

<b>Chambre des Représentants</b>		<b>Kamer der Volksvertegenwoordigers</b>	
<b>SESSION DE 1935-1936</b>	<b>N° 58</b>		<b>ZITTINGSJAAR 1935-1936</b>
N° 93 (1934-1935) : PROJET DE LOI.	<b>SÉANCE</b> du 19 Décembre 1935	<b>VERGADERING</b> van 19 December 1935	WETSONTWERP : N° 93 (1934-1935).

**PROJET DE LOI**

approuvant les Conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs et aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, signées à Rome, le 29 mai 1933.

**RAPPORT**

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (1), PAR M. TROCLET.

MADAME, MESSIEURS,

Au fur et à mesure que le transport aérien prend de l'extension, la nécessité d'établir des règles internationales s'impose chaque jour davantage.

Déjà une convention internationale a été signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, réglant la responsabilité du transporteur en cas d'accident (2).

Depuis lors, l'œuvre d'unification du droit aérien a été continuée par un Comité d'experts juridiques aériens. C'est ainsi que deux nouvelles conventions ont été signées à Rome, le 19 mai 1933.

Le premier document règle l'insaisissabilité des aéronefs; le second règle, d'une façon plus précise que par le passé, la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef à l'égard des tiers pour dommages causés à la surface.

Ces deux conventions de Rome complètent en réalité celle qui a été élaborée à Varsovie quatre ans auparavant.

La première convention en cause aujourd'hui régle-

(1) La Commission est composée de MM. Poncelet, président; Carton de Tournai, Carton de Wiart, David, Jaspar (Henri), Raemdonck, Sinzot, Van Cauwelaert, Van Dievoet, Winandy. — Balthazar, Brunfaut, Destrée, Fischer, Hubin, Huysmans, Piérard, Somerhausen, Troclet. — Jaspar (Marcel-Henri), Joris, Maistriau.

(2) Projet de loi approuvant la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole Additionnel à cet acte, signés à Varsovie le 12 octobre 1929. (Doc. Ch., n° 279 de 1933-1934 et rapport de M. Troclet, n° 179 de 1934-1935.)

**WETSONTWERP**

tot goedkeuring der Internationale Verdragen tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen ter zake van conservatoir beslag op luchtvaartuigen en ter zake van schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, geteekend te Rome, den 29 Mei 1933.

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE BUITENLANDSCHE ZAKEN (1), UITGEBRACHT DOOR DEN HEER TROCLET

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Naar gelang het luchtverkeer uitbreiding neemt, blijkt het meer en meer noodig dienaangaande een internationale regeling te treffen.

Reeds op 12 October 1929, werd te Warschau een internationaal verdrag geteekend houdende regeling van de verantwoordelijkheid van den vervoerder bij ongeval (2).

Sindsdien, werd de eenmaking van het luchtvaartrecht voortgezet door een Comité van juridische deskundigen op luchtvaartgebied. Aldus werden twee nieuwe verdragen onderteekend, te Rome, op 19 Mei 1933.

Bij het eerste wordt de onvatbaarheid der luchtvaartuigen voor beslag geregeld; het tweede voorziel een nauwkeuriger regeling dan voorheen, wat betreft de aansprakelijkheid van den houder van het luchtvaartuig ten opzichte van derden voor de schade op het aardoppervlak veroorzaakt.

Die twee te Rome gesloten verdragen vullen eigenlijk datgene aan hetwelk, vier jaar vroeger, te Warschau werd opgemaakt.

In de eerste conventie, die wij thans onderzoeken.

(1) De Commissie bestaat uit de heeren Poncelet, voorzitter; Carton de Tournai, Carton de Wiart, David, Jaspar (Henri), Raemdonck, Sinzot, Van Cauwelaert, Van Dievoet, Winandy. — Balthazar, Brunfaut, Destrée, Fischer, Hubin, Huysmans, Piérard, Somerhausen, Troclet. — Jaspar (Marcel-Henri), Joris, Maistriau.

