKHEDEN.**

Er bestaat, in ons land, een volkomen scheiding tusschen de militaire luchtvaart en de burgerlijke luchtvaart.

De burgerlijke luchtvaart hangt af van het ministerie van Verkeerswezen. De bevoegde minister wordt, in de koninklijke besluiten, genoemd « Onzen Minister die met het bestuur der Luchtvaart belast is ».

De militaire luchtvaart hangt natuurlijk van het ministerie van Landsverdediging af.

De betrekkingen tusschen die twee takken der

luchtvaart zijn onvoldoende. Dit kunt U, op het luchtvaartterrein van Brussel, wel zien. Het terrein van Brussel is een gemengd vliegveld: het is ter beschikking van het burgerlijke verkeer — maar het wordt ook door militaire escaders gebruikt.

De militaire gebouwen zijn ondergebracht op het Westen van het terrein. De burgerlijke op het Oosten. De instellingen, gebouwen en loodsen van beide zijn ver afgelegen de eene van de andere.

Het vertrek of de aankomst van de burgerlijke vliegtuigen wordt in het luchtvaartterreinboek van het burgerlijke luchtstation ingeschreven, terwijl de vluchten van de militaire vliegtuigen door de militaire overheid genoteerd worden.

De naleving van verkeersbepalingen is moeilijk, daar de inrichting der loodsen, het bestaan van twee centra — het burgerlijk en militair centrum — het niet gemakkelijk maken de verkeersregeling toe te passen.

Daar een doeltreffende reglementeering vroeger niet bestond, was tot in de laatste tijden de naleving der verkeersbepalingen erbarmelijk te Brussel. De ministerieele besluiten, betreffende het luchtverkeer, waren door het Parket onwettig geacht, en het beheer kon tegen de overtreders niet ingrijpen.

Met de publicatie, in het Staatsblad van 10 December 1938, van het laatste koninklijk besluit betreffende het luchtverkeer, zal de toestand verbeteren.

Om een gedacht te geven van de drukte die op het vliegplein van Brussel heerscht, zal ik u de volgende getallen opgeven.

Elk jaar, telt men te Brussel: 6100 dalingen van vervoervliegtuigen, 22500 dalingen van militaire vliegtuigen, 9000 dalingen van toerist of private vliegtuigen.

Het aantal opstijgingen is, op het einde van het jaar, het zelfde als het aantal dalingen.

Te zamen heeft men dus, per jaar, 75.800 dalingen of opstijgingen.

Gedurende de winterdagen is het vliegveld heel stil. De zomerdagen, waarop het aantal 400 bereikt, zijn niet zelden. Gedurende de drukste uren, bereikt het aantal vliegtuigen die te Brussel landen of opstijgen, meer dan 40 per uur, wat beter dan een lang betoog aanduidt dat de toepassing der verkeersbepalingen noodzakelijk is.

Alhoewel de principes der regeling wel bepaald zijn, leiden nog toepassingskwesties tot moeilijkheden.

Dit gebeurt vooral in de gevallen waarmede het leger gemeoid is, bij voorbeeld in het geval van aankoop van vliegtuigen voor het leger.

Wanneer het leger een reeks van 20 of 30 vliegtuigen, van een door het leger aangenomen type, hier in het land aan een fabriek bestelt, worden die toestellen onder het toezicht van den militaire controle dienst gebouwd.

Maar zij worden alleen gekocht en aangenomen wanneer elk van hen zijn proeven gedaan heeft. Dus behoren zij tot den constructeur wanneer zij hun eerste proefvluchten uitoefenen, en worden zij door den piloot van den constructeur, gedurende die proefvluchten, bestuurd.

Daar zij eigendom zijn van den constructeur, gewoonlijk een Maatschappij, zijn ze nog burgerlijke vliegtuigen. Maar zij vliegen twee of drie maal, en dan worden zij door het leger aangenomen.

Deswegen worden zij, vanaf het begin, met de militaire erkenningsteekens bedekt: zij dragen niet de letters die de burgerlijke Nationaliteits kenmerken aanduiden, en het beheer acht het niet noodig die vliegtuigen in het vliegtuigregister in te schrijven.

Zoolang er geen ongeval voorkomt, gaat alles wel. Maar er is eens, in 1933, een ongeval gedurende die proefvluchten gebeurd, en daar alle ongelukken altijd samen vallen, had de burgerlijke vlieger een van zijn vrienden meegenomen, die liefhebber van kunstvluchten was en die de loopings wou mee maken, die gedurende de proeven moesten gedaan worden.

Een vleugel van het vliegtuig brak in de lucht: de bestuurder en zijn passagier moesten met hun valschermdalen, maar de passagier verloor een hand in het ongeval.

Het vliegtuig was natuurlijk in stukken gevallen. De landwacht verwittigde onmiddellijk de overheid.

De militaire Auditeur zei: Ik heb met die zaak geen uitstaans; het vliegtuig behoort niet tot het leger en de twee inzittenden zijn burgerlijke personen.

De Procureur des Konings was bevoegd om het onderzoek in te stellen. Wanneer hij wou zien of de bepalingen der luchtregeling toegepast waren, was de uitslag schitterend.

Het vliegtuig was niet als burgerlijk luchtvaartuig ingeschreven; het bezat geen luchtwaardigheidsbewijs noch vergunning. De diensten der burgerlijke luchtvaart konden geen uitleg geven betreffende de oorzaak van de vleugelbreuk. Het door het leger gebruikte vliegtuigtype was nooit door de diensten der burgerlijke luchtvaart goedgekeurd geweest.

Werd een nalatigheid begaan gedurende den bouw, die onder toezicht van den militaire controle dienst gebeurde? Of was het vliegtuigtype zelfs te zwak voor de goede uitvoering der loopings?

Was de breuk het gevolg van een fout in de behandeling vanwege den bestuurder?

Het beheer der Burgerlijke Luchtvaart was niet in staat een antwoord te geven op die kwesties. Het instellen van een onderzoek zou moeten begonnen zijn met het onderzoeken van de plannen en berekeningen van bedoeld vliegtuig — documenten die door het leger als geheim beschouwd worden... zoodat het beheer der luchtvaart weigerde zich met die kwestie te bemoeien...

De Procureur des Konings oordeelt dat bij een deskundig onderzoek, moeilijk zou kunnen vastgesteld worden of een strafbare daad gepleegd werd, ter gelegenheid van het ongeval.

Daar hij zich enkel bezig hield met een mogelijke inbreuk, seponeerde hij de zaak.

Zoo vond de betwisting een einde, maar de aandacht werd op de onregelmatigheid van den toestand van zulke vliegtuigen niet getrokken, en dergelijke toestanden bestaan nog.

In 1935, vond hier te Brussel een Engelsche vlieger, Trower genoemd, den dood toen hij een Engelsch vliegtuig aan de Belgische militaire overheid aanbood. Het vliegtuig was het eigendom van een Engelschen constructeur, maar was hier gekomen zonder het regelmatig Engelsch bewijs van luchtwaardigheid, dat het zou hebben moeten bezitten.

Dit kon gebeuren omdat het vliegtuig voor het leger bestemd was, en, hier te Brussel, zich niet had aangeboden op het burgerlijk luchtstation, waar de papieren regelmatig nagezien worden, maar zich rechtstreeks in de militaire loodsen begeven had.

In dit geval werden de bepalingen der wet van 1922 niet nageleefd, maar het schijnt dat niemand de zaak verder heeft willen onderzoeken.

X. UITBATING DER LUCHTVAART

Een andere vraag rijst nu op : wat kan men met een vliegtuig verrichten ?

In feite zijn er twee soorten vliegers : de liefhebbers en de beroepsvliegers. De liefhebbers vliegen voor hun vermaak en op eigen kosten, het zijn de toerismepiloten.

Het besluit op de bevoegdheidsbewijzen voorziet dat de piloten die het brevet voor toerisme bezitten — officieele genoemd geschiktheidsbewijs als bestuurder van toerismevliegtuig — zich niet mogen toewijden aan winstgevende werkzaamheden betreffende de luchtvaart. De beroepsvliegers integendeel mogen vliegen met een winstgevend doel, maar zij moeten voorzien zijn van bewijzen die overeenstemmen met hogere vereischten, aldus de brevetten voor piloten van luchtarbeid, de brevetten voor piloten van het openbaar luchtvervoer.

De officieele benoemingen zijn : geschiktheidsbewijs voor luchtarbeid; geschiktheidsbewijs als bestuurder van verkeersvliegtuig.

Dat verschil in het doel van de luchtvaart vindt men terug in de classeering der benuttigde vliegtuigen. De verschillende soorten kunnen zijn : toerisme — openbaar vervoer — of luchtarbeidsvliegtuigen. Die onderverdeling is hier meer van administratieve aard, want de technische voorschriften verschillen niet merkkelijk onder elkander voor die verschillende vliegtuigtypen.

Een belangrijk punt valt op te merken :

Alle bezoldigde werkzaamheid in de luchtvaart moet uitdrukkelijk toegelaten zijn. — Art. 19 van het Koninklijk besluit van 18 Augustus zegt dat duidelijk.

Artikel 19 : Voor de uitoefening van een dienst tot exploitatie van luchtvervoer en van luchtarbeid, als vliegschool, evoluties van luchtvaartuigen die openbare vertooningen zijn, luchtfotographie, publiciteit of propaganda door middel van luchtvaartuigen, is de voorafgaande toelating vereischt van Onzen Minister, die met het bestuur der luchtvaart belast is. Behoudens bijzondere omstandigheden, ter beoordeeling van Onzen Minister, die met het Bestuur der Luchtvaart belast is, wordt die toelating

enkel aan personen van Belgische nationaliteit verleend.

Maar die schikking heeft in het verleden aanleiding gegeven tot talrijke conflicten.

Niemand betwist dat de inrichting van een dienst voor openbaar vervoer aan de voorafgaande machtiging door den Staat moet onderworpen worden. Doch vliegers hebben zich eenige bestaansmiddelen willen verschaffen door hun luchtwerkzaamheden zonder de voorafgaande toelating van den Staat te hebben aangevraagd. Men moet inderdaad bekennen dat het vliegen heel duur kost. Met toerismevliegtuigen kost een uur vliegen ten minste van 3 à 400 frank. Alle liefhebbers kunnen zich geen vermaak verschaffen dat zoo duur kost, en talrijk zijn dan ook diegenen die met het vliegen eenig geld trachten te verdienen, en zulks zonder de voorafgaande machtiging van den Staat.

Het neerwerpen van strooibrieven, bij voorbeeld, kan voor de vliegers eenige winst opleveren. Doch talrijke formaliteiten zijn daarvoor vereischt.

Krachtens het Koninklijk besluit van 18 Augustus, dient het neerwerpen van strooibrieven voorafgaandelijk toegelaten door :

a) de gemeente op wier grondgebied de strooibrieven moeten afgeworpen worden.

b) het beheer der Luchtvaart waaraan de tekst eerst moet onderworpen worden.

Die machtiging wordt altijd geweigerd wanneer het strooibrieven van politieke aard geldt. De machtiging door de gemeente is volstrekt noodzakelijk, want deze laatste kan, beter dan het centrale bestuur, oordeelen of zekere strooibrieven van dien aard zijn dat zij de openbare veiligheid zouden storen.

Over eenige jaren, tijdens de IJzerbedevaart te Diksmuide, werden tamelijk beleedigende strooibrieven voor de deelnemers aan de bedevaart uitgeworpen. Bij die strooibrieven werden de deelnemers inderdaad voor « slechte Belgen » uitgemaakt.

Die buitensporigheid van eenige toerismepiloten gaf aanleiding tot een lichte veroordeeling, maar zij vestigde de aandacht van de openbare macht op de noodzakelijkheid van het neerwerpen van strooibrieven nauwkeurig te bewaken. Daar voor dit werk eenige bezoldiging kan worden vergund, heeft het Beheer der Luchtvaart het recht, indien het de reglementen stipt wil toepassen, zulks aan de toerismepiloten te verbieden en het uitsluitend toe te laten aan de piloten voor den luchtarbeid. Het Beheer mag zelfs eischen dat de benuttigde vliegtuigen zouden geklasseerd worden in de reeks « luchtarbeidsvliegtuigen ».

Die stipte toepassing zou nochtans niet steunen op veiligheidsredenen, want het neerwerpen van strooibrieven kan gedaan worden door welken liefhebbersvlieger ook. Het vliegtuig dient geen bijzondere technische eigenschappen te bezitten. Hier ontdekken wij een punt der reglementeering waar de veiligheidsvoorwaarden niet enkel meer beslissend zijn, maar waar administratieve redenen tusschen komen.

Een ander punt, dat aanleiding gegeven heeft tot vele overtredingen, is de opleiding der piloten.

Een toerismepiloot en zelfs een beroepsvliegtuigbestuurder zijn er niet toe gemachtigd leerlingen op te leiden. Voor het opleiden van leerlingen is altijd een voorafgaande machtiging vereischt. De voorwaarden waaronder die machtiging wordt vergund werden vastgesteld bij het Koninklijk besluit van 31 Juli 1936. Naar dat besluit moet de instructeur volkomen bevoegd zijn. Bij het besluit betreffende de bewijzen worden de voorwaarden vastgesteld waaronder het bekwaamheidsbewijs van instructeur afgeleverd wordt.

Het onderricht kan slechts worden verstrekt in erkende scholen, die moeten beschikken over een bijzonder goedgekeurd materieel en die slechts kunnen fungeeren op zekere vliegvelden buiten de uren van groot verkeer. Het laat geen twijfel dat die beperkende voorwaarden hier de veiligheid voor doel hebben en, ik moet het bekennen, dat doel is bereikt.

Sedert meer dan 15 jaar staat de werking van de vlieg scholen onder het toezicht van het Beheer der Luchtvaart dat, zelfs vóór het verschijnen van het Besluit van 1936, enkel scholen erkende die een minimum waarborgen leverden. Op 15 jaar tijd hebben wij slechts bij het opleiden één doodelijk ongeval te betreuren, het ongeval dat in de maand Juni laatstleden is overkomen aan den heer de Montpellier op het vliegveld te Brussel.

Drie jaar geleden heeft het beheer der Luchtvaart een echten strijd moeten voeren tegen een onregelmatig opleidingsbedrijf. Een zekere heer had het beheer letterlijk... getrotseerd en ging er fier op, bijna onder de oogen der overheden van het vliegplein, lessen te geven.

Wanneer hij met een leerling vloog, op een vliegtuig waar een dubbel drijfwerk ingericht was, kon hij altijd beweren dat die leerling een vriend was dien hij natuurlijk het recht had op een luchttochtje uit te noodigen.

De werking van den betrokkene was van dien aard dat zij de veiligheid benadeelde en over heel het vliegwezen het wantrouwen wierp. Die fortuinzoeker had er zich op toegelegd oude min of meer herstellde, maar wel geverfde, vliegtoestellen te verkoopen aan onwetende liefhebbers die terzeldertijd voor het toestel, voor de opleiding en het brevet betaalden.

Hij maakte aldus eenige slachtoffers in België. Ik heet ze slachtoffers, omdat de leerlingen, die hij had opgeleid, zich niet mochten voorstellen voor het bekomen van het bewijs van vliegtuigbestuurder. Zij mochten nooit bekennen uit welke school zij kwamen. Nadat zij dus hun leertijd in een onwettige school hadden doorgebracht, moesten zij opnieuw eenige vluchten gaan doen in een regelmatige school vooraleer hun brevet aan te werven. Daarboven waren de vliegtuigen die aan die leerlingen verkocht werden, dikwijls waardeloos: in alle omstandigheden was hun prijs overdreven voor hun waarde.

Die zonderlinge nijveraar kon niet ernstig worden veroordeeld voor zijn bijzondere werking die ten zeerste nadeelig was voor het vliegwezen.

Door zijn bijval aangemoedigd, overtreedt hij

openlijk de besluiten waarbij de verkoop van luchtvaartmaterieel aan Spanje verboden wordt. Maar, ditmaal werd hij tot een zware straf veroordeeld en hij vond het verkieslijk zich te gaan vestigen in Frankrijk.

Andere werkzaamheden kunnen nog den vlieger aantrekken, b.v. het photographieeren, het inrichten van openbare vertooningen door middel van vliegtuigen, en zelfs het smokkelen.

Het photographieeren is, in principe, verboden. Geen photographietoestel mag meegenomen worden zonder bijzondere toelating.

In de meeste gevallen moet de aanvrager de gebouwen, wijken of steden, die hij photographieeren wil, aandoen. De toelating wordt alleen verleend wanneer het Departement van Landsverdediging geen bezwaar ziet in het opnemen der bedoelde photographiën.

