Het verdrag van Brussel van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee

Het Verdrag van Brussel van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee

DOOR

I. H. PH. VERSCHOOR

'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF
1943

HET VERDRAG VAN BRUSSEL VAN 1938 BETREFFENDE HULP EN BERGING VAN OF DOOR LUCHTVAARTUIGEN OP ZEE

Diss. Utrecht 1943

Het Verdrag van Brussel van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN DOCTOR IN DE RECHTSGELEERDHEID AAN DE RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT, OP GEZAG VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS L. VAN VUUREN, HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER LETTEREN EN WIJSBEGEERTE, VOOR DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID TE VERDEDIGEN OP WOENSDAG 28 JULI 1943 DES NAMIDDAGS TE 2 UUR

DOOR

ISABELLA HENRIËTTA PHILEPINA VERSCHOOR

GEBOREN TE AMERSFOORT

'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF
1943

PROMOTOR:
PROF. DR. C. W. STAR BUSMANN

AAN MIJN OUDERS

Gaarne zou ik op deze plaats mijn erkentelijkheid willen betuigen voor de vele medewerking bij het bewerken van dit proefschrift door mij ondervonden.

Het is voor mij een bijzonder voorrecht, dat Prof. Dr. C. W. Star Busmann zich bereid heeft verklaard als mijn promotor op te treden. Voor de hulp en steun bij de voltooiing van deze dissertatie ondervonden, ben ik hem zeer erkentelijk.

In het bijzonder zou ik hier mijn dank willen betuigen aan Dr. D. Goedhuis, die mij als privaatdocent op het gebied van het Luchtrecht steeds op de meest welwillende wijze heeft bijgestaan en mij met zijn opbouwende critiek steeds bijzonder gesteund heeft. Gaarne wil ik U, Dr. Goedhuis op deze plaats mijn eerbiedigen dank brengen voor alle moeite, die U zich hebt getroost.

Ook Prof. Mr. R. P. Cleveringa, door de tijdsomstandigheden verhinderd als mijn promotor op te treden, moge ik mijn erkentelijkheid betuigen voor zijn opmerkingen, tijdens het concipieeren van het proefschrift, door hem gemaakt.

Nog werden mij waardevolle gegevens verstrekt door den Heer H. Ch. E. van Ede van de Pals, Directeur van den Luchtvaartdienst en den Heer U. F. M. Dellaert, Havenmeester van Schiphol. Beide dank ik hartelijk voor hun medewerking.

Gaarne richt ik mij tenslotte tot de ambtenaren van de Bibliotheek van het Vredespaleis en ook tot die van de Amsterdamsche Universiteitsbibliotheek, die mij steeds met de meeste welwillendheid geholpen hebben bij het doen van allerlei nasporingen.

INHOUD

HOOFDSTUK I

GESCHIEDKUNDIGE BESCHOUWING OVER HET BEGRIP HULP EN BERGING; HET TOT STANDKOMEN VAN HET VERDRAG VAN BRUSSEL VAN 29 SEPTEMBER 1938

Het verdrag van 29 September 1938, betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee, is het vierde verdrag geweest, dat door een Diplomatieke Conferentie op het gebied van het luchtrecht is aanvaard. Evenals zijn voorgangers (het verdrag van Warchau van 1929 [1]) en de twee verdragen in 1934 te Rome gesloten [2]) is ook dit verdrag voorbereid door de CITEJA (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens [3]). De behandeling in de vergaderingen van de CITEJA heeft de taak van de Diplomatieke Conferentie zeer vergemakkelijkt [4]).

Geschiedenis van hulp en berging.

Aangezien tusschen de omstandigheden, waarin zich een schip en die, waarin zich een luchtvaartuig kan bevinden, veel overeenkomst bestaat (beiden zijn reeds vrij spoedig na hun vertrek min of meer geïsoleerd, zoodat de eventueel te verleenen hulp niet steeds dadelijk aanwezig zal zijn) komt het mij dienstig voor de geschiedkundige ontwikkeling van het begrip hulp en berging in het zeerecht na te gaan.

Het uitgangspunt van het moderne recht van berging is het oude Strandrecht [5]), het recht van bewoners van de kust om zich de goederen, die zijn aangespoeld of van de kust uit bereikbaar zijn, toe te eigenen. Bij de Grieken werd dit als een ongeoorloofde handeling beschouwd. De redenaar Andocides noemde de volkeren, die schipbreukelingen beroofden, onbeschaafd.

Bij de Romeinen bestond zelfs een senatus consultum, dat het verbod

---

[1]) D. Goedhuis, La Convention de Varsovie. La Haye, 1933.

[2]) L. Brunschwick, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne. Thèse. Paris 1934.

R. Coquoz, Le Droit Privé International Aérienne. Paris 1938. blz. 171 en 250.

[3]) De CITEJA., in 1925 op de Eerste Internationale Conferentie voor Privaatluchtrecht ingesteld, is een speciale Commissie van experts van verschillende landen, die, daar ze zich kan laten leiden door uitsluitend wetenschappelijke overwegingen, bij uitstek geschikt is om de verdragen voor te bereiden, die door de Diplomatieke Conferenties worden aangenomen.

(D. Goedhuis, Vorming van het Luchtrecht, blz. 36).

[4]) Voor een kort overzicht van instellingen als de CITEJA en de I.A.T.A. zie men R. Coquoz, Le Droit Privé International Aérien. Paris 1938, blz 11 en 16.

[5]) Tambacoupolos, Das Brüsseler Übereinkommen vom 23 Sept. 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die maritime Bergung und Hilfeleistung. Diss. Göttingen 1915.

bevatte zich met de berging van het strandgoed te bemoeien. Wel bestonden er reddingsondernemingen, zooals de brieven van Cicero aan Atticus getuigen (Lib. XVI, Epist. I, III, V), terwijl men bovendien stilzwijgende verplichtingen van wederzijdsche hulp aantrof tegen de gevaren van zeereizen, vooral met het oog op zeeroovers.

Het zeerecht van Rhodus, dateerende van plm. 600–800 n.C., is de eerste stap in de richting van het tegenwoordige recht van hulp en berging, daar het dengene, die een schip of de lading redde, een belooning toekende, waardoor in tegenstelling tot het Romeinsche recht de bewoners van de kust tot redding werden aangespoord [1]).

