

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1962-1963.

30 MAI 1963.

Projet de loi portant approbation du Protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. **DEHOUSSE**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les règles relatives à la responsabilité du transporteur aérien, en ce qui concerne le transport international des passagers, des bagages et du fret ont toujours pour base, à l'heure actuelle, la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

Celle-ci a reçu depuis lors une application quasi universelle, mais dans le même temps, les conditions dans lesquelles s'accomplissent les transports aériens se sont, de leur côté, considérablement modifiées et améliorées.

Aussi le besoin d'une révision ou, si l'on préfère, d'une modernisation des textes existants s'est-il fait sentir.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Duvieusart, Gillon, Leynen, Machtens, Baron Nothomb, Van Hemelrijck et Dehousse, rapporteur.

R. A 6293.

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
290 (Session de 1961-1962) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :
29 mars 1962.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1962-1963.

30 MEI 1963.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **DEHOUSSE**.

DAMES EN HEREN,

De regels inzake aansprakelijkheid van de luchtvervoerder met betrekking tot het internationaal vervoer van passagiers, bagage en vracht zijn nog steeds gegrond op het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929.

Dat Verdrag werd sedertdien vrijwel over de gehele wereld toegepast, maar inmiddels zijn de omstandigheden waaronder het luchtvervoer plaatsheeft, aanzienlijk gewijzigd en verbeterd.

Het is dan ook nodig gebleken de bestaande teksten te herzien, of, als men het liever heeft, te moderniseren.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Duvieusart, Gillon, Leynen, Machtens, Baron Nothomb, Van Hemelrijck en Dehousse, verslaggever.

R. A 6293.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
290 (Zitting 1961-1962) : Ontwerp van wet. (

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
29 maart 1962.

Un projet, fruit lui-même de divers travaux, a été préparé par le Comité juridique de l'O.A.C.I. et soumis à l'examen de la Conférence internationale de droit privé aérien qui s'est tenue à La Haye en septembre 1955. Un Protocole a été élaboré qui modifie et qui complète la Convention de 1929. Il a été ouvert à la signature à la date du 28 septembre 1955.

Les principales innovations de ce Protocole sont décrites de façon précise et exhaustive dans l'exposé des motifs figurant en tête du projet de loi dont le vote vous est demandé.

Votre rapporteur tient à souligner particulièrement les suivantes :

1° *simplification des titres de transport* et ce, dans un sens favorable aux transporteurs, qui ne peuvent pas toujours se conformer aux exigences détaillées de la Convention et dont la responsabilité se trouvait ainsi aggravée;

2° *maintien de la présomption de faute* dans le chef du transporteur et, pour se conformer à la jurisprudence relative aux dommages corporels non couverts par la Convention, *doublement des montants* prévus pour les dommages aux personnes (250.000 fr. or, soit environ 825.000 francs belges);

3° *rattachement à un étalon-or défini* des sommes indiquées dans la Convention et dans le Protocole en vue de mettre les personnes lésées à l'abri des fluctuations monétaires. L'article 3 du projet de loi précise à cet égard les modalités de la conversion en monnaie belge en cas d'instance judiciaire;

4° *remplacement de la notion de dol du transporteur*, mal comprise dans les pays dont la tradition juridique ne se réclame pas du droit romain, *par une définition* des cas dans lesquels le transporteur ne pourra se prévaloir des dispositions qui excluent ou qui limitent sa responsabilité;

5° *reconnaissance, aux préposés du transporteur*, du droit d'invoquer les limitations de responsabilité de ce dernier s'ils peuvent prouver qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. Il est bien entendu toutefois que le total des réparations obtenues du transporteur et des préposés ne peut jamais dépasser lesdites limites.

A noter enfin que l'article 2 du projet de loi, suivant en cela l'article 2 de la loi du 7 avril 1936, approuvant la Convention de Varsovie, étend les effets du Protocole aux transports effectués à l'intérieur du territoire belge.

♦♦

Een ontwerp, dat zelf de vrucht was van diverse werkzaamheden, werd voorbereid door het Juridisch Comité van de O.A.C.I. en voorgelegd aan de Internationale Conferentie van privaot luchtvaartrecht die in september 1955 in Den Haag werd gehouden. Er werd een Protocol opgesteld, dat het Verdrag van 1929 wijzigt en aanvult. Het werd op 28 september 1955 voor ondertekening opengesteld.

De voornaamste nieuwigheden van dit Protocol zijn klaar en uitvoerig beschreven in de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet dat U ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Uw verslaggever wenst vooral te wijzen op de onderstaande veranderingen :

1° *vereenvoudiging van de vervoerdocumenten*, en wel in gunstige zin voor de vervoerders, die zich niet altijd kunnen gedragen naar de omstandig uitgestippelde eisen van het Verdrag en wier aansprakelijkheid daardoor verzwaaard werd;

2° *handhaving van het schuldvermoeden ten laste van de vervoerder* en, om in overeenstemming te zijn met de rechtspraak betreffende lichamelijke schade die niet door het Verdrag wordt gedekt, *verdubbeling van de bedragen* vastgesteld voor schade aan personen (250.000 goudfrank, d.i. ongeveer 825.000 Belgische frank);

3° *koppeling aan een bepaalde goudstandaard* van de bedragen die zijn aangegeven in het Verdrag en in het Protocol ten einde de benadeelde personen te vrijwaren tegen de schommelingen van de muntwaarde. Artikel 3 van het ontwerp van wet geeft op dit stuk nader aan hoe die bedragen in geval van proces moeten worden omgezet in Belgisch geld;

4° *vervanging van het begrip « opzet » van de vervoerder*, dat niet goed begrepen wordt in landen waar de rechtstraditie niet op het Romeinse recht berust, *door een omschrijving* van de gevallen waarin de vervoerder zich niet kan beroepen op de bepalingen die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken;

5° *erkenning van het recht van de ondergeschikten van de vervoerder* om zich te beroepen op de beperkingen van diens aansprakelijkheid, indien zij kunnen bewijzen dat zij gehandeld hebben in de uitoefening van hun dienstbetrekking, met dien verstande evenwel dat het totale bedrag van de schadevergoeding die verkregen wordt van de vervoerder en van de ondergeschikten, nooit de voornoemde grenzen mag te boven gaan.

Er zij ten slotte nog opgemerkt dat artikel 2 van het ontwerp van wet, zoals artikel 2 van de wet van 7 april 1936, houdende goedkeuring van het Verdrag van Warschau, de gevolgen van het Protocol uitbreidt tot het vervoer dat binnen het Belgische grondgebied plaatsheeft.

♦♦

Le projet qui vous est soumis a été voté à l'unanimité par la Chambre des Représentants en sa séance du 29 mars 1962.

Il n'a donné lieu à aucune observation quant au fond du problème.

*
**

Le projet de loi et le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. DEHOUSSE.

Le Président,
P. STRUYE.

Het voorgelegde ontwerp werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers met algemene stemmen aangenomen ter vergadering van 29 maart 1962.

Er zijn geen opmerkingen gemaakt wat de inhoud van het ontwerp betreft.

*
**

Het ontwerp van wet en dit verslag zijn met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. DEHOUSSE.

De Voorzitter,
P. STRUYE.