Het photographieeren kan iets onbrengen: in vele gevallen zijn luchtphotographiën van groote waarde in 't bijzonder voor het opmaken van landkaarten. Maar om tot zulke doeleinden te kunnen gebruikt worden, moeten de photographiën met heel kostbare toestellen opgenomen en bewerkt worden: dat kan alleen uitgebaat worden door maatschappijen — die het noodige gereedschap bezitten.

Het opnemen van luchtphotographiën kan dus niet beschouwd worden als een winstgevend werk voor particuliere vliegers.

Voor het inrichten van een openbare vertooning met vliegtuigen — gewoonlijk vliegmeeting genoemd — is een toelating vereischt.

Onder de voorwaarden die gesteld worden om de bedoelde toelating te kunnen verleen, vindt men gewoonlijk de volgende: De vliegers moeten houder zijn van bewijzen van luchtarbeid of van bestuurder van verkeersvliegtuig. Dit beteekent dat alleen beroepsvliegers er mogen aan deelnemen. Het valschermspringen wordt nooit meer toegelaten. Eenige jaren geleden werd, tijdens een meeting, een valschermsprong door den Minister toegelaten, terwijl de administratie er zich tegen verzet had. De valschermer opende zich niet bijtijds en de springer viel dood op den grond, vóór een menigte toeschouwers. Sedertdien is er geen sprake meer van valschermspringen tijdens vliegfeesten.

Het inrichten van zulke feesten — in kleine steden — geeft dikwijls aanleiding tot een ongewenschte propaganda — wegens ontoereikendheid van de gebruikte vliegtuigen.

In 1937 heeft zich een bijzonder en ingewikkeld geval voorgedaan.

Een ondernemer van zulke vertooningen had de toelating gekregen om een meeting in La Louvière in te richten, mits zekere voorwaarden, onder andere:

- 1) de vliegtuigbestuurders — die dus zijn aange-stelden waren — moesten verzekerd worden;
- 2) geene kunstvluchten mochten gedaan worden, daar de door hem gebruikte vliegtuigen ontoereikend waren voor zulke oefeningen;
- 3) passagiers die een luchtdoop wenschten, mochten alleen met een wel bepaald vliegtuig vervoerd

worden. Het bedoeld vliegtuig was als vliegtuig voor openbaar vervoer erkend.

Een passagier — liefhebber van een luchtdoop — bood zich aan en betaalde vijftig frank.

De ondernemer liet hem opstijgen op een ander vliegtuig dan datgene dat erkend was voor openbaar vervoer.

De piloot maakte een looping maar kon zijn oefening niet voltooien. Het vliegtuig stortte neer op den grond. De passagier werd licht gekwetst, en de bestuurder heel zwaar gewond.

De bestuurder was een militaire vlieger, van het vliegveld van Nijvel. Uit het onderzoek bleek dat die militaire vlieger, door zijn Kommandant, gestraft geweest was, en dat hij arrest had gekregen. Hij had de kazerne onwettig verlaten, om aan die vertooning deel te nemen.

Zijn geval was dus niet gunstig !

Hij had een fout begaan tegen de militaire tucht en werd daarenboven vervolgd, wegens kwetsuren (aan den passagier) door onvoorzichtigheid. Bovendien was hij gekwetst ; hij schijnt voor zijn heel leven verminkt te zijn. Natuurlijk heeft hij het leger zonder pensioen moeten verlaten.

Ten slotte bleek nog dat de vertooningsondernemer de door het beheer geëischte verzekering, niet genomen had.

De zaak kwam voor den krijgsraad. De ondernemer was een oud-militair : de Krijgsraad was dus bevoegd om tegen de twee beschuldigten op te treden.

De Krijgsraad scheen medelijden te hebben met den vlieger die zijn onvoorzichtigheid reeds zwaar bekocht had door het breken van zijn heele loopbaan en het verlies van zijn gezondheid.

Een scherpzinnig deskundige kwam beweren dat vlieger zijn looping waarschijnlijk niet vrijwillig had gedaan en dat hij in bezwijming kon gevallen zijn....

Die theorie werd door den Raad mogelijk geacht en de bestuurder werd vrijgesproken — daar de feiten niet bewezen waren. (Dit betreft niet de overtreding die hij begaan had tegen de militaire tucht).

De ondernemer — die zeker minder sympathie genoot dan de vlieger — werd veroordeeld tot 25 fr. boete...

Dit voorbeeld toont dat, wanneer een overtreding begaan wordt — deze dikwijls met drie of vier andere samenvalt. Het toont ook dat de voorwaarden, door het beheer gesteld, gerechtvaardigd waren.

Nog een woord betreffende het smokkelen, als loopbaan beschouwd voor een vlieger. Het is inderdaad zeker dat beroepssmokkelaars gemakkelijk bekoord werden door het gemak waarmee zij per vliegtuig, tabak in Frankrijk zouden kunnen binnen brengen.

Maar de beroepssmokkelaars staan goed bekend.

De luchtvaartdienst stelde er dus veel belang in dat sommige van deze laatsten er zich op toelegden een vliegtuig te leeren besturen.

Later kochten zij twee vliegtuigen aan.

Een van die toestellen was een oud verkeers-

vliegtuig van de SABENA — dat van 300 à 400 kilogr. dragen kon, en dat voor den spotprijs van 2000 fr. verkocht werd.

Het andere vliegtuig werd ook tegen zeer verminderden prijs aangekocht.

Geen jaar later waren reeds de twee vliegtuigen door de Fransche douanen, verbeurd verklaard.

De bemanning van het eene werd verrast gedurende het ontladen op Fransch grondgebied, van een lading tabak.

Het tweede vliegtuig moest, wegens gebrek aan benzine, op het strand landen, tusschen De Panne en Duinkerke. De bemanning achtte het voordeliger onmiddellijk op Belgisch grondgebied te vluchten.... De lading was te compromiteerend !

De vliegtuigen waren natuurlijk van het Belgisch grondgebied vertrokken.

Twee maal werden de vliegtuigen van die bende, hier in het land op weiden gevonden — die ze wegens overlading niet hadden kunnen verlaten.

De lading bestond natuurlijk uit tabak.

In een geval werd een boete uitgesproken voor vervoer van tabak — zonder vervoerbiljet — op het grensgebied. Maar die veroordeeling was licht.

Het dalen op een ongeoorloofd terrein, voor het beladen van het vliegtuig werd niet gestraft wegens ontoereikendheid der reglementeering, die toen nog uit ministerieele besluiten bestond.

Een ander maal was zelfs het vliegtuig met zijn volle lading, uit Brussel vertrokken. De bestuurder had aan den Controoldienst een eenvoudige proefvlucht aangekondigd.

Vooraleer hun vliegtuig kwijt te geraken, hadden de leden dezer bende reeds de aandacht der overheden op zich gevestigd. Maar het was niet mogelijk geweest tegen hen ernstig in te grijpen, en het is alleen de verbeurdverklaring door de Fransche tol — die de werkzaamheden van die bende gestuit heeft.

XI. — OPENBAAR VERVOER EN VERANTWOORDELIJKHEID.

Het instellen en het uitbaten van luchtlijnen moeten goedgekeurd worden door de Regeering.

Toch is de luchtvaart nog zoo kostelijk dat een regelmatig vervoerbedrijf volstrekt toelagen genieten moet.

In feite is de toelating der Regeering niet voldoende.

Een financieele steun is noodzakelijk om de ontwikkeling van het luchtvervoer te verzekeren.

De Staat heeft er zich toe verbonden een luchtvaartmaatschappij — de SABENA — te subsidieeren. De stichting der SABENA, de overeenkomsten tusschen Staat en SABENA werden in 1923, 1929, 1938 door verschillende wetten goedgekeurd.

Ieder jaar doen de luchtlijnen — de Belgische evenals de vreemde — nieuwe vorderingen.

Door dien vooruitgang werd het onontbeerlijk het privaats recht aldus vast te stellen dat de verantwoordelijkheidskwesties die ter gelegenheid van een ongeval opwellen in alle land en op dezelfde wijze opgelost worden.

Het vaststellen van het privaatsrecht hangt niet af van de CINA. Bedoeld organisme houdt zich inderdaad alleen bezig met kwesties betreffende het openbaar recht. De kwesties betreffende de verantwoordelijkheid van de vervoersmaatschappijen, behooren tot het privaatsrecht.

Internationale conferenties werden verscheidene malen bijeengeroepen om het privaatsrecht, betreffende luchtvaart, vast te stellen. Internationale overeenkomsten werden gesloten.

Bij een in 1929 gesloten verdrag te Warschau werd de verantwoordelijkheid van den vervoerder bepaald ten opzichte van de vervoerde personen of goederen.

Bij artikel 17 van het verdrag wordt het principe van de verantwoordelijkheid van den vervoerder vastgesteld. Nochtans is, krachtens artikel 20, de vervoerder niet verantwoordelijk, indien hij bewijst dat hij en zijn aangestelden alle noodige schikkingen hebben getroffen om de schade te vermijden.

Wanneer zulks het geval niet is, en wanneer de verantwoordelijkheid van den vervoerder bestaat, dan is die verantwoordelijkheid beperkt. Het voornaamste doel van het verdrag van Warschau is het maximum vast te stellen van de vergoedingen die bij voorkomend geval aan de slachtoffers van de ongevallen zouden moeten gestort worden. Enkel het bepalen van het maximum der vergoeding laat inderdaad toe verzekeringen te sluiten.

Bij art. 22 wordt bepaald, dat bij het vervoer der reizigers de verantwoordelijkheid van den vervoerder tegenover iederen reiziger beperkt is tot de som die, in Belgisch geld uitgedrukt, gelijk staat met :

250.000 Belgische frank per reiziger ; 500 Belgische frank per Kg. geregistreerde reisgoederen en 10.000 Belgische frank maximum per reiziger voor de voorwerpen die hij in bewaring houdt.

In België bestaat er geen bijzondere schikking die de betrekkingen regelt tusschen de maatschappijen voor luchtvervoer en hun aangestelden ; het gemeen recht is dus van toepassing.

De Franse wetgeving staat op dit punt verder dan de onze. Het statuut van het luchtvaartpersoneel is in Frankrijk door een wet vastgelegd.

De verantwoordelijkheid van de vliegtuigeigenaars tegenover derden, slachtoffers van ongevallen op den grond, ofwel eigenaars die ten gevolge van een ongeval zouden benadeeld zijn, wordt geregeld door het verdrag van Rome, in 1933 ondertekend. Het principe van de beperking der verantwoordelijkheid werd insgelijks vastgesteld. Die verantwoordelijkheid werd vastgesteld op 500 Belgische frank per kilo van het gewicht van het luchtvaartuig, met alleszins als minimum-beperking 1.200.000 fr. en maximum beperking van 4.000.000 frank.

Er wordt een maximum bedrag van vergoeding voorzien per benadeeld persoon ; dat bedrag is vastgesteld op 400.000 frank.

Een nieuwe overeenkomst werd in September 1938, te Brussel ondertekend betreffende het redden van de in zee gevallen luchtvaartuigen. Door dat verdrag wordt forfaitair de vergoeding vastgesteld

waarop de reddingsbooten en eventueel de reddingsvliegtuigen kunnen aanspraak maken. Terwijl in het zeerecht, het schip als plicht heeft een schip in nood bijstand en hulp te verlenen en geen vergoeding voor het redden der personen mag eischen, worden dezelfde schikkingen niet voorzien wanneer het een vliegtuig geldt. Hier hebben de redders recht op 200.000 frank per geredden persoon. Die som valt ten laste van den eigenaar of den uitbater van het vliegtuig.

De overeenkomsten van Warschau en Rome werden reeds door het Belgisch Parlement bekrachtigd. Zulks is nog niet het geval met de overeenkomst van Brussel.

De lijst der wettelijke teksten die volgt, doet de bekrachtiging kennen van de gezondheidsovereenkomst van Den Haag. Dat verdrag is een internationale overeenkomst waarbij voorzien worden de gezondheidsregelingen te treffen jegens de vliegtuigen en hun passagiers die komen uit landen waar besmettelijke ziekten heerschen.

Het verdrag werd reeds goedgekeurd, maar er werden nog geen toepassingsmaatregelen getroffen in ons land.

XII. — ONGEVALLen.

De openbare overheden hebben nog een wel bepaalde, maar soms een lastigen plicht te vervullen. Bij zwaar ongeval verplicht het strafwetboek tot het instellen van een onderzoek. Buiten dat gerechtelijk onderzoek, is het Beheer der luchtvaart er toe verplicht van zijnentwege tot een onderzoek over te gaan. Het is inderdaad noodzakelijk dat de oorzaken van een ongeval vastgesteld worden, zelfs indien het tot geen gerechtelijke sanctie aanleiding geeft. Uit een ongeval zou altijd een les moeten voortvloeien om te verhinderen dat hetzelfde zich nog voordoet. Om het instellen van de onderzoeken mogelijk te maken, voorziet het besluit betreffende de luchtpolitie van 1938 in zijn art. 22 dat er niet mag geroerd worden aan een luchtvaartuig dat een zwaar ongeval onderging of veroorzaakte, dat de voorwerpen of gedeelten die van dat luchtvaartuig voortkomen niet mogen weggenomen of verplaatst worden zonder de uitdrukkelijke machtiging van de bevoegde overheid.

XIII. — BESTRAFFING DER MISDRIJVEN.

Dikwijls aarzelen de rechtbanken om vliegers te straffen.

Voor sommige zijn de vliegers nog omkleed met een heldenglans. Rechters bewonderen die moedige menschen en weigeren een straf uit te spreken.

Ik heb getracht uit te leggen dat de bepalingen der wetgeving in het algemeen belang getroffen werden. Zij hebben tot doel ofwel de soevereiniteit en de macht van den Staat te waarborgen, ofwel de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

Het is evenzoo noodig de luchtvaartreglementering na te leven, als alle andere.

Toch moet ik erkennen dat de door de wet voorziene straffen heel zwaar schijnen.

De wet van 1919 voorziet geen veroordeeling van

enkele politie. De voorziene straffen zijn geldboeten van 50 tot 5000 fr., en gevangzitting van 8 dagen tot een jaar.

Voor kleine misdrijven zijn zij misschien te zwaar. Bij voorbeeld, de reserveofficier die op een militair vliegveld geland had met een burgerlijk vliegtuig was zeker niet aan een groote fout schuldig, en de kleinste voorziene veroordeeling — 50 fr. boete — kan als overdreven beschouwd worden.

In zekere gevallen heeft het gerecht niet geaarzeld om een kleinere straf uit te spreken dan diegene die voorzien wordt.

Boeten van 26 fr. — en zelfs de beroemde boete van 5 fr. werden in verschillende gevallen uitgesproken.

Het schijnt mij wenschelijk, door de toepassing van zulke boeten het principieel van de reglementeering na te leven, in de menigvuldige gevallen waar er geen schadelijke bedoeling bestaat, maar waar een overtreding toch vastgesteld wordt.

Wanneer er rekening wordt gehouden met het tijdperk gedurende hetwelk de wet van 1919 werd opgevat, moet men bekennen dat deze zeer goed was opgemaakt. Het bijzonderste nadeel bestaat in het feit dat de voorziene straffen niet altijd in verhouding zijn met de gewichtigheid der overtredingen.

De Juridische Raad der lucht heeft een wetsontwerp ingestudeerd waarbij de wet van 1919 herzien wordt. Dat ontwerp werd door het Parlement gestemd en wordt geheeten «Wet van 27 Juni 1937». Door die wet wordt een reeks meer verschillende straffen vastgesteld. Zij voorziet overtredingen die kunnen gestraft worden met een boete van 10 tot 25 frank en een gevangenisstraf van 1 tot 7 dagen. Andere misdrijven worden gestraft met straffen die op de wanbedrijven toepasselijk zijn.

Over het algemeen zijn de voorziene straffen nog streng. De wetgever wist dat heel wel, maar was ook van meening, dat een strenge naleving van de luchtreglementen voor de zekerheid vereischt is.

Doch die wet is nog niet van toepassing.

Bij artikel 42 wordt bijzonder bepaald: een koninklijk besluit zal den datum vaststellen waarop de tegenwoordige wet zal in voege treden. Dat koninklijk besluit werd nog niet gepubliceerd.

Het in voege treden van de wet van 1937 heeft voor gevolg niet alleen de intrekking van de wet van 1919, maar ook van al de koninklijke besluiten die ingevolge die wet getroffen werden. Al de toepassingsbesluiten dienen dus opnieuw gepubliceerd te worden. Zij moeten trouwens enkele kleine veranderingen ondergaan, ingegeven door de ondervinding; zij moeten daarna verzameld worden.