Dit beginsel komt ook voor in de Rôles d'Oléron. Deze dateeren van het begin van de 12de eeuw en bevatten essentieele regels betreffende het geheele zeerecht voor het gebied, dat zich uitstrekt van Bordeaux tot aan de Oostzee. Over hulp en berging vindt men daarin het volgende vermeld: „Lorsque un navire périt en quelque lieu que ce soit, les matelots sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront des débris et du chargement. Dans ce cas le patron doit leur payer un salaire raisonable et les frais de conduit dans leur pays autant que la valeur des choses sauvées peut suffire et s'il n'a pas assez d'argent il peut mettre les objets sauvées en gage pour se procurer de quoi les ramener en leur pays".

Volgens Godschalk [2]) valt bij de regeling van Hamburg van 1270 op te merken, dat er een verplichting tot het geven van bergloon bestaat, omdat het redden van de koopmansgoederen op zichzelf als een extra prestatie van de zijde van de bemanning wordt beschouwd.

In deze Hamburgsche regeling wordt bepaald, dat de kapitein voor de redding van goederen zijn sloep en bemanning aan de kooplieden ter beschikking moet stellen, terwijl de kooplieden van hun kant verplicht zijn een redelijk bergloon te betalen.

Godschalk wijst op de tegenstelling met het moderne zeerecht, waarin aan de opvarenden (waaronder de schepelingen begrepen zijn), slechts bergloon wordt toegekend, voor zoover zij diensten bewijzen, waartoe zij redelijkerwijs niet geacht kunnen worden gehouden te zijn.

Ook in het privilege van 1415, dat Keizer Sigismund aan den Hanzebond gaf, werd aan degenen, die strandgoed zouden bergen, een loon toegekend in verhouding tot hun werkzaamheden.

De Hanze stelde strenge straffen vast tegen hen, die de schipbreukelingen plunderden. Het eigenbelang van den bond bracht dit mee, daar hij in dien tijd de grootste scheepvaart had en dus het meeste voordeel er van trok.

De Fransche Ordonnance van 1681 heeft deze regels van de Hanze overgenomen.

Ook in andere landen verschenen in den loop der tijden bepalingen over de hulp en berging.

---

[1]) H. Ripert, Étude des Conventions de Bruxelles sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage du 23 Sept. 1910. Diss. Aix 1911. blz. 14.

[2]) L. A. F. Godschalk, Ontijdig schip verlaten. Diss. 1942, blz. 54 en blz. 68.

Het verdrag van Brussel van 1910 heeft in de verschillende bepalingen eenheid gebracht.

Bepalingen in het luchtrecht.

Het spreekt wel van zelf, dat bij het vaststellen van bepalingen omtrent hulp en berging in het luchtrecht met de ervaringen, opgedaan bij het zeerecht, rekening werd gehouden. Toch vinden wij bij het Luchtrecht een herhaling van wat bij het Zeerecht geschiedde, namelijk, dat de landen aanvankelijk begonnen met deze aangelegenheid min of meer zelf te regelen.

In de wetgeving van verschillende landen treffen wij dan ook reeds bepalingen aan over hulp en berging ten behoeve van luchtvaartuigen.

Als grondslag diende voor vele landen het bepaalde in art. 23 van het internationale verdrag van Parijs van 13 October 1919 [1]), dat als volgt luidt:

> „Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf Conventions contraires, par les principes du droit maritime".

Deze zelfde bepaling vindt men in het Iberisch-Amerikaansche verdrag van 1 November 1926 als art. 23 en in het Pan-Amerikaansche verdrag van 20 Februari 1928 als art. 26 [2]).

Ook volgden dezen regel in hun nationale wetgeving:

Argentinië [3])	Frankrijk [9])
Britsch-Indië [4])	Honduras [10])
Chili [5])	Japan [11])
Denemarken [6])	Nederland [12])
Engeland [7])	Zweden [13])
Engelsch Egyptisch Soedan [8])	

De Italiaansche Wet van Augustus 1923, art. 32, heeft de verplichting tot hulp en berging, zoowel voor personen als voor goederen geregeld, alsmede het recht op schadeloosstelling in deze twee gevallen. Sedert 1931

---

[1]) De tekst van de Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du octobre 1919 is gepubliceerd door de Commission Internationale de Navigation Aérienne April 1937.

[2]) R. Coquoz, Le Droit Privé International Aérien Paris. 1938 blz. 6–8.

[3]) Argentinië: Verordening van 4 September 1925 art. 94 (Nachrichten für Luftfahrer X 6).

[4]) Zie noot 8 (3e supplement).

[5]) Chili: Verordening van 12 October 1925, art. 49, (Nachrichten für Luftfahrer VII, blz. 122).

[6]) Wet van 1 Mei 1922 Par. 44 (Nachrichten für Luftfahrer III, blz. 296).

[7]) Air Navigation Act 1920: art. 11 (Halsbury, Laws of England, Londres 1932). Nachrichten für Luftfahrer II, blz. 333.

[8]) Ministero dell'Aeronautica Aviazone civile e traffico aero. Legislazione aeronautica estera Impero Brittannico (1e suppl.).

[9]) Wet van 31 Mei 1924 art. 57, Bulletin de la navigation aérienne .Paris 1924–1925. blz. 818.

[10]) Honduras, Wet van 8 Augustus 1930 art. 51, 53 (Nachrichten für Luftfahrer XI, blz. 392).

[11]) Wet van 8 April 1921 art. 43 (Nachrichten für Luftfahrer II, blz. 474).

[12]) Wetboek van Koophandel art. 571.

[13]) Verordening van 26 Mei 1922 Par. 40. (Nachrichten für Luftfahrer III, blz. 489).

beschouwt het Italiaansche Wetboek het feit, dat geen hulp wordt verleend aan personen, die in gevaar verkeeren, als een misdrijf [1]).

Thans is in de Nieuwe Italiaansche Codice della Navigazione van 27 Januari 1941 de hulp en berging, zoowel voor personen als voor goederen uitvoerig geregeld, waarbij het te bespreken verdrag van 1938 grootendeels op den voet is gevolgd (Zie bijlage IV).

Ik kom hier nog uitvoeriger op terug in Hoofdstuk II, waarin ik telkens de opmerkzaamheid zal vestigen op bepalingen, waarbij het Italiaansch Wetboek van het Verdrag afwijkt.