(2) Wetsontwerp tot goedkeuring van het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen ter zake van het internationale luchtvervoer, alsmede van het daarbij behoorend Additioneel Protocol, geteekend te Warschau op 12 October 1929. (Stuk Kamer, n° 279 van 1933-1934 en verslag van den heer Troclet, n° 179 van 1934-1935.)

mente la saisie conservatoire. Le but est de protéger à la fois l'intérêt privé mais de limiter les inconvénients qui résultent de cette saisie.

Elle exempte dans ce but de la saisie conservatoire les aéronefs des services d'État et ceux en service sur une ligne régulière de transports publics.

D'autre part, pour les autres aéronefs, dans certains cas, un cautionnement suffit pour empêcher la saisie conservatoire.

\*  
\*\*

La seconde convention est d'une importance plus grande encore. Il s'agit d'établir un nouveau régime de responsabilité pour les dommages causés aux tiers par des aéronefs.

Tout d'abord il est établi que, le dommage existant, il doit être réparé, en raison du fait que celui qui se trouve à la surface ne possède aucun moyen de se prémunir contre l'accident; d'autre part, il serait bien difficile à la victime d'établir la responsabilité d'un accident qui s'est produit brusquement à plusieurs centaines, voire même à des milliers de mètres de hauteur.

Ce principe radical est cependant mitigé par la limitation de la responsabilité. Un plafond existe et, en général, en ce qui concerne les personnes, le forfait est fixé aux deux tiers du dommage.

Cette mesure est légitimée par le fait de la responsabilité objective et la nécessité d'assurer « un régime juridique présentant le moins d'aléas possibles ».

« Complétée par un système d'assurance obligatoire ou de garantie légale, la limitation de responsabilité fait, aux victimes, de plus grands avantages que le principe de responsabilité subjective illimitée, principe de droit commun généralement admis jusqu'ici. »

Pour assurer et fixer la responsabilité du propriétaire de l'aéronef, l'article 8 de la convention précise :

« (1) *L'exploitant est responsable pour chaque accident jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef.* Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

« (2) Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600,000 francs, ni supérieure à 2,000,000 de francs.

« (3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que dans ce dernier cas, l'indemnité pré-

wordt het conservatoir beslag geregeld. Het doel er van is de bescherming van het particulier belang en tevens de beperking van de bezwaren die uit zulk beslag voortvloeien.

Zij verleent, met dit doel, vrijdom van conservatoir beslag wat betreft de in Staatsdienst zijnde luchtvaartuigen en die welke dienst doen op een geregelde luchtlijn van openbaar vervoer.

Anderzijds volstaat voor de andere luchtvaartuigen, in sommige gevallen een borgsom om conservatoir beslag te beletten.

\*  
\*\*

Het tweede verdrag is nog belangrijker. Het gaat er hier om, een nieuw regime van aansprakelijkheid in te stellen ter zake van schade door luchtvaartuigen aan derden berokkend.

Het staat vooreerst vast dat, zoo er schade is, deze hersteld moet worden, omdat hij die zich op het aardoppervlak bevindt, geen enkel middel heeft om zich tegen het ongeval te behoeden; anderzijds zou het slachtoffer zeer moeilijk de aansprakelijkheid kunnen bepalen voor een ongeval dat zich plotselings op honderden ja zelfs duizenden meter hoogte heeft voorgedaan.

Dit radikaal principe wordt echter verzacht door de begrenzing der aansprakelijkheid. Er is een maximum, en, voor de personen, wordt het forfaitair bedrag in 't algemeen vastgesteld op de twee derden der schade.

Deze maatregel wordt gerechtvaardigd door het feit van de objectieve aansprakelijkheid en de noodzakelijkheid « een gerechtelijk regime te hebben dat zooveel mogelijk alle onzekerheid vermijdt ».