Dat werk is nog niet voltooid en het is dienvolgens nog niet mogelijk het tijdstip te voorzien waarop de wet van 1937 zal kunnen in voege treden.

Hoe het ook zij, de huidige luchtwetgeving, steunend op de wet van 1919, voormt reeds een geordend geheel waarvan de toepassing zonder groote moeilijkheid kan geschieden.

Fr. HAUS.

BIJVOEGSEL I.

BELGISCHE WETGEVING BETREFFENDE DE LUCHTVAART.

I. Algemeene Bepalingen.

Wet	16.11.19	27.11.19	Wet aangaande het regelen der Luchtvaart.
Wet	16. 8.22	16.11.22	Goedkeuring der Internationale Overeenkomst van Parijs.
	27.10.22		
	30. 6.23	16.10.26	Publicatie van protocollen houdende herziening van de Overeenkomst van Parijs.
	15. 6.29		
	11.12.29	11.12.33	Idem.
Wet	29. 6.27	25.11.27	Goedkeuring van de overeenkomst tusschen België en Duitschland.
K.B.	10. 7.26	7. 8.26	Vlucht van vreemde militaire luchtvaartuigen boven het Belgisch Grondgebied.

II. Inschrijving.

K.B.	11. 5.31	30. 5.31	Reglement betreffende in Inschrijving en de kenmerken der vliegtuigen.
K.B.	25. 8.38	14. 9.38	Wijziging.

III. Luchtwaardigheid.

K.B.	27.12.30	26. 1.31	Reglement over de luchtwaardigheid der luchtvaartuigen.
			Wijzigingen.
M.B.	21. 2.31		Aanneming der Association Vingotte.
M.B.	17. 9.31	29.10.31	Luchtwaardigheids - technische vereischten.
M.B.	30. 8.33	24. 9.33	1e Wijziging.
M.B.	17. 4.34	10. 5.34	2e Wijziging.
M.B.	17. 9.31	29.10.31	Bepaling van den aard der vermeldingen die in de processen verbaal van schouwing van luchtvaartuigen moeten worden opgenomen.
K.B.	15. 9.36	3.10.36	Inrichting van officieele proeven van bestuurbaarheid van vliegtuigen in de lucht.
M.B.	28. 7.31	1. 8.31	Vaststelling der rechten te betalen voor de controleverrichtingen van prototype vliegtuigen en motoren.
M.B.	30. 8.33	24. 9.33	Wijziging.
K.B.	27.12.35	19. 1.36	Vaststelling der rechten voor de controleverrichtingen der luchtvaartuigen.
K.B.	27.12.35	19. 1.36	Betaling aan de «Association Vingotte».

IV. Bevoegdheidsbewijzen.

K.B.	25. 7.38	10.12.38	Reglement betreffende de bevoegdheidsbewijzen van het varend personeel.
K.B.	26. 1.39	10. 2.39	Wijziging voor wat de Radiotelegrafisten betreft.

V. Luchtverkeer.

Wet	22. 7.24	2. 8.24	Verleening van bevoegdheid van ambtenaar der gerechtelijke politie aan leden van het personeel der Luchtvaart.
K.B.	18. 8.38	10.12.38	Algemeen Reglement betreffende de Luchtvaart, de politie aan leden van het personeel der Luchtvaart.
K.B.	15. 6.37	10.12.38	Verkeersbepalingen. - Seinen en Lichten.
K.B.	21. 2.39	16. 3.39	Reglement betreffende de Luchtphotographie.

VI. Opleiding.

K.B.	31. 7.36	28. 8.36	Voorwaarden te vervullen door de Organismen die zich wijden aan de opleiding van vliegers. Gewijzigd door K. 25-7-38.
------	----------	----------	--

VII. Vervoer en Verantwoordelijkheid.

Wet	26. 4.23	17. 5.23	Stichting der Sabena.
Wet	16. 8.27	22. 8.27	Wijziging der Statuten der Sabena.
Wet	25. 5.29	17. 6.29	Idem.
Wet	7. 5.31	19. 6.31	Overeenkomst lijn België-Congo.
Wet	14. 1.38	17. 1.38	Verlenging van de Statuten der Sabena.
Wet	7. 4.36	24. 9.36	Goedkeuring der overeenkomst van Warschau.
Wet	27. 6.37	26. 7.37	Goedkeuring van de overeenkomst van Rome.

VIII. Varia.

Wet	22. 7.35	18.12.35	Goedkeuring der Geneeskundige overeenkomst van Den Haag.
K.B.	19. 8.36	20. 8.36	Uitvoerverbod van wapens, oorlogsmateriaal, vliegtuigen, enz.
K.B.	28. 8.36	24. 9.36	Toepassingsmaatregelen van voorgaande K.B.

M.B.	9.11.36	14.11.36	Idem.
Wet	23. 6.30	29. 6.30	Inrichting van luchtvaartdienstbaarheden rondom de vliegpleinen.

Wet	17. 3.36	27. 3.36	
K.B.	22. 9.37	16.10.37	Toepassingsmaatregelen.

IX. Nog niet in voege.

Wet	11. 9.36	14. 2.37	Wet houdende herziening van de wet van 16 November 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart.
-----	----------	----------	--

BIJVOEGSEL II.

De Nederlandsche terminologie heeft zich de laatste jaren merklijk uitgebreid.

a) de brevetten van het besturend personeel der luchtvaartuigen werden respectievelijk opgegeven als volgt :

In de wet van 1919 zijn de Nederlandsche benamingen : brevet van kapitein, stuurman of machinist.

In de wet van 1922, waarbij het verdrag van Parijs wordt bekrachtigd, worden die benamingen :

bekwaamheidsbrevet van bevelhebber, loods of werktuigkundige.

In het koninklijk besluit van Juli 1938 wordt de boordchef « gezagvoerder » geheeten.

De benamingen luiden verder als volgt :

bewijs van geschiktheid als bestuurder, als werktuigkundige.

Van de drie benamingen voor het Fransche «pilote»: stuurman, loods of bestuurder, schijnt de laatste slechts behouden.

In de Hollandsche wetgeving worden de volgende benamingen gebruikt :

Bewijs van geschiktheid, gezagvoerder, bestuurder en mécanicien.

b) In de wet van 1922 was er sprake van « Luchtwaardigheidsgetuigschrift ».

Die benaming wordt niet meer gebruikt en is vervangen door « Luchtwaardigheidsbewijs ».

c) Voor vliegplein werd, in 1919, de uitdrukking « luchtkamp » gebruikt. Nu is de officieele benoeming « luchtvaartterrein » geworden.

RECHTSpraak

270

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

27 Januari 1939.

Voorzitter : M. Van Dyck.

Raadsheeren : MM. Eyben en Loppens.

Pleiters : Mrs A. Dupont en E. Maeterlinck.

NOTARIEELE AKTE. — NOTARIS. — LASTGEVING. — DOOR LEENER OF ONTLEENER. — STRAFRECHTELIJKE BESLISSING. — KRACHT VAN GEWIJSDE. — IN WELKE MATE. — INVLOED OP BURGERLIJK GEDING.

Het feit dat de hypothecaire leener betaling zou aanvaard hebben van de intresten, door bemiddeling van den notaris, stelt het bestaan niet vast van een stilzwijgende lastgeving door hem aan den notaris gegeven, en zeker niet van een lastgeving aan den

notaris om de terugbetaling van het kapitaal te aanvaarden.

In strafzaken is het gezag van het gewijsde slechts van toepassing op de noodzakelijke en onmiddellijke gronden der veroordeeling.

Twee voorwaarden dienen daarvoor vervuld te worden :

1° dat het in de burgerlijke instantie gaat over een punt waarover de strafrechtbank beslist heeft; 2° dat het gaat over een punt waarover deze uitspraak moest doen. (1)

Schoeters t/ Van den Abeele Havenith.

Gezien in regelmatig vorm voorgebracht het vonnis waartegen beroep door de rechtbank van eersten aanleg van Antwerpen verleend op 14 Mei 1938 ;

Aangezien het beroep regelmatig ingesteld werd en de ontvankelijkheid van hetzelfde niet betwist wordt ;

Overwegende dat het Hof er om verzocht wordt te besluiten of de betaling van de som van 68.009 fr., gedaan door de beroepers op 12 November 1935, door het debet van zijn loopende rekening ten kantoor van den gewezen notaris Gheysens, met het zicht op de terugbetaling van een hypothecaire schuldeischer, kan tegengeworpen worden en dienvolgens volstortbaar is;

Dat de oplossing van het geschil afhangt van het punt te weten of de gewezen notaris Gheysens in onderhavig geval lasthebber was van de beroepers of lasthebber van de beroepen of van een hunner;

Overwegende dat luidens de termen van den authentieke akte « de wedergave der verschuldigde som en de betaling der intresten zullen altijd moeten geschieden ten huize en tegen kwijting der schuldeischers of ter plaatse door hem aan te duiden » ;

Overwegende dat het eenige feit dat beroepene betaling zouden aanvaard hebben van de door de beroepers verschuldigde hypothecaire interesten, door bemiddeling van den gewezen notaris Gheysens, het bestaan niet vaststelt van een stilzwijgende lastgeving door de beroepen aan dezen laatste gegeven;

Zelfs indien het anders was geschied dan nog zou er dienen beslist dat een stilzwijgende lastgeving, gegeven teneinde betaling te ontvangen van hypothecaire intresten niet van toepassing is op de terugbetaling van het kapitaal vooral wanneer, zooals in onderhavig geval, dit laatstvermelde vóór den termijn, zonder akkoord van den schuldeischer, terugbetaald is;

Overwegende niet alleen dat beroepers, die hun volstorting moeten bewijzen het bewijs niet leveren van hunne bewering, maar dat de overgelegde bestanddeelen integendeel bewijzen dat de gewezen notaris Gheysens de lasthebber was van de beroepers ;

Overwegende dat uit de ter debatten ingediende rekenings-extrakten voortvloeit dat beroepers sinds Februari 1933 titularissen waren in het kantoor van gewezen notaris Gheysens, van een loopende rekening die trouwens rentgevend was;

Dat de verrichtingen van bewuste rekening bestonden zoowel uit door beroepers en door derden gedane stortingen als uitbetalingen gedaan aan derde voor rekening van beroepers, in debet geboekt;

Dat daaruit voortvloeit dat beroepers aan den gewezen notaris Gheysens last gegeven hadden in hun naam te ontvangen en te betalen;

Dat integendeel voortvloeit uit een mededeeling, gedagteekend van 1 Februari 1938, uitgaande van het kantoor van gewezen notaris Gheysens dat noch de eerste beroepene, noch de tweede beroepene, haar zoon, nooit een rekening uittreksel zouden ontvangen hebben, dewelke verband zou houden met de questieuze hypotheek;

Overigens bovendien dat het kenschetsend is op te merken dat de terugbetaling van 68.009 fr. door de beroepers gedaan werd door inschrijving van deze som, den 12 November 1935, op het debet van hun rekening, en dat ten gevolge van deze boeking voor-

melde rekening op dien datum een debet saldo ver-
toonde;

Overwegende dat een in dergelijke omstandigheden gedane terugbetaling aan beroepen niet kan tegengeworpen worden;

2. Wat betreft het middel getrokken uit het gezag van het gewijsde;

Overigens dat het vaststaat dat gewezen notaris Gheysens is veroordeeld geworden door de correctionele rechtbank, zetelende te Antwerpen om, namelijk een som van 65.958,19 fr. verduisterd te hebben ten nadeele van Van den Abeele Jacques;

Dat beroepers beweren dat de correctionele rechtbank, aldus verklaard hebbende dat Van den Abeele Jacques (de hypothecaire schuldeischers) de benadeelde was, deze rechtbank op stilzwijgende wijze geoordeeld heeft dat deze laatste de eigenaar van het goed was en dat dienvolgens de door beroepers ingeroepen terugbetaling volstortbaar is ;

Overwegende dat in strafzaken het gezag van het gewijsde slechts van toepassing is op de noodzakelijke en onmiddellijke gronden der veroordeeling;

Dat, zooals de heer Procureur Generaal Meyers het te kennen geeft, wanneer hij verwijst naar de rechtspraak van het Hof van Verbreking van Frankrijk, er slechts op twee voorwaarden gewijsde zaak is :

1° dat het in de burgerlijke instantie gaat over een punt waarover de strafrechtbank beslist heeft;

2° dat het gaat over een punt waarover zij uitspraak moest doen; (Rev. Dr. P., 1932, blz. 872);

Overwegende dat in onderhavig geval de eenzelvigheid van de benadeelde geen der vraagstukken is, aangaande dewelke de rechtbank verzocht werd uitspraak te doen en waaromtrent zij uitspraak moest doen om de gegrondheid van de betichting te bewijzen, deze wettelijke gerechtvaardigd zijnde door de eenige vaststelling van de bedrieglijke verduistering, ten nadeele van een ander, van penningen overhandigd op voorwaarde ze terug te geven of er een bepaald gebruik van te maken; dat alleen deze noodzakelijke vaststellingen gezag hebben van het gewijsde, de eenzelvigheid van den benadeelde overtollig zijnde (Cf. Garçonnet et César Bru, uitg. 1913 T. III, nrs 727 en 729 en de nota bl. 465; Beroep Gent, 21 Mei 1912, Pas. 1912, II, 190) ;

Om deze redenen:

Het Hof, alle andere conclusies van de hand wijzende, gelet op art. 24 van de wet van 15 Juni 1935; Ontvangt het beroep, verklaart het ongegrond; Bevestigt het vonnis waartegen beroep; Verwijst de beroepers in de kosten van 't beroep; Zegt dat tot den verkoop zal overgegaan worden op Donderdag, 16 Februari 1939.

(1) Hébraud. — L'autorité de la Chose jugée au Criminel sur le Civil, p. 369 et s.

271

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

10e Kamer. — 7 Juli 1938.

Voorzitter : M. Van der Heyde.
 Raadsheeren : MM. Ooms en Eyben.
 Adv. Gen. : M. Sabbe.
 Pleiters : Mrs Kahn en Kollen.

STRAFVORDERING. — NIETIGHEID OPROEPING. — WET VAN 25 OKTOBER 1919. — NIET OPGEWORPEN IN LIMINE LITIS. — NIETIGHEID GEDEKT.

De nietigheid spruitende uit het feit dat de waarschuwing voorgeschreven door de wet van 25 Oktober 1919 naar een onjuist adres was gezonden geworden is gedekt door het voordragen van de verdediging ten gronde zonder uitdrukkelijk voorbehoud.

O. M. t/ De S. en W.

Gezien de neergelegde besluiten;

Aangezien uit de stukken der rechtspleging blijkt dat betichten niet bereikt werden door de waarschuwing door de wet van 25 Oktober 1919 voorgeschreven, daar de aangeteekende brief toegestuurd werd naar de Wayezstraat, 19, in plaats van naar de Wayez-plaats 19, echt adres der betichten;

Aangezien slechts een nietigheid van privaat belang er uit had kunnen ontstaan welke nietigheid, om niet gedekt te zijn had moeten voorgesteld worden vóór den eersten rechter voor alle verdediging ten gronde;

Aangezien met het verschijnen vóór den eersten rechter en met zich op den grond der zaak te verdedigen, zonder akte te vragen van voorbehoud en zonder conclusiën te nemen de nietigheid inroepende, betichten, stilzwijgend hebben erkend dat de eerste rechter geldig was gelast door de beschikking tot verwijzing;

Aangezien zowel vóór het Hof als vóór den eersten rechter bewezen werd dat betichten te Anderlecht, zelfde kanton, in 1937 en 1938, vóór den 19 Januari 1938 : de eerste, gebonden zijnde door de banden van het huwelijk met Dubois Joseph die klacht indient, overspel heeft gepleegd met den tweede; de tweede, zich plichtig heeft gemaakt aan overspel met de eerste; dat de verschillende feiten van iedere betichting de uitvoering zijn geweest van hetzelfde misdadig gedacht;

Aangezien er in zake verzachtende omstandigheden bestaan spruitende uit het vorig goed gedrag van iedere betichte;

Aangezien de straffen door den eersten rechter uitgesproken niet geëvenredigd zijn met de zwaarwichtigheid der misdrijven;

Aangezien er geen redenen bestaan om aan betichten het voordeel eener strafopschorsing te verleen;

Om deze redenen :

Het Hof,

Beslissende op tegenspraak;

Gezien art. 24 der wet van 15 Juni 1935;

Gezien de wetsbepalingen in het bestreden vonnis

aangehaald, behalve art. 9 der wet van 31 Mei 1888, alsook art. 211 Wb. v. strafrechtspleging aangeduid ter zitting door den Heer Voorzitter;

Verder beslissende : verklaart de feiten bewezen lastens iedere betichte en verwijst ze uit dien verwijzing, vervallen;

Verder beslissende : verklaart de feiten bewezen lastens iedere betichten en verwijst ze uit dien hoofde met inachtname van verzachtende omstandigheden ieder in eene boete van 100 frank, dit met eenparigheid van stemmen;

Zegt dat krachtens art. 1 der wet van 27 December 1928, iedere geldboete van 100 frank met 60 opdecimen zal verhoogd worden en aldus gebracht op 700 frank;

Zegt dat bij gebrek van betaling binnen den wettelijken termijn, iedere geldboete zal mogen vervangen worden door eene gevangenis van 1 maand;

Zegt met eenparige stemmen dat er geene toepassing gedaan wordt, van art. 9 der wet van 31 Mei 1888 op de strafopschorsing.