Behalve de Italiaansche zijn er nog twee nationale wetten, die het principe van een algemeene verplichting tot hulp en berging kennen: n.l. de Deensche en de Russische wet, die iedere schending van deze plicht als een strafrechtelijk en burgerrechtelijk delict beschouwen [2]).

Dit was alles, wat men op het gebied van de hulp en berging in het luchtrecht vond.

In verband hiermede is het interessant te vermelden, dat reeds van 6–11 September 1926 in Amsterdam een internationaal congres werd gehouden met als onderwerp: „de redding en de eerste hulp bij ongevallen"; hierbij maakte ook de redding en eerste hulp in de luchtvaart een onderdeel uit.

Mr. E. Th. de Veer [3]) hield op dit congres een voordracht, waarin hij o.m. er op wees, dat voor wat de hulpverleening in de luchtvaart betrof men de regels van de hulpverleening ter zee toepaste en dat men vooral rekende op hulp van militaire luchtvaartuigen.

Verder bracht hij naar voren, dat sommige landen op voorstel van Nederland besloten hadden aan militaire luchtvaartuigen van vreemde nationaliteit toe te staan — zonder voorafgaande toestemming — over de territoriale wateren te vliegen en er op neer te komen, wanneer het de hulpverleening op zee na een ongeval betrof.

Ook vestigde hij de aandacht op een internationaal reglement, in het bijzonder betrekking hebbende op het signaleeren van de luchtvaartuigen, die het nauw van Calais overstaken, met het doel zoo vlug mogelijk het verlies van een luchtvaartuig vast te stellen en zoo snel mogelijk de noodige maatregelen te kunnen nemen.

Ik moge hierbij opmerken, dat deze laatste maatregel reeds verouderd is, daar tegenwoordig de meeste luchtvaartuigen radio aan boord hebben, waardoor hun positie eerder te bepalen is.

Op hetzelfde congres gaf de Heer Crabbe [4]) over dit onderwerp als zijn meening te kennen, dat de taak van het luchtvaartuig bij ongevallen ter

---

[1]) J. Lescure, L'assistance dans la Navigation Aérienne. Diss. Parijs 1938. blz. 2 en 3.

[2]) CITEJA., verslag van de zitting van 8 April 1932 doc. no. 159 bl. 1.

[3]) Compte rendu du IIIième Congrès International de Sauvetage et de Premiers Secours en cas d'accidents 1926, blz. 362.

[4]) Compte Rendu du IIIième Congrès International de Sauvetage et de Premiers Secours en cas d'accidents, 1926, blz. 364.

zee voornamelijk zal bestaan in het opzoeken van de plaats, waar het in nood verkeerende schip of luchtvaartuig zich bevindt en daarvan per radio kennis te geven en dat bij ongevallen te land de taak van het luchtvaartuig zich zal beperken tot het vervoeren van personeel en materiaal voor hulpverleening naar de plaats van de ramp alsmede het vervoeren van gekwetsten naar de ziekenhuizen.

Reeds in 1926 begon dus de belangstelling voor dit onderwerp toe te nemen.

Het tot stand komen van het verdrag van 1938.

Hoe is nu het verdrag van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee tot stand gekomen?

In 1931 bracht een aantal vragen door Ripert aan de diverse regeeringen gesteld, [1]) dit onderwerp onder de algemeene aandacht.

Het is van belang om van deze vragen kennis te nemen; terwijl na elke vraag in het kort zal worden aangegeven, hoe het gestelde probleem in het verdrag is opgelost.

Vraag 1.

Bestaat er in Uw wetgeving een regel, die de verplichting tot hulp oplegt aan luchtvaartuigen onderling of aan schepen en luchtvaartuigen?

Bestaan er bij gebrek aan een wettelijke regeling besluiten, welke vergoedingen voor geboden hulp aan zulke schepen toekennen, die in gevaar verkeerende luchtvaartuigen hebben gered?

De verplichting tot hulp in een dergelijk geval is in ons land neergelegd in art. 358*a* W.v.K.; art. 751 W.v.K. bepaalt dat zoowel wanneer met gunstig gevolg hulp wordt verleend bij de redding van een schip alsook bij de redding van een luchtvaartuig, hulploon is verschuldigd.

Het verdrag heeft de verplichting in art. 2 geregeld.

Vraag 2.

Is het wenschelijk om door middel van een internationaal verdrag een verplichting tot hulpverleening vast te stellen voor luchtvaartuigen, die in gevaar verkeeren?

Zoo ja:

1. Moet deze verplichting worden opgelegd:
   a. aan iedereen,
   b. aan schepen,
   c. aan luchtvaartuigen.
2. Moet deze verplichting worden opgelegd:
   a. in het geval van gevaar voor personen, of eveneens in geval van

[1]) Questionnaire presenté par Ripert, Rapporteur sur le sauvetage des aéronefs Document no. 55 der CITEJA Jan. 1931.

verlies van het toestel en van de poststukken en goederen, die zich aan boord bevinden;

b. wanneer de hulp gevraagd wordt door een noodsein of alleen, wanneer men een luchtvaartuig, dat in gevaar verkeert, ontmoet?

Over het beginsel betreffende de oplegging van een verplichting is tijdens de zitting van de CITEJA hevig gediscussieerd. Dit zal in het volgend hoofdstuk besproken worden. Zooals men in het verdrag kan zien, is de verplichting slechts opgelegd aan schepen en aan luchtvaartuigen. Italië was een sterk voorstander ervan om de verplichting aan ieder persoon op te leggen [1]).

Hiertegen voerde Ripert [2]) echter verscheidene bezwaren aan, n.l.:

1. men kan de grenzen van deze verplichting niet duidelijk vaststellen;
2. er is geen reden om luchtvaartuigen door het opleggen van een verplichting in een ongunstiger positie te brengen dan automobielen;
3. de CITEJA heeft volgens hem geen bevoegdheid om aan ieder persoon de verplichting tot het redden van luchtvaartuigen op te leggen.

Het Italiaansche voorstel werd door de Commissie verworpen, en m.i. terecht, daar een dergelijke inmenging in het staatsrechtelijk leven mij niet gewenscht voorkomt en tot allerlei conflicten aanleiding zou kunnen geven.

Een tweede voorstel van de Italiaansche delegatie [3]) hield in, om aan *ieder particulier persoon*, die spontaan hulp bracht, een belooning toe te kennen.