« Aangevuld door een systeem van verplichte verzekering of van wettelijke garantie, verschaft de begrenzing der aansprakelijkheid feitelijk aan de slachtoffers grooter voordeelen dan het principe der onbegrensde subjectieve aansprakelijkheid, welk gemeenrechtelijk principe tot nu toe algemeen werd aangenomen. »

Ten einde de aansprakelijkheid van den eigenaar van het luchtvaartuig te verzekeren en vast te leggen, bepaalt artikel 8 van het verdrag :

« (1) *De houder is aansprakelijk voor elk ongeval tot een som welke naar reden van 250 frank per kilogram van het gewicht van het luchtvaartuig wordt bepaald.* Onder het gewicht van het luchtvaartuig wordt verstaan het gewicht van het luchtvaartuig met de hoogste toegelaten lading, zooals die in het bewijs van luchtwaardigheid of enig ander ambtelijk stuk is aangeteekend.

« (2) Evenwel kan de grens der aansprakelijkheid van den houder niet lager zijn dan 600,000 frank, noch hooger dan 2,000,000 frank.

« (3) Een derde van die waarde is bestemd voor vergoeding van de aan goederen veroorzaakte schaden en de overige twee derden voor vergoeding der aan personen veroorzaakte schaden, zonder dat in het

vue puisse dépasser 200,000 francs par personne lésée. »

Si le poids de l'aéronef fait que le chiffre de responsabilité dépasse 2 millions de francs français, l'exploitant n'est responsable que jusqu'à concurrence de cette somme.

Si, au contraire, le poids de l'aéronef est trop faible pour atteindre 600,000 francs français, le propriétaire n'en sera pas moins responsable jusqu'à concurrence de cette somme.

D'autre part, il est à remarquer qu'il s'agit de francs français.

Peut-être le Gouvernement belge jugera-t-il utile d'amender ou de donner une interprétation à ce sujet, interprétation qui paraît nécessaire.

La procédure à suivre en Belgique devra aussi être réglée.

Disons encore que si la personne lésée a par sa faute, causé le dommage ou y a contribué, les indemnités prévues ne lui sont pas dues ou peuvent, en tous cas, lui être contestées en tout ou en partie.

Les deux conventions ont été signées par 28 pays. Le Gouvernement et la Commission des Affaires étrangères proposent à la Chambre des Représentants de bien vouloir les ratifier le plus tôt possible.

Il est urgent d'ailleurs d'établir le statut fondamental de l'aviation civile en matière de droit privé.

*Le Rapporteur,*  
Léon TROCLET

*Le Président,*  
J. PONCELET

laatste geval de schadevergoeding meer dan 200,000 frank per getroffen persoon kan bedragen. »

Indien wegens het gewicht van het luchtvaartuig, het bedrag der aansprakelijkheid 2 millioen Fransche frank overtreft, is de uitbater slechts aansprakelijk tot beloop van deze som.

Indien daarentegen het luchtvaartuig te licht is om 600,000 Fransche frank te bereiken, is de eigenaar niettemin aansprakelijk tot beloop van deze som.

Anderzijds, dient aangestipt dat het hier Fransche franks geldt.

Wellicht, zal de Belgische Regeering het nuttig oordeelen hieraan eene wijziging te brengen of er eene toelichting over te verstrekken, welke noodig blijkt.

Ook de in België te volgen rechtspleging zal moeten geregeld worden.

Laat er ons nog bijvoegen dat, indien de benadeelde persoon door zijn toedoen aanleiding heeft gegeven tot de schade of er toe heeft bijgedragen, de voorziene vergoedingen hem niet zijn verschuldigd of, in elk geval, geheel of gedeeltelijk betwist kunnen worden.

De twee verdragen werden door 28 landen ongeteekend. De Regeering en de Commissie voor de Buitenlandsche Zaken noodigen de Kamer der Volksvertegenwoordigers uit ze zoo spoedig mogelijk te willen bekrachtigen.

Trouwens, is het dringend noodig het grondstatuut op te maken van de burgerlijke luchtvaart, ter zake van privaat recht.

*De Verslaggever,*  
Léon TROCLET.

*De Voorzitter,*  
J. PONCELET.