NOTA. — Verbreking verworpen op 14 Februari 1939.

272

BURGERLIJKE RECHTBANK TE ANTWERPEN

1e Kamer bis. — 17 Januari 1939.

Voorzitter : M. Verstraete.

Rechters : MM. Bervoets en Hallemans.

Pleiters : Mrs De Boeck en J. Brans.

SOCIALE WETGEVING. — OVEREENKOMST MET HET SLACHTOFFER VAN EEN ARBEIDSONGEVAL. — ART. 23 DER WET VAN 24 DECEMBER 1903.

De wet op de arbeidsongevallen, zooals alle zoogenaamde sociale wetten, heeft gedeeltelijk voor doel ter hulp te komen aan de werklieden, die beschouwd worden als niet in staat zijnde zich alleen te verdedigen. Eene overeenkomst, waarbij de mogelijkheid bestaat dat het slachtoffer zich vergist kan hebben betreffende de essentiële bepalingen ervan, kan niet bindend zijn voor het slachtoffer, en de Rechtbank behoudt in die omstandigheden, het recht een nieuwen onderzoeksmaatregel te bevelen.

N. V. Le Secours de Belgique t/ Van de Venne.

Gehoord partijen in hunne middelen en besluiten;
 Gezien de wet van 15 Juni 1935 artikels 2, 34, 35, 37 en 41;

Gelet op het vonnis in dato 22 December 1937 in regelmatig vorm voorgebracht en de akte van beroep in dato van 10 April 1938, geboekt en hieraan gehecht;

Aangezien er een stuk werd ondertekend door de partijen waaruit schijnt te blijken dat partijen 't akkoord waren om 1° het jaarlijksche basisloon vast te stellen op 12.117 fr. en 2° de blijvende gedeeltelijke werkonbekwaamheid op 15 % te ramen;

Aangezien toen partijen zijn verschenen voor den heer Vrederechter om dit akkoord te doen bekrachtigen op voet van artikel 28 der Wet van 1903 de

Heer Vrederechter, gelet op de bepalingen van artikel 23, heeft nagegaan of dit akkoord niet strijdig was met de wet;

Aangezien hij heeft vastgesteld dat er elementen waren in de zaak van aard om een dwaling te doen vreezen; dat de mogelijkheid dezer dwaling zich des te meer opdringt, wanneer men nagaat, dat het zoogezegd akkoord uiterst sommair was opgesteld, zich bepalend bij het vaststellen van het basisloon en van een percentage van werkonbekwaamheid, zonder de minste beschrijving van de physiologische letsels waaraan beroepene lijdt, wat dan toch eigenlijk de feitelijke elementen van het akkoord zijn veeleer dan dit abstract percentcijfer dat de werkmán niet kan controleren, en dat gesteund is op een eenzijdig technisch verslag, dat dan nota bene nog in het Fransch is opgesteld, van den geneesheer der verzekering, verslag dat het slachtoffer voorzeker niet de mogelijkheid heeft gegeven met kennis van zaken over den toestand te oordeelen, aannemende, wat nog niet bewezen is, dat dit verslag hem ooit werd medegedeeld;

Aangezien de wet op de arbeidsongevallen, zooals alle zoogenaamde sociale wetten, gedeeltelijk voor doel hebben ter hulp te komen aan de werklieden welke beschouwd worden als niet in staat zijnde zich zelf alleen te verdedigen; dat bijgevolg een erkenning zooals deze welke thans wordt aangehaald, niet bindend is voor den werkmán (nota geteekend P. L. onder arrest verbreking 19 Dec. 1929, Pas. 1930, I, 50; Delaruwière et Namèche, nr 325; verg. ook Verbr. 7 Juni 1928, Pas. 1928, I, 175);

Aangezien de elementen waarover de beroepene beweert in dwaling te zijn geweest, bij het onder tekenen van het litigieus stuk, van overwegend belang zijn voor de geldigheid van het akkoord, dat de eerste rechter dus zeer wijselijk een maatregel heeft voorgeschreven van aard om hem over de werkelijkheid der dwaling ten volle in te lichten;

Aangezien aldus de genomen beslissing gewettigd is, in rechte door art. 23 der wet op de arbeidsongevallen, en in feite door het groot verschil bestaande tusschen de schattingen van den graad der blijvende werkonbekwaamheid;

Om deze redenen :

De Rechtbank,

Alle verdere en strijdige besluiten verwerpende;

Ontvangt het beroep;

Verklaart het ongegrond;

Bekrachtigt het eerste vonnis;

Veroordeelt beroepster tot de kosten.

273

BURGERLIJKE RECHTBANK TE GENT

4e Kamer. — 15 December 1938.

Voorzitter : M. Du Bois.

O. M. : M. Vanhoudt.

Pleiters : Mrs Van Vinckten en Van Audenhage.

I. ONDERHOUDSGELD. — BETEEKENIS DER WOORDEN SCHOONDOCHTER, SCHOONMOEDER EN SCHOONVADER.

II. GEMEENSCHAP. — ONDERHOUDSGELD. —

EIGEN RECHT. — MANDAAT VAN DEN MAN NIET TOEPASSELIJK.

I. *Door schoondochter, schoonmoeder en schoonvader in den zin van de beschikkingen van het burgerlijk wetboek betreffende de onderhoudsplicht, moet men verstaan ouders en kinderen door aanverwantschap en niet deze die zich komen aansluiten bij de familie door een tweede huwelijk ten opzichte van de kinderen van het eerste bed.*

II. *Het onderhoudspensioen valt niet in de gemeenschap en komt enkel aan den rechthebbende ten goede. De rechtsvordering betreffende een eigen goed waarvan het eigen karakter zoo scherp is afgeteekend kan enkel door den rechthebbende zelf ingesteld worden, zoodat de machtverleening die door artikel 1428 aan den man wordt toegekend hier niet kan toegepast worden.*

T. t/ D.

Overwegend dat het beroep tijdig en regelmatig werd ingesteld en de zaak vatbaar is voor beroep;
Over de ontvankelijkheid van den eisch Taghon tegen Deprez :

Overwegend dat de eisch vóór den eersten rechter strekte tot uitkeering van onderhoud, en ingespannen is door eischer in eigen naam tegen de partijen Deprez en Taghon;

Overwegend dat de partijen Deprez, kinderen zijn van het eerste huwelijk van Saelens Marie, echtgenoot van eischer in beroep;

Dat zij een tweede huwelijk aanging met Nierinck en een derde met Taghon;

Overwegend dat er geen verwantschap bestaat tusschen de kinderen van het huwelijk Deprez-Saelens met Taghon; dat deze immers de echtgenoot is in derde huwelijk van hunne moeder;

Dat men door schoondochter, schoonmoeder en schoonvader in den zin der wet moet verstaan, ouders en kinderen door aanverwantschap en niet deze die zich komen aansluiten aan de familie door een tweede huwelijk ten opzichte der kinderen van een eerste bed. (Brussel, 29 Mei 1903, Pas. 1904, II, 57; De Page, Droit civil, T. I, nr 549);

Overwegend dat eischer in beroep te vergeefs houdt staan dat de onontvankelijkheid van den eisch niet meer door geïntimeerden mag ingeroepen worden en dat de exceptio die tegen zijnen eisch opgesteld wordt, als laattijdig voorkomt;

Overwegend dat de redeneering van beroeper steunt op eene verkeerde opvatting van artikel 169 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering; dat dit artikel enkel toepasselijk is op het geval der onbevoegdheid van de rechtbank « ratione loci »;

Overwegend dat Bruno Taghon verder beweert dat hij tegen de partijen Deprez optreedt als beheerder der goederen die eigen zijn aan hunne moeder, zijne echtgenoot, in wier onderhoud zij verplicht zijn tusschen te komen;

Overwegend dat zulke bewering kan aangenomen worden daar in het rekest aan den vrederechter, eischer Taghon gewag maakt van de behoeften zijner vrouw, en van de plicht der Duprez' jegens hunne moeder;

Dat het exploit van beroep eindigt met de woorden « jegens verzoeker en dezes echtgenoot »; dat

dit bewijst dat Taghon in het huidig geding handelt in naam zijner echtgenooten;

Dat hij zijn optreden rechtvaardigt door artikel 1428 van het B. W. dat staande de huwgemeenschap aan den man die het beheer heeft der persoonlijke goederen zijner vrouw het recht toekent in eigen naam al de roerende gedingen in te spannen die aan de vrouw toebehooren;

Overwegend dat nochtans vooraf dient onderzocht of den eisch tot toekenning van een uitkeering tot onderhoud begrepen is onder de roerende gedingen die de man, krachtens artikel 1428, in eigen naam mag instellen;

Overwegend dat immers de plicht tot uitkeering van onderhoud een gansch bijzonder rechtskarakter vertoont en dat de vordering om die uitkeering te bekomen, juist als de schuldvordering zelf, een strikt persoonlijk recht is van den schuldeischer;

Dat noch de schuldvordering noch de rechtsvordering tot uitkeering aan derden kan afgestaan, noch door schuldeischers vervolgd worden;

Overwegend dat, in onderhavig geval, Taghon verplicht is tot onderhoud zijner onvermogene echtgenooten;

Dat deze onderhoudsplicht eerst en vooral aan hem door de wet wordt opgelegd en er mogelijkheid bestaat dat hij zijne verplichting zou uitschakelen door de verweerders Duprez rechtstreeks tot eene onderhoudsuitkeering te doen veroordeelen;

Overwegend dat het onderhoudspensioen in gemeenschap niet valt en enkel de rechthebbende ten goede komt;

Dat rechtsvorderingen over eigen goederen waarvan het eigen karakter zoo scherp is afgeteekend, enkel door de rechthebbenden kunnen ingesteld worden en dat machtverleenig die door artikel 1428 aan den man wordt toegekend, hier niet kan toegepast worden. (Planiol en Ripert, t. VIII, nr 188, 192, 626; Het huwelijkscontract, Nico Gunzburg, nr 32 en 100; De Page, Droit civil, T. I, nr 543 in fine; Mons, 15 juillet 1923, Pas. III, 167);

Overwegend dat ten slotte Taghon hier optreedt tegen de geïntimeerden Duprez als schuldenaar die eene vordering inspant tegen andere schuldenaars in naam van den schuldeischer om zich van zijne eigene schuld te ontslaan;

Dat zulke houding strijdig is met den geest der wet op de onderhoudsverplichting zoowel als met den geest van artikel 1428 B. W.; dat de rechtsvordering tegen de partijen Duprez ingespannen dienvolgens niet ontvankelijk is;

Overwegend dat echter zulks niet het geval is met den eisch die door Taghon tegen zijne eigene kinderen, de partijen Taghon, geïntimeerden, werd gesteld;

Om deze redenen :

Verklaart het beroep ontvankelijk en gegrond; doet het bestreden vonnis te niet in al zijne beschikkingen en opnieuw wijzend, verklaart den eisch tegen de partijen Duprez niet ontvankelijk;

Verklaart den eisch tegen de echtgenooten Van Daele-Taghon en tegen Agnès Taghon, ontvankelijk en gegrond.

274

CORRECTIONEELE RECHTBANK TE BRUGGE

Raadkamer. — 30 December 1938.

Voorzitter : M. J. Axters.

Substituut : M. J. Rubbrecht.

Pleiters : Mrs Thooris, Claeys en Samijn.

STRAFVORDERING. — VALSCHEID IN GESCHRIFTEN IN HANDELSBOEKEN MET HET DOEL AAN BELASTINGEN TE ONTSNAPPEN. — VORDERING DOOR O. M. ALLEEN ONTVANKELIJK.

De strafvordering ingesteld door het O. M. alleen tegen personen die zich plichtig gemaakt hebben aan valsheid in geschriften in handelsboeken met het doel te ontsnappen aan de betaling van belastingen is ontvankelijk.

Het is geenszins de bedoeling geweest van art. 77 en volgende der wet op de belasting op het inkomen, bijzondere fiscale misdrijven te scheppen die enkel zouden kunnen vervolgd worden op verzoek der administratie.

O. M. t/ De C. en M. en het Beheer van Belastingen.

De Raadkamer met een rechter, gehecht aan de Rechtbank van eersten aanleg te Brugge;

Gezien de stukken der strafrechtspleging;

Gelet op het eenig artikel, par. XV der tijdelijke wet van 25 October 1919, verlengd door artikel 1 der wet van 18 Augustus 1928;

Gezien de griffier tijdig en bij aangeteekenden brief kennis heeft gegeven aan de verdachten en hunne raadsliden van plaats, dag en uur gesteld voor de verschijning in de Raadkamer, evenals van de nederlegging van het dossier in de griffie ter hunner beschikking, twee dagen voor de verschijning, nederlegging die dan ook werd gedaan;

Gehoord den heer Moeneclaeys, onderzoeksrechter, in zijn verslag; den heer Rubbrecht, substituut van den Procureur des Konings, in de uiteenzetting van zijn vordering, alsmede De C. en M., verdachten, in hunne middelen van verweer voorgedragen door Mrs Samijn en Thooris, hunne raadsliden, advocaten te Brugge, en Mr Claeys, in zijne besluiten voor het beheer van Geldwezen, op vervolging en benaerstiging van den Minister van Financiën, tusschenkomende partij;

Overwegende dat het O. M. de verzending van de beide verdachten naar de Correctionele Rechtbank vraagt op grond van de art. 193, 196, 197, 213 en 214 van het Wetboek van Strafrecht, de eerste als dader, de tweede als mededader of medeplichtige, aannemende dat er in hoofde van beiden verzachtende omstandigheden bestaan, de verwijzing van de misdaad naar de Boetstrafelijke Rechtbank toelatende; dat het O. M. daarenboven beider verzending naar dezelfde Rechtbank vraagt op grond van artikel 491 van het Wetboek van Strafrecht uit hoofde van verduisteringen ten nadeele van de Samenwerkende Vennootschap «Willen is Kunnen»;

Overwegende dat de Minister van Financiën besluit, ten eerste tot de ontvankelijkheid zijner tusschenkomst, ten tweede tot de onbevoegdheid van

het O. M. om deze vervolging in te stellen, daar deze alleen kan worden ingesteld op grond van artikel 77 van het Koninklijk Besluit van 12 September 1936, inhoudende de samenordering der wetten en koninklijke besluiten betreffende de belasting op het inkomen, door het Beheer der rechtstreeksche belastingen;

Overwegende dat, wat de ontvankelijkheid der tusschenkomst van het beheer betreft, een onderscheid moet gemaakt worden; dat zoo het instellen der openbare vordering aan het O. M. toebehoort de tusschenkomst van het beheer slechts in de hoedanigheid van burgerlijke partij kan geschieden, uit reden van de door hem ondergane benadeeling; dat integendeel, indien het instellen der openbare vordering aan het beheer der rechtstreeksche belastingen is toebedeeld, zijne tusschenkomst als vervolgende partij moet geschieden op de wijze door de wet voorzien; dat geen enkele wettekst aan het beheer het recht toekent om tusschen te komen noch bij het onderzoeksgerecht, noch bij het strafgerecht, om een juiste toepassing van de wet te bewerken; dat alleen de Procureur des Konings daartoe bevoegd is; dat ook in de vorderingen door de Openbare Besturen ingesteld de Procureur voor een juiste toepassing der wet te zorgen heeft. (Wet van 16-24 Augustus 1790, titel VIII, artikel 1; Verbreking, 4 Juni 1923, Pas. 1923, I, 346);