Het argument was, dat men de menschen moest aansporen om een luchtvaartuig, dat in gevaar verkeert te redden, en men zou dit slechts kunnen bereiken door betaling in het vooruitzicht te stellen.

Ook dit voorstel werd verworpen.

Men vreesde n.l., dat men buitensporige en roekelooze pogingen tot redding in het werk zou stellen om een zoo groot mogelijke belooning te verkrijgen, wat niet te verantwoorden groote gevaren met zich mee zou brengen.

Ik kan het met dit bezwaar niet eens zijn. Ook een particulier persoon kan waardevolle hulp verleenen en waarom zou deze dan niet beloond kunnen worden? De Rechtbank te Kopenhagen is tot een overeenkomstige conclusie gekomen in het volgende geval betreffende redding van een schip [4]).

Twee particulieren, een kapitein en een duiker begaven zich over het ijs naar een schip, dat zich in gevaar bevond, doordat het in het ijs was vastgeraakt. Zij gaven aanwijzingen, hoe dit schip weer in open water zou kun-

[1]) CITEJA, Verslag van de 9de zitting blz. 45 e.v.
[2]) CITEJA, verslag van de 9de zitting, blz. 34.
[3]) CITEJA, verslag van de 9de zitting, blz. 72.
[4]) Revue de Droit Maritime comparé, 1930 21 Janvier-Juin , blz. 288.
Tribunal maritime et commercial de Copenhague, 15 November 1929.

nen komen, waardoor het schip inderdaad gered werd. De Rechtbank beschouwde dit m.i. terecht als hulpverleening, daar het schip zonder deze hulp verloren zou zijn gegaan, en kende een belooning toe.

Een tweede voorbeeld geeft een beslissing van het Tribunal de Commerce van Marseille van 15 Januari 1935 [1]).

Hier werd aan den kapitein van een schip, die een watervliegtuig had gered, behalve de reeds aan den eigenaar van het schip toegekende schadeloosstelling, eveneens een belooning toegekend, daar men in aanmerking nam, dat hij persoonlijk tot de redding van het watervliegtuig had meegewerkt.

Het verdrag kent slechts de verplichting tot het redden van personen; deze verplichting geldt niet alleen, wanneer men een luchtvaartuig of schip in nood op zijn weg ontmoet, maar ook, wanneer de hulp door middel van een noodsein per radio wordt gevraagd.

Vraag 3.

Kan een verplichting tot hulpverleening in het omgekeerde geval worden opgelegd aan luchtvaartuigen tegenover in gevaar verkeerende schepen, en onder welke voorwaarden?

Inderdaad heeft men gemeend, dat de hulpverleening wederkeerig moest zijn, en dat luchtvaartuigen de verplichting moesten hebben, in gevaar verkeerende schepen te hulp te komen. Deze verplichting strekt zich echter niet uit tot hulp aan schepen, die zich op de rivieren bevinden. Deze zijn niet in dit verdrag betrokken, daar voornoemde schepen geen hulp aan luchtvaartuigen behoeven te verleenen.

In het andere geval zou op de luchtvaartuigen een zwaardere verplichting drukken dan op deze schepen [2]).

Vraag 4.

In het geval van redding van een luchtvaartuig:

1. is het gewenscht een schadeloosstelling toe te kennen aan den redder:
   a. voor de geredde personen,
   b. voor de poststukken en de goederen?
2. Hoe is de basis voor de berekening van de schadeloosstelling?
3. Wie zal voor de betaling van deze schadeloosstelling aansprakelijk zijn?

Vraag 4-1*a* is in het verdrag bevestigend beantwoord.

Zooals men uit de bespreking van het verdrag zal zien, heeft het postvervoer eenige moeilijkheden, die nog niet geheel zijn opgelost, opgeleverd.

---

[1]) Revue de Droit Maritime comparée 1935 blz. 182.

[2]) CITEJA, verslag van de 9de zitting, blz. 48.

Wat de koopwaar betreft, heeft men in artikel 9 van het verdrag den exploitant van het luchtvaartuig of den eigenaar of den reeder van het schip verhaal toegekend.

In art. 3 van het verdrag is de regeling en de berekening van de schadeloosstelling uitvoerig vastgelegd, waarbij de reeder aansprakelijk is gesteld voor de betaling van de schadeloosstelling.

Vraag 5.

Indien het luchtvaartuig tot een wrak is geworden, moet men dan de eigendom van dit wrak aan den redder geven of de revindicatie door den eigenaar toestaan en, in het laatste geval, moet men dan een schadeloosstelling aan den redder toekennen?

Men heeft in het verdrag zijn toevlucht genomen tot de laatst aangegeven oplossing. De eigenaar houdt de eigendom van het luchtvaartuig, de redders worden schadeloos gesteld.

Naar aanleiding van deze enquête werden antwoorden van de gedelegeerden ontvangen; vervolgens werd de voorbereiding van een verdrag aangaande dit onderwerp aan de derde commissie der CITEJA toevertrouwd.

Ripert, die tot rapporteur werd benoemd, bracht in Augustus 1931 zijn eerste rapport uit.

Op de zitting van de derde commissie in Januari 1934 kwam het eerste ontwerp tot stand; het werd in September 1934 op de 9de zitting van de CITEJA in de algemeene vergadering besproken. Het ontwerp bevatte toen nog voorstellen voor de hulp en berging zoowel ter zee als te land.

In de 10de zitting werd tot een beperking van de hulpverleening ter zee besloten [1]).

Na de 11de zitting werd het gewijzigde voorontwerp in September 1938 voorgelegd aan de Diplomatieke Conferentie, die het na eenige wijzigingen heeft aangenomen.

Waar dit noodig was, is steeds het advies van het Comité International Maritime ingewonnen, hetgeen echter niet tot ingrijpende wijzigingen heeft geleid.

Veel is van het zeeverdrag van 1910 overgenomen, op enkele punten zijn echter belangrijke afwijkingen te constateeren, o.a. ten aanzien van de schadeloosstelling voor de redding van personen en het verhaal op de eigenaren van de waar voor dat deel van het loon, dat betrekking heeft op de berging ervan.

Ook het verdrag van Rome, dat de aansprakelijkheid van een luchtvaartuig voor schade, toegebracht aan zich op het aardoppervlak bevindende derden, regelt, heeft soms tot voorbeeld gediend.

---

[1]) CITEJA, verslag van de 10de zitting, blz. 50 e.v.

Het gevaar, dat men te weinig rekening zou houden met de eischen van de practijk, is vermeden doordat men eenige goedgefundeerde voorstellen van de I.A.T.A. (Internationaal Air Traffic Association), een vereeniging, die het brengen van eenheid in de exploitatie van luchtlijnen van Internationaal belang beoogt, overnam.

Het verdrag is onderteekend door gevolmachtigden van de volgende landen: [1])

1) Armenië
2) België
3) Britsch-Indië
4) Denemarken en IJsland
5) Het Duitsche Rijk
6) Frankrijk
7) Groot-Brittannië en N.-Ierland
8) Guatemala
9) Italië (en Ethiopië)
10) Nederland (ad referendum)
11) Nieuw Zeeland
12) Polen
13) de republiek San Marino
14) Tsjecho-Slowakije
15) Vereenigde Staten van Noord-Amerika
16) Zwitserland

Ratificaties hebben echter tot op heden nog niet plaats gehad.

Wenschelijkheid van het verdrag.

Bij de behandeling van het verdrag kwam al spoedig de vraag naar voren of — gelet op het stadium van ontwikkeling, waarin zich de luchtvaart bevond, — het wel gewenscht was reeds thans regels voor hulp en berging in het luchtrecht vast te stellen.

Zoo verklaart Bouquet, rapporteur op de zittingen van de I.A.T.A. gehouden in 1937 te Parijs, dat de luchtvaart nog in volle ontwikkeling is, en dat het niet mogelijk is, onmiddellijk een vraagstuk op te lossen, waarvan men de volledige gegevens nog niet bezit [2]).

De wenschelijkheid van het verdrag is, behalve door de I.A.T.A. ook bestreden door de Duitsche delegatie. De tegenstanders van een verdrag voerden als bezwaar aan, dat het verdrag van Brussel van 1910 de verplichting oplegt tot hulp aan iederen persoon, die in levensgevaar wordt aangetroffen (art. 11). Deze bepaling zou naar hun meening ook slaan op personen aan boord van een luchtvaartuig. In verband hiermede vroegen zij zich af, of een afzonderlijk verdrag wel noodig zou zijn [3]).

[1]) Proces-Verbalen van de diplomatieke Conferentie van 1938.
[2]) Association Internationale du Traffic Aérien, Bulletin d'Information d'I.A.T.A., no. 27, blz. 48, no. 22 blz. 44.
[3]) CITEJA, verslag van de 9de zitting, blz. 34.

Ripert, de rapporteur van dit verdrag in de vergadering der CITEJA antwoordde hierop [1]: dat het verdrag van Brussel slechts een bepaald aantal staten omvat, het bindt slechts die staten, welke een vloot hebben, want hoewel het principe van de verplichting algemeen wordt gesteld, is het alleen van toepassing tusschen de contractsluitende mogendheden.

Ik moge tevens verwijzen naar de opmerking van von Bülow [2]) dat art. 1 van het bedoelde Brusselsche verdrag van 1910 slechts op een schip, dat zich op zee in gevaar bevindt, betrekking heeft. Hierdoor is voldoende speling gelaten voor den uitleg, dat de verplichting tot hulp ten gunste van *luchtvaartuigen* niet voorkomt in het verdrag.

Bovendien meen ik op te moeten merken, dat in den tijd, toen het verdrag van Brussel werd vastgesteld, het luchtvaartwezen en dan alleen nog maar te land, in een beginstadium was, zoodat het nooit de bedoeling van de samenstellers en onderteekenaars van dit verdrag kan zijn geweest de daarin vermelde bepalingen ook van toepassing te doen zijn op luchtvaart aangelegenheden.

Ripert gaf verder als zijn meening te kennen, dat het er om ging geschillen, die zich zeker zouden voordoen, wanneer de hulp en berging van de luchtvaartuigen niet geregeld werd, te voorkomen.

Het doel van deze verdragen is: een gelijkluidende internationale wet samen te stellen betreffende het luchtrecht.

Hoe langer men wacht met het tot stand brengen van een verdrag des te grooter zullen de moeilijkheden zijn om eenvormigheid te bereiken omdat tusschentijds meerdere staten het voorbeeld van Frankrijk en Italië zouden kunnen volgen en dan zelf bepalingen zouden gaan vaststellen.

Nu verleent men spontaan hulp aan luchtvaartuigen, die in zee zijn gevallen, evenals reeds lang voor 1910, toen te Brussel het verdrag tot hulp en berging ter zee werd gesloten, de schepen elkaar hielpen. Men heeft intusschen het tot stand komen van dit zeeverdrag als een vooruitgang beschouwd en dit zal zeker ook voor het verdrag van 1938 gelden voor wat het luchtrecht betreft.

Verdrag beperkt tot de zee.

Het verdrag is, zooals de titel aangeeft, beperkt tot de hulp en berging *ter zee*. Men heeft deze beperking aangebracht om een vlugger tot stand komen van het verdrag te bevorderen, omdat de regeling van de hulp en berging te land groote moeilijkheden met zich meebrengt [3]). Wel bestaan er reeds voorontwerpen aangaande deze questie, maar een verdrag is nog niet tot stand gekomen. In hoofdstuk III zal op dit onderwerp dieper worden ingegaan.

---

[1]) CITEJA, verslag van de 9de zitting, blz. 34, 35.

[2]) v. Bülow, Die vierte Staatenkonferenz über internationales Luftprivatrecht. Deutsche Justiz, 100 Jaargang 1938, II, blz. 1706–1713.

[3]) CITEJA, verslag van de 10de zitting, blz. 50 e.v.

Geen verschil tusschen hulp en berging.

Hoewel er van hulp en van berging wordt gesproken en dit onderscheid in de nationale wetgevingen ook wel gemaakt wordt, houdt het verdrag hiermee geen rekening. Men vergelijke hiervoor ook art. 1 van het Brusselsche verdrag van 1910, dat een verschil tusschen beide diensten uitsluit.

De redenen, dat men in een internationale regeling dit verschil niet erkent, zijn naar de meening van Beirnaert [1]) in het zeerecht de volgende:

1. een onderscheid is moeilijk te preciseeren, men kan niet zeggen waar de berging begint en de hulp eindigt. Bovendien verschilt de opvatting over dit onderscheid in de diverse landen.
2. het is onmogelijk om aan te nemen, dat de berging altijd een grootere belooning verdient dan de hulp. In het meerendeel van de landen moet het maximum van de schadevergoeding voor hulp beneden de schadevergoeding voor berging blijven. Dit kan tot onbillijkheden aanleiding geven daar hulp soms meer werk kan vereischen dan berging.