Overwegende dat noch in het eene noch in het andere geval de tegenwoordige tusschenkomst van het beheer van rechtstreeksche belastingen, ontvankelijk is; dat immers uit de genomen besluiten blijkt dat het beheer zich voor de Raadkamer niet aanstelt als burgerlijke partij; dat zoo het wenscht op te treden als vervolgende partij, de wijze van tusschenkomst onregelmatig is, daar het beheer slechts beschikt over het middel aan de benadeelde partij toebehoorende om de vervolging in te stellen, namelijk de rechtstreeksche dagvaarding der verdachten voor de bevoegde rechtsmacht (*Répertoire pratique de Droit belge*, V°, *Action publique*, nr 71); dat voor het geval het voorwerp zijner vordering de herleiding van een misdad tot een wanbedrijf is op grond van verzachtende omstandigheden, de verdachten door het beheer moeten gedagvaard worden voor het onderzoeksgerecht luidens de wet van 4 October 1867, gewijzigd door de wetten van 26 December 1881, 4 September 1891 en 23 Augustus 1919;

Overwegende dat had het beheer van de rechtstreeksche belastingen zich aangesteld als burgerlijke partij, het luidens de wet van 22 Juli 1927, artikel 1, wijzigende de voorloopige wet van 25 October 1919, had kunnen tusschenkomen in de regeling van de rechtspleging en de besluiten nemen, dat het heden op onregelmatige wijze heeft genomen (*Répertoire pratique de Droit Belge*, V°, *Action civile*, nr 128);

Overwegende dat luidens artikel 1 van de wet van 17 April 1878 de openbare vordering wordt ingesteld door de ambtenaren daartoe door de wet aangewezen; dat het verband dezer beschikking met de openbare orde, de Raadkamer noopt van

ambtswege de bevoegdheid van het O. M. om deze vordering in te stellen, te onderzoeken;

Overwegende dat luidens artikel 77 van het Koninklijk Besluit van 12 September 1936 valsheid in geschriften en gebruik van valsche stukken met het oogmerk om de belasting te ontduiken of om een derde aan de belasting te doen ontsnappen, gestraft wordt met de straffen voorzien door het hoofdstuk IV, Boek II, Titel III van het Wetboek van Strafrecht; dat deze tekst de juiste weergave is van het artikel 77 van het samenordenend Koninklijk Besluit van 6 Augustus 1931, hetwelk datzelfde artikel had overgenomen uit het Koninklijk Besluit van 7 Maart 1924;

Overwegende dat dit laatste Koninklijk Besluit het instellen der openbare vordering wegens overtredingen zijner voorschriften, nog niet aan het beheer der rechtstreeksche belastingen had toevertrouwd; dat voor het eerst artikel 65 van de wet van 31 December 1925, beschikte dat « de vervolgingen tot toepassing van de boeten of van andere straffen voorzien bij de wetten in zake rechtstreeksche belastingen en daarmede gelijkgestelde taxes worden ingesteld op verzoek van het beheer der rechtstreeksche belastingen »; hetgeen in de samenordenende besluiten van 6 Augustus 1931 en 12 September 1936 de tekst van artikel 79bis is geworden, aangevuld door artikel 4 van Koninklijk Besluit van 22 Februari 1935, waarbij het beheer het recht verkrijgt van het O. M. het instellen van een voorafgaandelijk onderzoek te vorderen;

Overwegende dat dus voor 31 December 1925 de openbare vordering op grond van artikel 77 van het Koninklijk Besluit van 7 Maart 1924 door het O. M. werd ingesteld (Verbr., 16 Maart 1925, Pas. 1925, I, 176); dat dient onderzocht indien het artikel 65 van de wet van 31 December 1925 aan deze bevoegdheid iets heeft gewijzigd;

Overwegende dat de voorbereidende werken dezer wet op dit vraagstuk niet het minste licht werpen; dat alleen over de gewijzigde tarieven der belastingen is gesproken geworden, hetgeen deze nieuwigheid in zake rechtspleging in de schaduw stelde (*Pasinomie* 1925, nr 497); dat het verslag aan den Koning, welke het Koninklijk Besluit van 22 Februari 1935 inleidt met betrekking tot het tweede lid van artikel 79bis evenmin uitleg verstrekt (*Staatsblad* nr van 25 en 26 Februari 1935, bl. 1073);

Overwegende dat luidens artikel 22 en vlg. van het Wetboek van Strafvordering het instellen der openbare vordering in beginsel aan den Procureur des Konings toebehoort (Verbr., 15 Januari 1934, *Rev. Dr. Pén. et Crim.*, bl. 165); dat deze beschikking van openbare orde zijnde, alleen een duidelijke wettekst aan het O. M. dit initiatief kan onttrekken; dat iedere uitzondering, vooral op dit gebied, alleen voor een strikte uitlegging vatbaar is;

Overwegende dat de uitzonderingen aan dezen regel op fiscaal gebied alle van de gedachte uitgaan dat de sancties in de fiscale wetgeving voorzien, een gemengd karakter hebben; dat zij eenzijdig een bestraffing zijn, maar daarenboven de herstelling nastreven van de door het beheer geleden

schade; dat de Schatkist er belang bij hebben kan van de openbare vordering af te zien tegen een geldelijke vergoeding; dat het beheer beter is opgewassen om het belang en de nuttigheid van dergelijke dading te beoordeelen dan het O. M. (Zie een overeenkomstige uitzondering in zake Douanen en Accijnzen: Janssens de Bisthoven: Le Ministère public et les poursuites en matière de douanes et accises, bl. 4 en 5);

Overwegende dat artikel 79bis deze opvatting weergeeft door onder de straffen eerst de boeten te vermelden met betrekking tot het recht van vervolging van het beheer der rechtstreeksche belastingen; dat ook « andere straffen » erbij gevoegd worden, doch alleen wanneer zij voorzien zijn bij de wetten in zake rechtstreeksche belastingen en daarmee gelijkgestelde taxes;

Overwegende dat de strikte uitlegging van dezen tekst niet toelaat aan het O. M. het recht van vervolging te ontnemen, wanneer de strafbare daad een misdrijf van gemeen recht is wier bestraffing niet door de fiscale wet, doch door het Wetboek van Strafrecht is voorzien, naar hetwelk de fiscale wet zich vergenoegt te verwijzen; dat het artikel 77 zelf de bestanddeelen van het misdrijf niet aanduidt maar eveneens verwijst naar de door het Strafwetboek gevestigde onderscheidingen; dat op grond van artikel 79bis het instellen der vervolging aan het beheer zou behooren indien het een misdrijf van zuiver fiscaal aard betrof, voorzien door de fiscale wet en bestraft met straffen in deze wetgeving bepaald, zooals in het geval behandeld in het Arrest van het Hof van Verbreking van 15 Januari 1934 (Rev. Dr. Pén. et Crim., 1934, bl. 165);

Overwegende dat de vordering van den Procureur des Konings diensgevolge ontvankelijk is;

Overwegende dat er ten laste van beide verdachten genoegzame bezwaren voorhanden zijn, dat echter ten voordeele van beiden voor wat het feit A en B betreft verzachtende omstandigheden dienen aangenomen te worden, zijnde de afwezigheid van een voorgaande veroordeeling;

Verklaart de tusschenkomst van het Beheer van Geldwezen niet ontvankelijk;

Verwijst De C. en M., verdachten, bij toepassing van artikel 3 der wet van 23 Augustus 1919 en artikel 130 van het Wetboek van Strafvordering, ter zake en op de gronden in bovenstaande vordering van den Procureur des Konings vermeld en daarenboven van artikel 77 van het Koninklijk Besluit van 12 September 1936, naar de Correctionele Rechtbank aldaar.

NOTA. — Zie Rechtskundig Weekblad 1939, 645: Ber. Brussel, 26 November 1938.

M. en D. werden ervan verdacht, als bestuurder en kassierster van een bioscoop, valsheid te hebben gepleegd in de veertiendaagsche bordereelen waarvan het bijhouden door den Fiscus aan alle bioscopen wordt opgelegd. Zoo doende werd een deel van de verschuldigde taxe op de gemakkelikheden ontdoken. Bovendien zouden verdachten een deel van de ontvangsten van de bioscopen hebben verduisterd. De Fiscus stelde, wat de belastingontduiking betreft, proces-verbaal op doch trad verder niet handelend op.

Voor de Raadkamer nam het Beheer van Financiën besluiten waarin het, krachtens artikelen 77 en 79 bis K. B. van 13 September 1936, de bevoegdheid van het Openbaar Ministerie betwistte. De ontvankelijkheid van deze tusschenkomst werd als volgt gemotiveerd:

« Aangezien het Beheer ontvankelijk is tusschen te komen

in de zaak, ten einde op de bevoegdheid hem toevertrouwd door den wetgever te wijzen;

» Aangezien het Beheer tot nog toe niet in de mogelijkheid is geweest de schikkingen te nemen om het rekwisitorium op te stellen en zich uitdrukkelijk het recht voorbehoudt zulks te gepasten tijde te doen... »

De Raadkamer heeft echter de stelling van het Beheer geheel afgewezen. Hierin is zij, wat den grond van de vraag betreft, van de vroegere rechtspraak van het Hof van Verbreking (15-1-34. R. D. P. 1934, 165) niet afgeweken. Dit arrest betoogt de uitsluitende bevoegdheid van den Fiscus om te vervolgen ter zake van de bijzondere belasting op de oorlogswinsten (wet van 20 Juli 1920). Tot staving der genomen beslissing wordt door het Hof, louter exemplatief, naar de bevoegdheid van het Beheer in zaken van rechtstreeksche belastingen verwezen. Doch over de vraag die thans door de Raadkamer werd behandeld, heeft het Hof zich in voormeld arrest niet uitgesproken.

Men merke op dat het Openbaar Ministerie, als de thesis van het Beheer de juiste was, ter zake ook geen gerechtelijk onderzoek had mogen vorderen, althans niet wegens valsheid in geschriften, zoolang het daartoe door het Beheer niet werd aanzoekt. Zoo luidt eveneens het reeds geciteerde artikel 79 bis.

Zie nog: Braas, Précis d'Instr. crim., 2e uitg., blz. 39; Schuind, Dr. crim., 2e uitg., II, blz. 382; Beroep Brussel, 26 Nov. 1938, Rechtsk. Weekbl., 1938-39, kol. 645. R.

275

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE ANTWERPEN

24 November 1938.

Voorzitter: M. De Jongh.

Referendaris: M. Zech.

Pleiters: Mrs H. Deckers en J. Brans.

KAPITAALVERMINDERING EENER NAAMLooZE
VENNOOTSCHAP. — TOEPASSING VAN ART. 72
PAR. 4 DER SAMENGEORDEENDE WETTEN OP DE
HANDELSVENNOOTSCHAPPEN.

Door rechten van derden, in den zin van art. 72 par. 4, dient verstaan deze van alle belanghebbenden en nl. de schuldeischers of deze welke onvermijdelijk, gezien den toestand der maatschappij ten tijde der beslissing, nadien schuldeischers zullen worden.

Deze schuldeischers mogen steeds de nietigheid der kapitaalvermindering eischen, indien alvorens daartoe over te gaan, de maatschappij hunne instemming niet inwon.

Gerechtelijke vereffenaar der A. G. t/ A. G., N. V.

Aangezien de beslissing van 22 October 1934 om het kapitaal te verminderen, regelmatig was in den vorm, en dat niet wordt opgeworpen dat zulks het geval niet zijn zou;

Aangezien nochtans de eisch strekt tot nietig verklaren dezer beraadslaging en der beslissing daarop volgend en zulks enkel op basis van artikel 72 paragraaf 4 der samengevoegde wetten op de Handelsmaatschappijen wel bepaalt dat: « in geen geval het verminderen van het kapitaal de rechten van derde personen mag krenken »;

Aangezien eerst dient te worden opgemerkt, dat deze wetsbepaling breed verstaan dient te worden « de rechten van derden » in dergelijk geval zijnde deze van alle belanghebbenden en namelijk de schuldeischers, of deze welke onvermijdelijk, gezien den toestand der maatschappij op den tijd der beslissing nadien schuldeischer zullen worden; zulk reeds « in spe » of gedeeltelijk zijnde, of zelfs de rechten dezer personen, welke op het tijdstip der

beslissing nog geene eischbare overeenkomsten en vervolgens schuldeischers der maatschappij worden zullen ;

Aangezien de meening is der rechtsleer nopens deze kwestie, en deze van Frédéricq, Principes du droit commercial T. 2 p. 420 n° 997 en Resteau Traité de sociétés anonymes T. III n° 1414, 1417, 1416. - Revue pratique de sociétés 1911 p. 177.

Aangezien, inderdaad, deze rechtsgeleerden van meening zijn, dat de schuldeischers steeds de nietigheid van zulke vermindering van kapitaal mogen eischen, indien alvorens daartoe over te gaan, de maatschappij hunne toestemming niet inwon ;

Aangezien zulks zeer goed te verklaren is daar, immers, de schuldeischers reeds eene vordering hebben, en dat zelfs indien het bedrag der schulden lager is dan het bedrag van het overblijvend kapitaal pand en waarborg der schuldeischers en belanghebbende medecontractanten der maatschappij verminderd is en dat aldus de zekerheid der schuldeischers en de solvabiliteit der maatschappij verminkt zijn ;

Aangezien inderdaad bij de bestaande schulden op het tijdstip der kapitaalvermindering nadien, logischerwijze, nieuwe verbintenissen worden aangegaan, waaruit nieuwe schuld, nieuwe verplichtingen voor de maatschappij kunnen voortspruiten ;

Aangezien het aldus zeer goed begrijpelijk is dat alvorens tot dergelijke operaties over te gaan de maatschappij de toestemming der bestaande schuldeischers moet inwinnen, om aldus deze maatregel tegenover hen wettig te doen blijken, daar immers anders dergelijke maatregel eene daad kan daarstellen, welke gepleegd is ten nadeele der schuldeischers en reeds volgens het gemeene recht onder toepassing zou vallen van art. 1167 van het Burgerlijk wetboek, de schuldeischers eene vordering, gezegde de Pauliaansche wordering verleende, welke hen toelaat dergelijke daden door de rechtbanken te doen nietig verklaren ;

Aangezien immers art. 72 par. 4 der wetten op de handelsmaatschappijen niets anders is dan eene toepassing op deze speciale stof van het algemeen principie van art. 1167 van het B. W. ;

Aangezien deze rechtsleer trouwens bekrachtigd is geworden door vonnis der rechtbank van koophandel te Oostende in dato 24 Juni 1937 in zake Les Palaces d'Ostende, waarin zelfs wordt aangehaald een zeer radicale stelling aannemend, dat de rechtbank zelfs niet moet onderzoeken of de rechten der schuldeischers werden benadeeld ;

Dat volstaat dat die schuldeischers niet geraadpleegd zijnde en niet toegestemd hebbende, de maatregel van aard is de rechten der schuldeischers te kunnen benadeelen, opdat de rechters verplicht zijn dergelijke maatregelen nietig te verklaren op basis van art. 72 pr. 4 voormeld ;

Aangezien die stelling van gezegd vonnis ook deze der rechtsleer is, en dat het Hof van Beroep van Brussel door een arrest in dato 8 December 1937 gelijksoortige beslissing velt een vonnis der rechtbank van Brussel in zelfden zin bevestigend ;

Aangezien wat betreft het huidig geding, dient te worden opgemerkt in feite :

ten eerste dat het bilan van 1933 een jaar vóór de kapitaalsvermindering reeds 129.078,19 frank verlies had volgens bilan ;

en dat einde 1934, jaar der kapitaalsvermindering het netto verlies 267.613,45 frank dat is meer dan de helft van het verminderde kapitaal bleek te zijn ;

Aangezien verder dient te worden opgemerkt, dat volgens de balansen in 1934, toen het kapitaal verminderd was, ook niets meer bij de onderschrijvers opeischbaar was, slechts 55.000 in gereed geld bestond, en dat er hypothécaire schuldeischers bestonden voor 10.375.300 frank alwaar slechts fr. 500.000 kapitaal bestond en depositogeldnemers waren voor 1.256.000 fr. ;

Aangezien deze cijfers zelf bewijzen daar de omvang der zaken der maatschappij van dergelijken aard waren dat de kapitaalsvermindering in 1934 geschied de rechten van derden noodzakelijkerwijze diep moesten krenken ;

Aangezien dit vluchtig nazicht reeds voldoende laat uitschijnen, dat in feite de toestand der maatschappij toen de kapitaalsvermindering besloten werd, op zich zelve reeds voldoende wankelbaar was om te kunnen besluiten, dat de maatregel waarbij dergelijke inrichting in gezegde omstandigheden haar kapitaal met de helft vermindert een van reeds geringe som van 1.000.000 frank op 500.000 fr. herleid, klaarblijkelijk het evenwicht der maatschappij in gevaar brengt en de schuldeischers zoowel de bestaande als de komende benadeelt op grove wijze ;

Dat gerust kan worden aangenomen, dat in het kwestieuze geval, deze maatregel getroffen werd door de vergadering van 29 October 1934, precies om te vermijden, dat de steeds verergerende toestand der maatschappij den oproep van 50 % van het kapitaal welke niet gestort waren, noodzakelijk zou maken, en dat aldus de vermindering van kapitaal zooals geschied, als eenig uitwerksel heeft gehad, deze vordering der maatschappij tegen hare aandeelhouders te vernietigen ;

Aangezien, inderdaad, door gezegden maatregel, de onderschrijvers zich aldus vrijwaren voor de gebeurlijke en waarschijnlijke tekortkomingen der maatschappij ;

Dat aldus de kapitaalsvermindering van 29 October 1934, aldus klaarblijkelijk geschiedde ten nadeele der schuldeischers, in tegenstrijdigheid van het door aanlegger ingeroepene art. 72 par. 4 der wetten op de Handelsmaatschappijen, en dat de eisch aldus ontvankelijk en volledig gegrond voorkomt ;

Om deze redenen,

De Rechtbank zegt voor recht dat de beslissing der algemeene vergadering d.d. 29 October 1934, nietig en van geene waarde is, in zoover hierdoor het kapitaal van 1 miljoen op 500.000 fr. wordt herleidt, bijgevolg zegt voor recht dat deze beslissing als niet bestaande moet worden beschouwd en dat het kapitaal op 1 miljoen vastgesteld blijft en dat de nog niet gestorte 50 % oproepbaar zijn ;

Veroordeelt verweester tot de kosten ;

Verklaart het vonnis uitvoerbaar, doch mits borgstelling.