De juridische gelijkstelling van hulp en van berging is een groot voordeel; de rechtbanken kunnen dan naar billijkheid de schadevergoeding vaststellen.

M.i. gelden bovenstaande bezwaren eveneens voor het luchtrecht; men heeft dus in het verdrag van 1938 met recht de Engelsche wet, die geen verschil maakt en slechts één benaming, n.l. „salvage" voor beide begrippen kent, gevolgd.

Karakter van de overeenkomst van de hulp en berging.

Alvorens over te gaan tot een artikelsgewijze bespreking van het verdrag, wil ik nog eenige opmerkingen over het karakter van de overeenkomst van de hulp en berging maken.

Deze wordt beschouwd als een overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten.

Men heeft het ook wel eens zaakwaarneming genoemd, wegens hun beider eenzijdig karakter en liefdadige strekking, maar hiervan wijkt het in verschillende opzichten af: [2])

1. zaakwaarneming betreft alleen goederen, hulp en berging kan tevens de redding van personen omvatten.
2. bij hulp en berging kan de kapitein aanwezig zijn.
3. bij hulp en berging is loon vereischt; de zaakwaarnemer kan wel vergoeding van onkosten vragen (art. 1393 B.W.) maar geen loon.
   De zaakwaarneming is vrijwillig. Bij hulp en berging wordt men door de in het verdrag neergelegde verplichting gedwongen hulp te verleenen. Door het verdrag is de voorstelling als zou de hulp en berging het karakter van zaakwaarneming dragen, niet aanvaardbaar.

---

[1]) L. Beirnaert, Diss. Dunkerque 1904. L'assistance en mer, Étude théorique et pratique blz. 268.

[2]) J. Lescure, L'assistance dans la Navigation Aérienne. Diss. Parijs 1938, blz. 51.

Ripert beschouwt de overeenkomst als een quasi-contract van een speciale soort [1]). Er bestaat volgens hem tijdens de redding een tijdelijke belangengemeenschap tusschen de beide schepen met het oog op een gemeenschappelijk doel; als het doel bereikt is, deelt men de winst van de onderneming.

Uit den aard van de zaak volgt, dat de overeenkomst, waarbij de partijen de belooning afspreken, aan geen vorm is gebonden.

Dikwijls worden zulke overeenkomsten door een eenvoudig wisselen van signalen gesloten.

---

[1]) G. Ripert, Droit Maritime. III, no. 2174. Paris 1923.

HOOFDSTUK II

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING VAN HET VERDRAG VAN BRUSSEL VAN 1938

Hoe het woord aéronef op te vatten?

Alvorens tot de bespreking van den tekst van de artikelen over te gaan, is het gewenscht eerst na te gaan wat men onder het woord „aéronef", verstaat.

In de luchtverkeersregelen vermeld in Annexe A. van het Verdrag van Parijs van 1919 [1]) wordt de volgende definitie van dit woord gegeven:

„Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air".

Onze Luchtvaartwet van 1926 verklaart in art. 1, III het woord „vliegtuigen" als volgt: „door mechanische kracht voortbewogen luchtvaartuigen, zwaarder dan de lucht".

Deze definitie is niet ruim genoeg, omdat b.v. de zweefvliegtuigen daar niet onder zouden vallen als zijnde niet voortbewogen door mechanische kracht.

Het verdient daarom meer aanbeveling te zeggen: „Luchtvaartuigen zijn toestellen, dienende tot uitoefening van de Luchtvaart".

Wat verstaat men nu echter onder „Luchtvaart". Van het woord Luchtvaart vindt men een definitie in art. 1, I, van de Luchtvaartwet van 1926, welke luidt:

„Luchtvaart is het gebruik van luchtvaartuigen op en boven het aardoppervlak binnen het gebied van het Rijk". Deze definitie is echter wel zeer vaag en laat ruimte over voor onzekerheden betreffende de vraag wat onder „binnen het gebied van het Rijk" verstaan moet worden.

Men wil tegenwoordig als luchtvaart alleen beschouwen „het zich verheffen in de lucht, het daarin verblijven en het nederdalen", zoodat de definitie dan rechtstreeks betrekking heeft op het vliegen.

Dat men de woorden „binnen het gebied van het Rijk" daarbij dan laat vervallen, vindt zijn oorzaak in het feit, dat men daardoor art. 3 W.v.S. dan ook op luchtvaartuigen kan laten slaan.

Het bezwaar van de laatste definitie is echter weer, dat zij te eng is.

Sommigen zouden daarom onder „luchtvaart" willen verstaan: „het gebruik van luchtvaartuigen ingeschreven in een door een daartoe be-

[1]) Annexe A. Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919. Uitgave Commission Internationale de Navigation Aérienne Avril 1937, blz. 19.

voegd gezag ingesteld luchtvaartuigregister". (vgl. art. 12 Luchtvaartwet) Ik geef aan de laatste definitie de voorkeur.

Nu uiteengezet is wat men onder het woord „Luchtvaart" moet verstaan, verdient het aanbeveling onze definitie van het woord „Luchtvaartuig" nog eens nader te bekijken.

Verdient deze definitie — Luchtvaartuigen zijn toestellen dienende tot uitoefening van de Luchtvaart — nu de voorkeur boven de ruimere uit het Verdrag van Parijs:

„Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air". Naar mijn meening wel, daar onder de laatste ook toestellen kunnen vallen, die tijdens hun vaart niet door menschen worden bediend b.v. onbemande ballons, die dienen voor meteorologische waarnemingen en sperballons, terwijl bij onze omschrijving dergelijke toestellen zeer terecht zijn uitgesloten.

Intusschen moet het woord „aéronef" in het Verdrag van 1938 genomen worden in den zin van de definitie van het verdrag van Parijs evenals bij het verdrag van Warschau het geval is [1]). Toch zou er alles voor te zeggen zijn geweest, indien in dit verdrag een definitie ware opgenomen; nu bestaat immers het gevaar, dat de rechters zich voor een interpretatie van deze uitdrukking zullen wenden tot de verschillende nationale wetgevingen, iets wat de eenheid in de rechtspraak zeker niet ten goede zal komen.

Artikel 1

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

De Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich tot het nemen van de maatregelen, welke noodzakelijk zijn om uitvoering te geven aan de bepalingen, neergelegd in dit verdrag.

Uitvoering van het verdrag.

Dit artikel vindt men nog niet in het verdrag van Warschau, maar wel in de Verdragen van Rome; het heeft tot strekking de uitvoering van het verdrag te waarborgen. Het artikel is op de eerste algemeene zitting van de CITEJA, waarop het ontwerp betreffende de hulp en berging van luchtvaartuigen besproken is, met algemeene stemmen — op voorstel van de Duitsche delegatie — ingevoegd [2]).

Volgens de opvatting van de H.R. t.a.v. art. 60 (oud art. 59) Grondwet zijn verdragen rechtstreeks door het enkele feit der ratificatie verbindend voor de bevolking, wanneer deze verdragen in zoodanigen vorm zijn gegoten, dat hun regelen zich als het ware rechtstreeks richten tot de individuen [3]). Dit is b.v. het geval met het verdrag van Brussel van 1910.

Het is van belang eens na te gaan of, tengevolge van art. 1 van het verdrag van Brussel van 1938, het noodig is den inhoud van het verdrag te materialiseeren.

---

[1]) D. Goedhuis, La Convention de Varsovie, 1933, blz. 92.
[2]) 9e zitting CITEJA, blz. 98.
[3]) Arrest H.R. van 25 Mei 1906 W 8383.

Naar mijn meening is dit niet het geval en wel om de volgende redenen:

1. het verdrag bepaalt rechtstreeks de gedragingen en de plichten van de individuen op het gebied van de hulp en berging.
2. art. 1 geeft niets nieuws, daar in art. 12 lid 1 van het Verdrag van Brussel van 1910 ook reeds de woorden voorkomen: „de Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich .... [1]).

Het eenige verschil is, dat het in laatst genoemd verdrag bij een afzonderlijk geval staat, terwijl in het verdrag van 1938 het artikel het geheele verdrag bestrijkt. Dit laatste verdient m.i. de voorkeur, omdat dit — bij de steeds toenemende luchtvaart — de mogelijkheid opent, voor elk daarvoor in aanmerking komend artikel, de staten te noodzaken de maatregelen, welke door de omstandigheden geboden worden, voor te schrijven.

Een andere vraag, welke zich in verband met art. 1 voordoet, is wat men onder de term: „Hooge Verdragsluitende Partijen" moet verstaan. Slaat deze uitdrukking alleen op de Staten, die een verdrag hebben geratificeerd of vallen er ook onder die staten, welke het verdrag slechts hebben onderteekend? De twijfel, welke dienaangaande bestaat, vindt men uitgedrukt in een Engelsch proces n.l. Philippson v. Imperial Airways Ltd. 1939 A.C. 332 [2]).

In het kort ging het om het volgende:

Eischer was een Brusselsche Bankiersfirma, die een actie tot schadevergoeding instelde tegen de Imperial Airways wegens het verlies van een lading Engelsche en Amerikaansche goudstukken, welke door de lucht zou worden vervoerd van Londen naar Brussel. De gedaagde bracht de lading op den dag van ontvangst n.l. 5 Maart 1935 naar het vliegveld te Croydon en sloeg deze daar op om haar den volgenden dag naar Brussel te vervoeren. 's Nachts werd echter het goud gestolen.

Het vervoercontract verwees naar de algemeene vervoersbepalingen op de keerzijde van het contract, die voornamelijk de voorwaarden bevatten van het Verdrag van Warschau van 12 October 1929. Engeland ratificeerde dit verdrag 13 Februari 1933, maar België deed dit pas 11 October 1936, hoewel België het verdrag wel had onderteekend.

Volgens gedaagde was België dus op het tijdstip van de overeenkomst geen Hooge Verdragsluitende Partij, zoodat er daarom geen internationaal vervoerscontract was. In eerste Instantie (King's Bench Division, vonnis van 8-6-1937, te vinden in Archiv für Luftrecht bd. 7, S. 329) werd de eisch afgewezen, omdat het hier niet betrof een internationale overeenkomst in den zin van art. 1 par. 2 van de algemeene bepalingen voor luchtvervoer. (Verdrag v. Warschau).

---

[1]) Art. 12, Verdrag v. Brussel 1910 luidt:
De Hooge Verdragsluitende Partijen, welker wetgeving tegen overtreding van het voorgaand artikel geen straf bedreigt, verbinden zich om de maatregelen, noodig tot het straffen van zoodanige overtreding, te nemen of aan hare wetgevende lichamen voor te stellen.

[2]) A. K. Kuhn, The American Journal of International Law. Jan. 1941, blz. 132. Archiv für Luftrecht. 1939, 9.

„Het Court of Appeal" wees eveneens bij vonnis van 3-3-1938 (Arch. für Luftrecht, Bd. 8, S. 152*f*) den eisch af.

Het „House of Lords" echter heeft met 3 tegen 2 stemmen gedaagde tot volledige schadeloosstelling veroordeeld en wel met de motiveering, dat al degenen, die het verdrag onderteekend hadden, als Hooge Verdragsluitende Partijen worden beschouwd.

Als bezwaar tegen deze meening werd geuit, dat men door deze uitgebreide beteekenis aan het woord „Hooge Verdragsluitende Partij" te geven tot eigenaardige gevolgtrekkingen zou komen. Zoo geeft b.v. art. 39 van het Verdrag v. Warschau het recht tot opzeggen.

Dit kan slechts van een staat uitgaan, die geratificeerd heeft, daar het in het algemeen niet denkbaar is, dat een staat, die slechts een verdrag heeft onderteekend, dit kan opzeggen.

Men zal derhalve de beteekenis van deze uitdrukking bij ieder geval afzonderlijk moeten onderzoeken.

Dit neemt niet weg, dat het van belang is, waar deze uitdrukking zooveel ruimte voor twijfel openlaat, in den tekst van elk verdrag op te nemen een bepaling, welke aangeeft of de term „Hooge Verdragsluitende Partijen" in de enge (alleen de staten, die het verdrag geratificeerd hebben) dan wel in de ruime (ook de onderteekenaars) beteekenis moet worden genomen.

Artikel 2

lid 1

Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer, en danger de se perdre, pour autant qu'elle puisse le faire sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage ses passagers ou d'autres personnes.