276

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE ST-NIKLAAS

29 November 1938.

Voorzitter : M. Verschuren.
 Rechters : MM. Verbeke en De Smedt.
 Referendaris : M. L. Thuysbaert.
 Pleiter : Mr De Pesseroy.

**VERKOOP VAN EEN TWEDEDE HANDSVOORWERP.
 — WAARBORG. — VERDOKEN GEBREKEN. —
 DRAAGWIJDTE.**

De verkoop, ook van een tweede handsvoorwerp, stelt den verkoper niet vrij van den waarborg uit hoofde van verdoken gebreken; de koper, tenzij het werkelijk een kanskoop geldt, mag eischen dat de gekochte zaak beantwoorde aan de bestemming die hij redelijk mag verwachten van een zaak die verkocht werd tegen een prijs die doet vermoeden dat zij nog goeden dienst kan verstrekken.

Van de Vyver t/ Van Maele.

Aangezien de eisch strekt tot betaling van 1.913 frank voor levering en plaatsing van een centraal-verwarmingsinrichting, vermeerderd met de rechterlijke intresten en de proceskosten; bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad niettegenstaande verzet of beroep en zonder borg;

Aangezien verweerder de betaling weigert op grond dat de door aanlegger geleverde ketel, radiators en buizen met « constructiefouten » belast zijn en dat de verwarmingsinrichting, in haar geheel, op « ordellooze en onaannemelijke wijze » is geplaatst;

Aangezien partijen het er over eens zijn dat de centraalverwarmingsinrichting, voorwerp van den betwisten verkoop, niet nieuw was, maar dat het gold een tweedehandsinrichting;

Dat verweerder, anderzijds, erkent dat, wanneer de plaatsing van de verwarmingsinrichting voltooid was, hij, door den aanlegger, tot tweemaal toe, aanzocht werd de uitgevoerde werken na te zien en dat hij geweigerd heeft op dit verzoek in te gaan;

Aangezien dergelijke houding geldt als stilzwijgende aanvaarding der werken, zoodat de aanlegger niet gehouden is in te staan voor gebreken, die zichtbaar waren en van welke verweerder zichzelf heeft kunnen overtuigen (artikel 1642 B. W.);

Dat, echter, dit beginsel niet geldt voor verborgen gebreken;

Dat, inderdaad, de verkoop, ook van een tweedehandsvoorwerp, den verkoper niet vrijstelt van alle waarborg uit hoofde van verdoken gebreken; dat het van zelf spreekt dat de koper van een reeds gebruikt voorwerp, van den verkoper niet al de hoedanigheden van een nieuw voorwerp kan eischen; dat, nochtans, de koper, behoudens strijdig beding of omstandigheden, zooals al te geringe prijs, waaruit klaar blijkt dat hij een kanskoop heeft gesloten, mag eischen dat de gekochte zaak beantwoorde aan de bestemming die hij redelijk mag verwachten van een zaak die, hoewel reeds gebruikt, verkocht werd tegen een prijs die doet vermoeden dat ze nog goeden dienst kon verstrekken (Rechtb. van Kooph. Brussel, 29 Juli 1922,

J. C. Brux., 1922, bl. 476; Rechtb. van Kooph. Luik, 20 Januari 1926, J. Liège, bl. 101; Rechtb. van Kooph. Brugge, 10 Mei 1928, J. C. Fl. 1928, nr 4899, bl. 359);

Aangezien de rechtbank, op dit oogenblik, niet over de noodige gegevens beschikt om na te gaan of de aangeklaagde gebreken werkelijk bestaan en, zoo ja, of het verborgen gebreken geldt die de inrichting ongeschikt maken om de diensten te bewijzen die verweerder, in aanmerking van den prijs, gerechtigd was ervan te verwachten;

dat een onderzoek door deskundigen dan ook geboden lijkt;

Om deze redenen :

De Rechtbank, alle strijdige besluiten verwerpende, alvorens ten gronde te beslissen, benoemt als deskundige den heer Rombaut... met opdracht de centraalverwarmingsinrichting, waarover betwisting ter plaatse te schouwen en, in een met redenen omkleed en onder eed te bevestigen verslag, te zeggen :

1° of, rekening houdend met den verkoopprijs en met het feit dat het een tweedehands inrichting geldt, bedoelde inrichting belast is met verborgen gebreken die haar ongeschikt maken tot het gebruik waartoe zij bestemd was of dat gebruik zoodanig verminderen dat verweerder ze niet zou gekocht hebben of slechts een minderen prijs er voor betaald, indien hij de gebreken gekend had;

2° zoo ja, of deze gebreken reeds tijdens den verkoop bestonden ofwel of het mogelijk is dat, ten gevolge van een gewilde of niet gewilde oorzaak, die gebreken naderhand ontstaan zijn...

277

VREDEGERECHT TE ANTWERPEN

2e Kanton. — 3 November 1938.

Vrederechter : M. Jans.
 Pleiters : Mrs van Lennep en Langohr.

**DAGVAARDING. — ONDUIDELIJKE VERMELDING
 VAN GEDAAGDE PERSOON. — DAGVAARDING
 VAN VENNOOTSCHAP BUITEN HAAR ZETEL.**

Een gedaagde persoon moet voldoende aangeduid worden om alle missing onmogelijk te maken; een persoon die een bepaald ambt uitoefent moet niet noodzakelijk bij naam vermeld worden. Is onvoldoende de aanduiding «Zuster overste der Religieuzen van het Christelijk Onderwijs», wanneer men kan verwarren tusschen de overste der vennootschap en die der plaatselijke instelling.

Geen enkele wetsbepaling laat toe eene vennootschap in een harer bijhuizen te dagvaarden.

V. M. t/ Overste der Religieuzen... te Antwerpen
 Vennootschap der Religieuzen... te Antwerpen.

Overwegende dat verweerders opwerpen dat de eisch niet ontvankelijk is : 1° omdat eerste gedaagde bij de bewoordingen van de dagvaarding onmogelijk kan vereenzelvigd worden; 2° omdat

tweede gedaagde niet gedaagd werd, daar noch hare hoofdinstelling, noch haar maatschappelijke zetel op de aangegeven woonplaats gevestigd zijn; 3° omdat aanlegger niet bepaalt in welke hoedanigheid hij handelt;

Overwegende dat wat betreft eerste gedaagde, indien het niet volstrekt noodzakelijk is een persoon, die een bepaald ambt uitoefent bij haar naam te melden, hij toch voldoende moet aangeduid worden om alle missing onmogelijk te maken;

Overwegende dat, gezien aanlegger tegelijk dagvaardt de Zuster Overste en de Vennootschap der Religieuzen van het Kristelijk Onderwijs en dat dit vennootschap ook op haar zoogezegde zetel te Antwerpen gedagvaard wordt, het niet klaar en duidelijk uit de melding der dagvaarding blijkt of het de Zuster Overste der Vennootschap of de Zuster Overste der Antwerpsche instelling is, die bedoeld wordt;

Overwegende dat aanlegger de verantwoordelijkheid van het ongeval waarop zijn eisch steunt, zoowel aan de eene als aan de ander kan toeschrijven;

Overwegende dat luidens artikel 69 6° Burgerlijk Wetboek een vennootschap dient gedagvaard te worden in haren maatschappelijke zetel;

Overwegende bijgevolg dat de dagvaarding nietig maatschappelijke zetel van tweede verweerster niet te Antwerpen gevestigd is;

Overwegende dat geen enkele wetsbepaling toelaat eene vennootschap in een harer bijhuizen te dagvaarden;

Overwegende bijgevolg dat da dagvaarding nietig is, zoowel ten opzichte van eerste als van tweede verweerster;

Overwegende dat het in die omstandigheden overbodig is de andere middelen door partijen ingeroepen, te onderzoeken;

Om deze redenen :

Wij, Vrederechter, rechtdoende tegensprekelijk, verklaren de dagvaarding nietig en bijgevolg den eisch hic et nunc niet ontvankelijk;

Verwijzen aanlegger in de kosten.

278

POLITIËRECHTBANK TE BRUGGE

31 December 1937.

Politie-rechter : M. De Clerck.

Pleiter : M. Victor Sabbe.

STRAFRECHT. — GEMEENTEREGLEMENTEN. — BADCOSTUUMS. — KRENKEN VAN EERBAARHEIDSGEVOEL.

Een gemeentereglement kan geldig voorschrijven dat een badcostuum over de schouder moet vastgemaakt zijn. Het reglement dat gedragingen strafbaar stelt die het publiek in zijn eerbaarheidsgevoel zou kunnen kwetsen, is onwettig daar de schending van de eerbaarheid onder toepassing valt van art. 385 van het Wetboek van Strafrecht.

O. M. t/ Romberg.

Over het niet van kracht zijn van het ingeroepen Politie-reglement :

Aangezien betichte opwerpt dat het ingeroepen Politie-reglement van Clemskerke niet van kracht was op den dag der overtreding;

Aangezien het nochtans vaststaat dat het kwes- tige Politie-reglement werd uitgevaardigd bij beslissing van den Gemeenteraad van Clemskerke in datum van 18 Juni 1937, dat het bekendgemaakt werd naar plaatselijk gebruik bij afroeping op Zondag 27 Juni daaropvolgend en dat het daarenboven in de gemeente en voornamelijk aan het strand en in de badkabiënen bij middel van aanplakbrieven aan de kustbezoekers ter kennis ge- bracht werd;

Aangezien door deze verscheidene wijzen van bekendmaking de wettelijke voorschriften over de publiciteit van politiereglementen werden voldaan; dat het reglement waarvan spraak dus wel van toepassing was op het oogenblik der ten laste gelegde feiten;

Over de nietigheid van het ingeroepen reglement :

Aangezien betichte opwerpt dat de gemeente Clemskerke het recht niet had een politieregle- ment uit te vaardigen betreffende de kleederdracht daar art. 3 der wet van 16-24 Oogst 1790 op beperkende wijze een opsomming geeft van de aan- gelegenheden waarin de gemeenten het recht heb- ben een politiereglement uit te vaardigen;

Aangezien betichte daarenboven nog inbrengt dat een gemeente nog veel min het recht heeft verordeningen uit te vaardigen aangaande de schending van het eerbaarheidsgevoel daar dergelijke bedrijven tot de bevoegdheid behooren van de boetstraffelijke rechtbank en de gemeente door een politiereglement niemand aan zijn natuurlijke rechter mag onttrekken;

Aangezien het vanzelfsprekend is dat een ge- meente binnen haar rol niet heeft medeverorde- ningen op zichzelf uit te vaardigen; dat zij betrek- kelijk de kleederdracht echter mag tusschen komen bij wijze van reglementen die de openbare orde op het oog hebben in plaatsen waar talrijke personen vereenigd zijn : bij fooren, markten, openbare ver- maken, op openbare plaatsen, enz; dat aldus mas- keraden en verkleedingen kunnen verboden wor- den, evengoed als het dragen zelfs van fatsoen- lijke badkostumen op openbare plaatsen die met badinrichtingen geen gemeens hebben; dat de vraag, of eene dergelijke bemoeïing tot het voor- schrijven van bepaalde badpakken aan het strand voor de openbare orde dienstig of noodzakelijk is, tot delicate betwistingen aanleiding kan geven, maar dat beoordeeling van de opportuniteit van deze maatregelen ontsnapt aan de bevoegdheid van de politierechtbank die enkel na te zien heeft indien het ingeroepen reglement niet strijdig is met andere reglementen en wetten;

Aangezien, in ieder geval, de Politie-rechtbank ons niet bevoegd voorkomt om het tweede lid toe te passen van het ingeroepen artikel, waar het namelijk gaat over «het vermijden van gedra- gingen die het publiek in zijn eerbaarheidsgevoelen

kunnen kwetsen»; dat het inlasschen van een soortgelijke bepaling in een politiereglement enkel tot verwarring kan aanleiding geven; dat het binnen de bevoegdheid van de politierechtbank feiten wil brengen die blijken art. 385 van het S. W. aan de beoordeeling van de boetstraffelijke rechtbank dienen onderworpen te worden; dat van het oogenblik af, dat dergelijke bepaling gesanctionneerd wordt, er geen principieel onderscheid meer mogelijk is tusschen schendingen der eerbaarheid die aan de politierechtbank en andere die aan de boetstraffelijke rechtbank moeten voorgelegd worden;

Aangezien dientengevolge van de ten laste gelegde betichting in grondbeginsel slechts zou kunnen weerhouden worden de bepaling: «geen draager geweest te zijn van een fatsoenlijk, over de schouders vastgemaakt badkostuum»;

Aangezien uit de door betichte voorgelegde bescheiden en kledingstukken niet kan worden besloten dat het badkostuum van betichte onfatsoenlijk was; dat er dus enkel overblijft dat aan een vormelijkheid die het reglement uitdrukkelijk verordent door betichte niet voldaan werd, namelijk het vastmaken van het badkostuum bij middel van schouderbanden;

Aangezien er ten voordeele van betichte verzachtende omstandigheden bestaan in het feit dat het reglement pas sedert korte dagen was uitgevaardigd en in het ontbreken van een «fatsoenlijke» organisatie der plaatselijke badinrichtingen op het gebied der zonnebaden, die in de meeste bad- en kuuroorden van Europa burgerrecht verkregen hebben;

Om deze redenen :

De Rechtbank veroordeelt betichte voor feit A tot eene geldboete van 1 fr. x 7 of 1 dag verv. gev. Spreekt vrij voor feit B. Veroordeelt betichte tot de gedingskosten.

BIBLIOGRAPHIE

Fernand GOSSERIES. — *L'Habitation à Bon Marché. — Les Taudis, les Familles nombreuses et Belgique. — Maison Larcier, Brussel. — 1939.*

Niemand was meer bevoegd om een degelijk en volledig studiewerk te laten verschijnen over de wetgeving betreffende de goedkope woningen dan de Heer Fernand Gosseries, directeur-generaal van de Nationale Maatschappij der Goedkope Woningen. Zijn dagelijkse werkkring heeft hem toegelaten niet enkel grondig op de hoogte te zijn van alle wetgevende bepalingen en toepassingsonderrichtingen op dit gebied, maar tevens een klaren en ver-reikenden blik te hebben op de praktijk betreffende dit zeer belangrijk sociaal vraagstuk.

De auteur gaat terug tot den oorsprong van de tegen-

woordige wetgeving betreffende goedkope woningen, namelijk de wet van 9 Augustus 1884, die kredietmaatschappijen oprichtte die voor doel hadden den bouw van goedkope woningen aan te moedigen.

Door de wet van 11 October 1919 werd de Nationale Maatschappij voor goedkope woningen ingericht. Deze wet werd dan aangevuld door de Koninklijke Besluiten van 27 Februari 1935 en 30 September 1937.

Deze wetgeving is van zeer bijzonderen aard. Zij mag geen oogenblik het sociale doel uit het oog verliezen; zij hoeft toch de financieele belangen van de maatschappijen die zich met haar toepassing bezighouden te vrijwaren en is aldus verplicht zuiver juridische en economische belangen met zuiver humanitaire belangen te verzoenen.

De toepassing van deze wetgeving heeft aanleiding gegeven tot een vrij ingewikkelde techniek, tot zeer verscheiden modaliteiten van administratieve tusschenkomst die allen door den schrijver ontleed worden met een diepe kennis van zaken en een duidelijk aanvoelen van de behoeften der praktijk.

Buiten het juridisch en statistisch commentaar wenschen wij de aandacht te vestigen op het laatste kapittel van het boek waarin de schrijver, na de uiteenzetting van hetgeen reeds gedaan werd, zijn aandacht wijdt aan hetgeen in de toekomst nog kan verwezenlijkt worden, hoofdstuk waarin hij een breed geborsteld tafereel ophangt van de prachtige sociale initiatieven die hier nog kunnen genomen worden.

Als besluit onderlijnt de auteur de volstreckte ondoelmatigheid van het zuiver privaat initiatief en drukt hij op de noodzakelijkheid der staatstusschenkomst.

Het werk van den Heer Gosseries zal met evenveel belangstelling worden gelezen door juristen als door sociale werkers.

Het werd uitgegeven in de bekende serie «*Etudes morales, sociales et juridiques*», in handig formaat en op uitstekend papier en werd voorzien van een voorrede van den Heer Baron Delvaux de Fenffe.

UIT DE PERS

Het tijdschrift *Onze Taaltuin*, maandblad voor de wetenschap der taal als volksuiting, nationale cultuurschat en instrument voor schoone kunst, officieel orgaan van de dialectencommissie der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen, publiceert in zijn nummer van 11 Maart 1939 een philologisch artikel van de hand van den beroemden taalgeleerde Jac. Van Ginneken betreffende de oudste rechtstaal. Daar dit artikel ook van aard is om in hoogte mate de juristen te interesseeren, deelen wij hieronder enkele uittreksels mede.

* * *

DE OUDSTE RECHTSTAAL

Zoowel in het Recht der Latijnen en Grieken, als in het Germaansche Recht, zien wij nog duidelijk een oudere periode doorschemeren, waarin de officieele Rechtsuitspraken, Overdrachten, Beslissingen en Vonnissen uitsluitend in sacramentele gebaren werden gegeven, terwijl de woorden daar oorspronkelijk geheel

en al ontbraken, en pas lieverlede als begeleiding of nadere verklaring moeten zijn opgekomen. In het historisch verloop der eeuwen is deze verhouding pas heel langzaam verschoven, zoodat achtereenvolgens de mondelinge begeleiding tot hoofdzak werd en rechtsgeldigheid verwierf, terwijl de oude rechtsgebaren eerst nog een tijd als strikt-vereischte officieele bestatiging hebben gegolden, maar op den duur slechts min of meer als een verouderde begeleiding gevoeld werden; zoodat zij eindelijk bijna overal in onbruik zijn gekomen; en de rechtstaal dus ten slotte het oude rechtsgebaar geheel en al heeft verdrongen en vervangen.

Dit veronderstelt dus vijf verschillende fasen, die alle nog duidelijk in het Europeesche Recht der historische tijden voorkomen :

1° Het zuivere rechtsgeldig gebaar.

2° Het geldigmakend gebaar beslist over het mondelinge voorstel of gaat vooraf aan een bijkomstige woordformule.

3° De gelijktijdige verbinding van woord en gebaar vereischt voor de rechtsgeldigheid.

4° De geldige woord-uitspraak met een traditioneel of verduidelikend gebaar.

5° De louter mondelinge uitspraak met rechtsgeldigheid.

In Rome geschiedde de rechtsgeldige inbezitneming «cum effectu» met de hand en niet met den mond, (phase 1) vandaar *in manu esse, in manum tradere, maniceps mancipium, mancipio accipere, mancipare* (1). En op Kreta vinden wij hier ook nog een relic van in de wet van Gortyn. τὸν δὲ δῶλον ἐς κέρας ἀποδόθην. etc. Een kind moest in Rome door de hand van den vader als zijn kind erkend worden (*tollere manu*) ook bij adoptie. Aan de inbezitneming correspondeert de manumissio of in-bezit-geving. Maar bij het vrijlaten van een slaaf hoorde daar reeds essentieel de woordelijke uitspraak toe: *Hunc hominem liberum esse volo* (phase 3); en als traditionele begeleiding (phase 4) hoorde daar nog bij (2), dat de eigenaar met eigen hand een slaaf omwendde en hem een slag met de roede, later een kaakslag gaf. Bij een belofte of een verkoop was de toereiking der rechterhand nog de rechtsgeldige bevestiging der woorden (phase 2); evenals de handslag het nog is op onze Nederlandsche veemarkten. Bij den eed der klassieke volken is steeds nog alleen een plechtig gebaar voorgeschreven (phase 1), evenals dit nog naast de solemnele woorden bij ons (phase 3) een wettelijk voorschrift is. De aangeklaagde mocht er zich in Rome niet tegen verzetten, dat hem de klager met stevige hand voor den rechter bracht; en de getuigen werden bij hun oor genomen (phase 1).

Bijna al deze zelfde solemnele of sacramentele gebaren vinden wij in het Germaansche Recht (3) terug. Maar hier is de ons overgeleverde schat der rechtsgebaren nog veel rijker ontwikkeld. En het mooie ervan is, dat deze oude rechtsgebaren nog bijna alle tot heden toe, in onze staande uitdrukkingen voortleven. Zoo zeggen wij b.v. nog: *iemand met de ooren erbij trekken* en *iemand bij de ooren krijgen*. Trouwens het heele Germaansche woord *getuige* komt van het werkwoord *tieën, toog, getogen*: en beteekent dus «getrokkene».

De eigendomsovergang van vele roerende goederen bestond natuurlijk van oudsher in de overgave van hand in hand (1ste phase), wat wij nog over hebben in de uitdrukkingen: *goederen die goed van de hand gaan; iemand iets aan de hand doen, iets bij de hand hebben; geld op hand krijgen, handgeld, iets ter hand stellen, iets van de hand wijzen*.

Verder komt zoo de jonge man nog heden bij zijn toekomstigen schoonvader op bezoek, om hem *de hand zijner dochter te vragen* of *dingt hij om de hand van*

een vrouw; wijl vroeger in de 1ste phase bij het huwelijk de schoonvader of voogd werkelijk de hand zijner dochter of voogdijochter in de hand van den bruidegom legde. Aan *een huwelijk met de linkerhand* waren in die phase inderdaad niet dezelfde rechten verbonden als aan een met de rechterhand, en zoo hebben wij ook voor hetzelfde nog den naam *morganatisch* huwelijk, omdat in dit geval de bruid uit kracht van den eersten huwelijksnacht niet in al 's mans rechten treedt, maar na den eersten huwelijksnacht *een rijke Morgengave* ontving.

Een ander oud huwelijksgebaar uit de 1ste phase bestond hierin, dat de bruid voor een oogenblik in de schoenen van den bruidegom moest treden; waarvan wij nog de uitdrukking hebben: *in iemands voetstapen treden*. En waarschijnlijk berust ook hierop het Duitsche gebruik om de bruid *een paar nieuwe schoenen te schenken*. Dat de praktijk van het huwelijk later wel eens werd omgekeerd, zien wij uit de uitdrukking *pantoffelheid*; of in het Duitsch *Pantoffelregiment*, dat later toen het niet heelemaal meer werd verstaan, verwisseld werd met *unter den Pantoffel kommen* of in het Nederlandsch: *zij heeft hem onder haar pantoffel*, wat eigenlijk berust op de in-bezit-neming van vast goed of liggende have, die (1ste phase) in rechten geschiedde door er den geschoeden voet op te zetten, wat wij nog over hebben in onze uitdrukkingen, *iemand onder den voet houden, ergens voet krijgen, iemand voet geven, voet bij stuk houden*.

Aanvankelijk staan wij een beetje verwonderd over het ontzaglijk rechtsverschil bij de Oude Germanen van de beide lichaamshoudingen: *staan* en *zitten*. «Zitten» is daar toch bijna altijd iets heerschends of koninklijks. Vondel heeft dat nog aangevoeld in zijn hoonenden lierzang op den Engelschen koning, die naar eigen meening alleen op God geleeke :

Ik de Koning aller Britten
Ben door openbare blijk
Gode zelf alleen gelijk :
Dat is gerust en stil te zitten,
Aan te zien in top gevoerd
Hoe 't zich al rondom mij roert.

Daarop berusten nog onze uitdrukkingen *den troon bestijgen, den troon bezetten, het aftreden van een vorst en een koning afzetten*. Ook het *bezetten van een ambt* en de *afzetting* (*Einsetzung und Entsetzung*) van een ambtenaar zijn hiervan afgeleid.

Maar ieder die eenmaal jaar en dag een grondstuk bewoonde of er op zat, werd er eigenaar van. En daarop berusten nog onze woorden: *bezit, bezitten van een bezitting, in bezit nemen, bezetten*; (Duitsch *sich in den Besitz setzen, in Besitz treten, den Besitz antreten*).

Het onroerend goed werd gewoonlijk (1ste phase) overgedragen met een graszode en een daarin gestoken groenen tak: mnl. *met torf en twige*. Ook door het wegwerpen of het oprapen of het overgeven van *eenige korenhalmen* werd vast goed overgedragen. Maar dezen keer heeft onze hiervan overgebleven uitdrukking zich pas in de 3de phase gevormd, toen de mondelinge verklaring reeds onontbeerlijk was, en daarom luidt de uitdrukking: *met mond en halm er afstand van doen*. In het Duitsch berust daar nog op de uitdrukking voor *nooit in goeden doen komen*: *nicht auf einen grünen Zweig kommen*.

Roerend goed heette in het Mnl.: *drijvende en dragende of vlottende en voerende waar*; waarin drijvende of vlotten op het saamgedreven vee, en dragen en voeren op draagbare voorwerpen zag: «*mit pande of mit penninghe*». Dezelfde beide soorten worden ook samen gevat in het Mnl. *ganc-gave* hgd. *gang und gäve*, d.w.

er moest betaald worden in gangbaar vee, of in gave munt.

Bij openbare verkoopingën werd aan den meest-biedende ten slotte, *bij hamerslag* in de 1ste phase het verkochte toegewezen. Dat was een sacrale uitspraak met het godenwapen van Donar. En dat leeft nog bij ons in de uitdrukking : *zijn goed komt onder den hamer* of *iets onder den hamer brengen, opslaan en afslaan, toeslag, opslag en afslag* en de *afslag op de vischmarkt*, en verder in den *presidentshamer* onzer vergaderingen, waarmee een besluit wordt vastgelegd, en de vergadering wordt geopend en gesloten (phase 4) en de uitdrukking : *afhameren, afkloppen*.

Bij ter-doodveroordeelingen was een witte of zwarte stok als staf in gebruik, *dien de rechter* (soms boven het hoofd van den boosdoener) in *tweeën brak*, en waarvan hij hem dan *de stukken voor de voeten wierp* zeggende : « Nu help je God, met je leven is het gedaan » (phase 2). Bij den kerkelijken ban *verbrak* de priester die hem uitsprak *een brandende kaars*, en *wierp de stukken ervan den geëxcommuniceerde toe* (phase 1). Hierop zien nog terug, onze uitdrukkingen : *den staf over iemand breken*, en *iemand iets voor de voeten werpen*, met *iemand breken* in het Duitsch : *ein Vorwurf, über etwas wegwerfend urteilen*. De oude spreuk : *het vonnis is gesproken de staf is gebroken* heeft nog zeer goed het later vereischte samengaan van woord en daad bewaard.

Dat de oude straffen en rechtsmiddelen om de waarheid te achterhalen niet in woorden maar in handtastelijke daden bestonden, spreekt vanzelf; en het is dan ook geen wonder dat, al zijn die barbaarsche straffen en folteringen nu al eeuwen lang buiten gebruik, de mondelinge beschrijvingen dier straffen toch met analoge gewoonlijk geestelijke toepassing nog alom als staande uitdrukkingen in gebruik zijn gebleven. Ik leg slechts een klein lijstje van die Nederlandsche uitdrukkingen over :

iemand de duimschroeven aanleggen
iemand op de pijnbank brengen
iemand's goeden naam brandmerken
zijn moedertaal radbraken
hij voelde zich als geradbraakt
iemand den genadeslag geven
iemand bij den kraag pakken
door het hennepen venster kijken
iemand over de kling jagen of laten springen
voor iemand door het vuur gaan
de vuurproef doorstaan
iemand het vuur aan de schenen leggen
op gloeiende kolen zitten
iemand aan de kaak stellen
ik ben een geslagen man
door de spitsroeden loopen
hij heeft hem met scherpe woorden gegeeseld
iemand ezelsooren aangeven
iemand verbannen
iemand in den ban doen
iemand in het ongeluk stooten
zijn hals er aan wagen
opgroeien voor galg en rad.

Maar één dier symbolische straffen moet toch iets nader beschrijven, omdat de tegenwoordige zoo onschuldig lijkende uitdrukking een verbijsterende vroegere felheid bijna evenzeer verbergt als bewaart. Duitsch : *Jemand auf das Dach steigen* nl. *iemand op zijn dak geven* of *iemand op zijn dak komen*. Hierin leeft toch een oude symbolische eere staf voort, die vooral graag op Vastenavonddagen werd toegepast, en het huisgezin trof, waarvan het na een schoutenverhoor met getuigen vaststond, dat de man zich door zijn

vrouw had laten slaan. Met trommels en fluiten en vliegende vanen trok dan de heele dorps- of stadsgemeente te voet en te paard, met vele ladders, houweelen en bijlen gewapend, er op uit; ze klommen met man en macht op het dak, sloegen eerst de pannen kapot, en hieuwen daarna den dakvorst in stukken, en braken de heele bovenhelft van het dak af, zoodat de regen rechtstreeks en ruimschoots naar binnen kon vallen. Voorbeelden hiervan zijn uit de diepe middeleeuwen tot laat in de 18e eeuw bekend. En Jacob Grimm zegt ervan : « Sicher ein Rechtsgebrauch von hohem Altertum. Die Entehrung ihres Nachbarn war den Markgenossen so unerträglich, dass sie ihn nicht mehr unter sich dulden konnten und ihm sein Haus zu Grund richteten, welches symbolisch durch die Abtragung des Dachs geschach. Wer sich von den Schlägen seiner Frau nicht bewahren konnte, der sollte gleichsam nicht werth sein : Schutz und Schirm vor Wind und Wetter zu haben ». (Deutsche Rechtsaltertümer II 321).

Een der eenvoudigste middelen om te zien, wie van twee tegensprekers gelijk had, was hen : strootje te doen trekken (phase 1), om dan vanzelf den trekker van het langste strootje gelijk te geven. Pas later kwam daar een conclusie bij (phase 2). Daarop berust nog ons kinderspel van *strootje trekken*, en de goed Nederlandsche uitdrukking : *aan het kortste eindje trekken, zich aan een stroo laten binden, zich met een stroo laten trekken*.

Om officieel iemand op heeter daad te betrappen, moest men onmiddellijk met luider stemme om getuigen roepen. Vandaar nog ons *ruchtbaar maken* hgd. *anrühlig, berucht, en niet in goeden roep staan; en we den wolf die in kwaad gerucht staat*. Bij gewichtige zaken, werd in zoo'n geval, om het ontvluchten van den boosdoener te voorkomen, onmiddellijk de groote torenklok geluid; waaraan wij nog herinnerd worden door onze uitdrukking : *iets aan de groote klok hangen*.

Bij betaling van het weergeld, tot boete voor een doodslag moesten de beide partijen zichtbaar vrede sluiten, *door elkander te omarmen en een kus te geven*. Dat was, in Holland althans de officieele verzoening. Welnu, het Hollandsche woord voor kus : *zoen* en het woord *verzoening* hebben ook dit rechtsgeldig gebaar, waarbij oorspronkelijk zeker geen woord werd gesproken, in onze taal tot heden toe bewaard.

Kon een rechter een rechtszaak niet aanvaarden, dan *legde hij de handen in den schoot* (phase 1) en wij zeggen dat nog voor iemand die stil toeziet en niet ingrijpt. Maar ook de beklagde die er eerst niet toe te brengen was den rechter als zoodanig te erkennen, *legde ten slotte bij hem het hoofd in den schoot* : en ook die uitdrukking der 1ste phase, gebruiken wij nog, voor iemand die zijn weerstand opgeeft om zich te onderwerpen.

Ik zou nog zoo lang kunnen voortgaan, met U aan te toonen, hoeveel van die oude rechtsgebaren nog bij ons in de staande uitdrukkingen onzer taal voortleven; en ik mag dus nu wel deze algemeene conclusie trekken, dat de tallooze staande uitdrukkingen, waarin menschelijke lichaamsdeelen genoemd of lichaamsverhoudingen beschreven worden, voor een heel groot gedeelte op de oude rechtstaal der gebaren berusten; ja, dat zij voor een groot deel eigenlijk niets anders zijn, dan de in mondtal vertaalde sacramenteele rechtsgebaren van weleer.

II.

Nu heb ik totnutoe met opzet niet gesproken van de bekende middeleeuwse illustraties van den Saksenspiegel. Ik heb daar over gezweven, omdat ik meen,

dat het bewijs voor de oudste rechtsgeldige gebarentaal geheel en al buiten hen om kan gaan; en even bewijzend is, als wij hiertoe alleen b.v. het materiaal van Jacob Grimms Deutsche Rechtsaltertümer gebruiken en dat met de staande uitdrukkingen der nieuwere Germaansche talen vergelijken, daar dit materiaal veel ouder en rijker is dan de gegevens dezer vier Bilderhandschriften, die toch veel beperkter zijn en bovendien slechts teruggaan tot het begin der 14e eeuw.

Hiermee wil ik echter volstrekt niet zeggen, dat deze Bilderhandschriften voor ons onderzoek niet van groote waarde zouden zijn. Integendeel. Ik meen zelfs, dat zij ons in staat stellen onze conclusies die totnutoe alleen op de rechtstaal betrekking hadden aanmerkelijk uit te breiden, en daaruit het bewijs te leveren, dat de oude rechtstaal met haar rechtsgeldige gebaren in plaats van tongval-uitspraken in dien ouderen tijd heelemaal geen afzonderlijk geval heeft gevormd, maar het normale gevolg is geweest van de algemeene lexicale gebarentaal, die in de geschiedenis der oude menscheit aan de woordentaal is voorafgegaan. Het éénige waardoor de rechtstaal zich onderscheidt is juist, dat zij aan de gebaren, als sacraal-beslissende uitspraken vele eeuwen langer heeft vastgehouden; zoodat het historisch bewijs voor de oude rechtstaal der gebaren veel gemakkelijker te leveren, en veel aanschouwelijker toe te lichten is, dan de algemeene prioriteit der lexicale gebarentaal voor de lexicale woordentaal, die immers op het eerste oogblik iets geheel en al onmogelijks lijkt en ons met verbijstering vervult.

Deze verbijstering berust nu echter grootendeels hierop, dat wij, sinds ongeveer 6 millennia er langzaam maar zeker aan gewoon zijn geworden, heel onze menschenlijke cultuur in gesproken of geschreven woorden en woordzinnen vast te leggen; terwijl wij daarbij de eigenaardige voordeelen en den rijkdom van die vroegere volledige gebarentaal niet meer bevroeden of vermoeden.

Want wat wij thans nog van de gebarentaal in ons dagelijksch leven of zelfs op het tooneel en in de wel sprekendheid hebben overgehouden is van zoo'n onvergelijkelijk geringe beteekenis, als wij dit met de vroegere volledige gebarentaal in verband brengen; dat aanvankelijk alles in ons zich tegen zulk een mogelijkheid verzet.

Welnu, om deze kloof te overbruggen, deze verbijstering te doen slinken en ons althans eenig idee te geven dier vroegere algemeen geldende gebarentaal, ook buiten de sfeer van het recht, komen ons nu de Bilderhandschriften van den Saksenspiegel, op een heel bijzondere wijze van pas; daar zij ons onmiddellijk deze realiteit der gebaren bewaard hebben.

Ik zal nu bondig trachten te bewijzen, dat geen enkele der Duitsche geleerden die zich op de studie dezer Bilderhandschriften hebben toegelegd, deze totnutoe in hun volle beteekenis hebben verstaan; omdat zij de overeenkomsten met de daar juist genoemde ethnologische parallellen niet hebben ingezien en uitgebuit.

Zeker, zij hadden al vroeg ontdekt, en erkennen het eenstemmig, dat wij hier niet met loutere rechtstaal of rechtsgebaren te doen hebben. En van Jacob Grimm af tot van Amira toe, hebben zij allen vlijtig getracht een veel te scherp onderscheid te maken tusschen wat zij als rechts-symbolische gebaren karakteriseeren, en wat zij de subjectieve of artistieke gebaren-symboliek van den uitvoerenden kunstenaar believen te noemen.

Geen hunner heeft zich tot de synthetische waarheid kunnen opwerken, dat wij hier met een survival van het ethnologische Picture-writing te doen hebben; en dat dus al deze teekeningen zonder onderscheid als neergeschreven gebarentaal uit de oudere menscheids-

geschiedenis moeten opgevat worden. Dat hierbij de rechtstaal der gebaren een op den voorgrond tredende plaats inneemt, komt natuurlijk hiervandaan, dat het geheel als een illustratie van den juridischen Saksenspiegel bedoeld is. Maar het groote Bilderhandschrift van Wolframs Willehalm, wiens techniek geheel en al met de oudste Saksenspiegel-Illustraties overeenkomt, bewijst, dat dit rein toevallig is, daar de historische inhoud van Wolfram's Willehalm zich minstens evengoed op dezelfde wijze laat illustreeren als de vaak min of meer droge en abstracte rechtsbepalingen van den Saksenspiegel. Natuurlijk hebben wij hier, evenals in de Egyptische en de Aztekische hiërogllyphen niet met een primitieve volkskunst, als die der archaisch Chineesche Yin-inscripties, maar met een stijlvolle artistieke bewerking daarvan te doen.

Welnu de beteekenis dezer teekeningen hoort nu volstrekt niet altijd als de weergave van een rechtsgeldige gebaren-uitspraak tot de oudste rechtstaal, maar is ook heel vaak de weergave van een gewoon sociaal menschenfeit, dat dus tot de oudste algemeene gebarentaal behoort, waarvan die rechtstaal in den voortijd slechts een heel normaal deel en een onvermijdelijk gevolg was. Wie dus vooral op de rechtstaal let en de rest als een subjectieve of artistieke toegift beschouwt, zet de realiteit moedwillig onderste boven op haar hoofd en snijdt zich zelf den pas af om: juist het voornaamste te leeren, wat hier uit de bijzondere verhouding van recht en leven te leeren valt.

Ik geef van beide: een paar voorbeelden.

De koning en de rechter moeten natuurlijk altijd zitten. Maar zitten is ook een rust van het lichaam: zoodat de geest beslag kan leggen op alle psychische energie. De rechter moet dus zittend: het Recht vinden. Daarom moeten ook de schout-, de Gouwgraaf en b.v. de bouwmeester van een cathedraal altijd zitten. Daarom mogen soms zelfs de gerechtelijke partijen zitten; b.v. bij het narekenen van een erfenisverdeeling. Ook een dichter mag zitten, zoo zitten b.v. in het Manessische handschrift Heinric van Veldeke en Walter van der Vogelweide even goed als Keizer Hendrik. Alleen is er één gewichtig verschil tusschen beide vormen van zitten. Wie zit om te heerschen, houdt de beenen recht en waardig vrij ver van elkaar. Maar wie zit te denken of te peinzen, kruist de voeten nu eens zus en dan weer zoo, of trekt het eene been veel hoger dan het andere op, nu eens het rechter en dan eens het linker. 't Is heel duidelijk, dat in dit laatste geval de zithouding geen rusthouding maar een tourmenteering is. De rechter of dichter zit met zijn voeten en beenen te trekken in alle richtingen; als een symbool van de innerlijke moeitedoening. En juist dit détail hebben de miniaturen der Duitsche handschriften op merkwaardig welsprekende wijze weten vast te leggen. Daar komt dan bij de dichters nog de rechter- of linkerarm bij, die het peinzende hoofd ondersteunt. Deze vorm van zitten is dus heelemaal geen geldend rechtsgebaar maar een psychologisch feit zonder meer, heel fijn door den kunstenaar uitgebeeld.

Daarnaast vinden wij hier natuurlijk ook de geldige rechtsgebaren. De leenman moest in de eerste phase bij de beleening zijn beide handen samen door de handen van den leenheer laten omvatten; waarop onze uitdrukkingen berusten: *iemand de handen vrij laten, de handen vrij hebben; zijn toekomst is in mijne handen*, en misschien ook: *iemand op zijn hand hebben; op iemands hands zijn*.

Wanneer iemands advokaat te veel toegaf of iets anders zeide, dan de cliënt hem had opgedragen, *greep zijn cliënt hem bij den schouder en legde zich zelf de hand op den mond*: om te kennen te geven, dat hij

het door den advokaat gezegde, niet bedoeld had toe te geven. En ook wij zeggen nog : *de hand tegen iemand opheffen*, en hoewel gewoonlijk in eenigszins andere omstandigheden : *de hand op den mond leggen*. Maar iedereen moet die prachtige kleurige scènes of gebarentjes zelf aankijken en doorvoelen. Pas den ingewijde die zich deze moeite getroost heeft, zal ik waarlijk kunnen overtuigen.

Een der sterkste bewijzen, dat deze heele Saksenspiegel-illustratie (4) ook door de Middeleeuwsche teekenaars zelf nog bedoeld is als een kunstvorm die op de vroeger algemeen geldige gebarentaal berustte, zijn de systematische twee- of driemaal te groot geteekende handen; wat noodig was om de verschillende hand- en onderlinge fingerhoudingen voldoende tot hun recht te laten komen.

Karl Lamprecht had dus nog meer gelijk dan hij zelf meende, toen hij in het Repertorium für Kunstwissenschaft VII 40 neerschreef : « Die vollendete Symbolik der äusserlichen körperlichen Handlung » van deze geïllustreerde Saksenspiegelhandschriften dwingt ons tot het besluit : dat « das stumme Spiel der Bewegungen und der esten an sich » Rechtshandlung » gewesen sei. »

Ik zeg meer gelijk dan hij zelf meende, want ook hij beperkt zijn conclusie weer tot de loutere rechtsgebaren, terwijl hij ze met evenveel grond tot heel den menschelijken omgang in het dagelijksch verkeer had kunnen uitstrekken.

Want niet alleen het Latijnsche *dico* (Ned. *aantijgen* en *betichten*) en het Grieksche *δίκη* der gerechtszitting komen evenals hgd. *zeigen* zeer zeker van de oudere betekenis der andere talen zooals *gr. δείκνυμι* = toonen, skr. *dicati* = aanwijzen, avesta *daesayeiti* : aanwijzen, die ook nog in het Latijnsche *indicium*, *dedicare*, *indicare* en vooral in den *index* = wijsvinger aan het licht komt. Maar ook het *dico* van den dagelijkschen omgang komt van de zelfde *indicatio* met den *digitus index* en de andere vingers, die niet per ongeluk *diciti* of *digiti* heeten. Trouwens van *digitus* komt ook weer *digitare*; evenals van *δάκτυλος* het *δακτυλόδεικτῶ* der Grieksche Glossaria. Ook de Latijnen kennen nog het *loqui digitis nutuque*. Ook het Latijnsch werkwoord *inquam*, *inquit*, *inseque*, het Grieksche *ἐννέπω*, het Iersche *in-cho-sig* (= significat), het Welsh *hepp* (= inquit), het Litauwsche *sakaù*, *sakyti* (= zeggen) en het Oudkerkslavisch *sokù* (aanbrenger), hebben alle dezelfde grondbetekenis, gelijk ten slotte het allerduidelijkst blijkt uit ons Germaansche woord *zeggen*, (cf. Duitsch *sagen*, en Engelsch *to say*) dat niets dan een causatief is van het Gotische *saihwān* (zien), en dus eveneens *laten zien*, *wijzen*, *toonen* moet beteekend hebben.

Trouwens, gelijk onlangs L. Flachskampf weer eens uitvoerig in de Romanische Forschungen DL 52, 1938, blz. 205 met zijn *Spanische Gebärdensprache* bewezen heeft, leeft die gebarentaal nog steeds bij het lagere volk in Spanje voort, evenals dat de Jorio reeds in 1832 uitvoerig voor Napels en Italië bewees. Over : Die Gebärdensprache im Alten Testament gaf H. Vorwahl een goed en goedkoop boekje uit bij Ebering, Berlin 1932. Maar in de Russische Ukraine in het vroegere district Kazsch leeft, speciaal bij de vrouwen onderling, nog een volledige gebarentaal (zie daarover Kobachidze en Mescaninov in Movoznavsto 2, 1934, blz. 3-6, 7-38). En over de gebarentaal, in den Kaukasus van thans heeft in 1937 Margelaswili nog een nieuw boek geschreven.

Verdere bewijzen voor een vroegere algemeene gebarentaal uit de andere werelddeelen heb ik reeds in Onze Taaltuin 6, blz. 337-351 aangehaald. Trouwens

dit heele vraagstuk wordt opnieuw van meet af aan behandeld in mijn nieuw boek : *Reconstruction typologique des langues archaïques de l'humanité*. Chapitre 5, dat in de maand Mei, bij de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen verschijnt, en door de Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij te Amsterdam in den handel wordt gebracht.

Nijmegen, 20 Februari 1939.

Jac. van Ginneken.

(1) E. L. Couhé : *De la manus*. thèse Lille 1888.
(2) Carl Sittl : *Die Gebärd der Griechen und Römer*. Leipzig 1890. Kap. 8. Rechtssymbolik.

(3) Jacob Grimm : *Deutsche Rechtsaltertümer* 4. 2 Bnde, Leipzig 1922. Zie *Gebärde* in het *Sachregister* en verder passim.

(4) Van het Heidelbergsche handschrift zijn deze illustraties in een goedkope uitgave van ± 75 cent in den handel gebracht : E. von Künssberg : *Der Sachsenspiegel*. Leipzig Inselverlag z. j. Daarentegen kost « Die Dresdener Bilderhandschrift des Sachsenspiegels, München 1907, is hier de interpretatie der rechtsgeldige gebaren Hiersemann, Leipzig in 1903 uitgegeven : een paar honderd gulden. De twee deelen met verklarenden tekst, zijn aldaar pas 1925 en 1926 verschenen. Evenals in zijn Beiersche Akademie-verhandeling : *Die Handgebärden in den Bilderhandschriften des Sachsenspiegels, München 1907*, is hier de interpretatie der rechtsgeldige gebaren natuurlijk voortreffelijk; maar laat de psychologische verklaring en vertaling der gewone gesprekgebaren, nog ontzaglijk veel te wenschen. Op dit punt is het eenvoudig kinderwerk. Dat een onaantastbaar groot geleerde zich met zoo'n belachelijke simplistische typeering van « Redegestus » of Redegebärde meende te kunnen behelpen, komt eenvoudig hier vandaan, dat hij het bestaan van de tegenwoordig toch algemeen bekende ethnologische gegevens omtrent een overal nog bestaande gebarentaal zelfs niet vermoed heeft. De naar mijn schatting zeker 25 verschillende vormen van dien « Redegestus » moeten nu eerst en vooral één voor één, uit den samenhang, ontcijferd worden, waarbij op de eerste plaats Spaansche en Italiaansche nog bestaande maar ten tweede ook Amerikaansche en Australische parallellen zeer veel zullen helpen, en waarbij ook de syntactische volgorde der figuren een groote rol zal spelen.

BALIELEVEN

VLAAMSCH PLEITGENOOTSCHAP BIJ DE BALIE VAN BRUSSEL

Op Maandag 15n Mei a.s., te 20½ u., zal de bekende Nederlandsche taalgeleerde **E. P. Prof. Dr. J. van Ginneken, S.J.**, hoogleeraar aan de R. K. Universiteit te Nijmegen, ten Gerechtshove eene voordracht houden over : « **De oudste rechtstaal was een gebarentaal** ».

De advocaten en magistraten, die deze voordracht van den geleerden en welsprekenden Nederlandschen taalpsycholoog wenschen bij te wonen, doen best hun plaats op voorhand te bespreken.

Genummerde plaatsen kunnen ter beschikking worden gesteld op aanvraag te richten tot het Pleitgenootschap, Paleizenstraat, 11, te Brussel, vóór 10n Mei a.s. (telefoon : 17.70.84).

De Vlijt, Nationalestr., 46, Antwerpen. A. Somville, desl.