Ieder, die de functie van gezagvoerder aan boord van een luchtvaartuig uitoefent, is gehouden hulp te verleenen aan ieder, die zich op zee in levensgevaar bevindt, voor zoover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor het luchtvaartuig, deszelfs bemanning, deszelfs passagiers of voor andere personen.

lid 2

Tout capitaine de navire est tenu, dans les conditions prévues au par. 1, et sans préjudice des obligations plus étendues lui incombant d'après les lois et Conventions en vigueur, de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre sur un aéronef ou à la suite de l'avarie d'un aéronef.

Iedere scheepskapitein is, in de omstandigheden voorzien in lid 1 en onverminderd de meer uitgebreide verplichtingen, welke op hem rusten volgens de van kracht zijnde wetten en verdragen, gehouden hulp te verleenen aan een ieder, die zich op zee in levensgevaar bevindt, aan boord van een luchtvaartuig of tengevolge van averij van een luchtvaartuig.

lid 3

Pour l'application de la présente Convention, on entend par assistance tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant en mer en danger de se perdre, même par simple renseignement donné, compte tenu des conditions différentes dans lesquelles s'exercent la navigation maritime et la navigation aérienne.

Voor de toepassing van dit Verdrag, verstaat men onder hulp, elken bijstand, welke verleend kan worden aan een persoon, die zich op zee in levensgevaar bevindt, zelfs door het geven van een bloote inlichting, in aanmerking genomen de verschillende omstandigheden waaronder de zeevaart en de luchtvaart worden uitgeoefend.

lid 4

L'obligation d'assistance n'existe que si l'aéronef ou le navire est en cours de voyage ou prêt à partir et s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile.

De verplichting tot hulp bestaat slechts, indien het luchtvaartuig of het schip onder weg is of gereed is om te vertrekken en indien het redelijkerwijs voor hetzelve mogelijk is nuttige hulp te verleenen.

lid 5

L'obligation d'assistance cesse quand celui qui en est tenu a connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même.

De verplichting tot hulp houdt op, wanneer degene, die daartoe is gehouden, kennis er van draagt, dat de hulp wordt verleend door anderen onder soortgelijke of betere omstandigheden dan zij zou kunnen worden verleend door hem zelf.

lid 6

Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'exécution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ces dispositions.

De nationale wetgevingen zullen de strafrechtelijke sancties, bestemd om de uitvoering van deze verplichting te verzekeren, vaststellen, en de Hooge Verdragsluitende Partijen zullen elkander wederkeerig langs diplomatieken weg den tekst van deze bepalingen meedeelen.

lid 7

Aucune responsabilité ne peut peser sur le propriétaire ou l'armateur du navire ou sur le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef pris en cette qualité, à raison de l'inexécution de cette obligation, sauf dans le cas où il aurait donné à la personne tenue de prêter assistance l'ordre de ne pas l'exécuter.

Geen enkele aansprakelijkheid kan rusten op den eigenaar of den reeder van het schip of op den eigenaar of den exploitant van het luchtvaartuig, als zoodanig, wegens het niet nakomen van deze verplichting, behalve in het geval, waarin hij aan den persoon, gehouden tot het verleenen van hulp, het bevel zou hebben gegeven, haar niet na tekomen.

Voor en tegen van de verplichting tot hulpverleening.

In dit artikel is de verplichting tot hulpverleening vastgelegd, een principe, dat aan scherpe bestrijding onderhevig is geweest. De I.A.T.A., benevens de Amerikaansche en Zweedsche delegatie waren groote tegenstanders ervan [1]) en wel om de volgende redenen:

1. het is beter, dat luchtvaartuigen niet van hun koers afwijken; benzinegebrek zou het gevolg kunnen zijn, hierdoor zouden zij zelf in moeilijkheden kunnen geraken.
2. bovendien zouden luchtvaartuigen meestal geen daadwerkelijke hulp kunnen verleenen, maar alleen kunnen waarschuwen door middel van de radio.
3. het geweten van den gezagvoerder zou te sterk bezwaard worden, zoodat hij geneigd zou zijn om te groote risico's te nemen.
4. het is niet noodig uitdrukkelijk de verplichting op te leggen, daar op den gezagvoerder reeds een moreele plicht tot hulpverleening rust [2]).

---

[1]) I.A.T.A., Bulletin d'information no. 27, blz. 52, 54.
[2]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 47.

De verplichting is echter toch in het verdrag tot uitdrukking gebracht, waarvoor de CITEJA de volgende argumenten naar voren bracht:

1. dat Italië, Scandinavië en Rusland de verplichting tot hulp reeds kennen; het zou dus slechts een uitbreiding beteekenen. Men ondervindt er bovendien in die landen geen moeilijkheden van [1]);

   Ik zou hier willen wijzen op de omstandigheid, dat in de Italiaansche Codica della Navigazione van Januari 1941 in art. 953 (zie bijlage IV) niet alleen de verplichting is opgelegd tot de hulp en berging aan luchtvaartuigen op zee maar ook aan de luchtvaartuigen, gevallen of gedaald in een onbewoonde landstreek. Met deze codice heeft Italië momenteel de modernste wetgeving wat het luchtrecht betreft.

2. schepen moeten hulp verleenen: wederkeerigheid is daarom noodzakelijk [2]);
3. indien er een verplichting bestaat, zal men recht op schadevergoeding hebben; indien er geen verplichting bestaat, zal men slechts recht op schadevergoeding hebben als de redder een gunstig resultaat heeft verkregen [3]).

Wat de questie van het geweten betreft, zou men kunnen opmerken, dat de gezagvoerders van luchtvaartuigen dikwijls in de noodzakelijkheid zullen verkeeren belangrijke besluiten te nemen, zoodat aangenomen mag worden, dat zij ook in dit geval in staat zullen zijn juist te beoordeelen welk risico zij kunnen nemen.

Bouquet (rapporteur van de I.A.T.A.) weerlegt het argument van wederkeerigheid met het volgende: een schip beweegt zich in zijn element; het kan gemakkelijk en bijna altijd zonder groot risico hulp brengen, met een luchtvaartuig is dit niet het geval. Zweden sluit zich hierbij aan [4]).

In dit verband is belangwekkend, de opmerking van den Franschen gedelegeerden Vivent, die drie soorten hulp, welke luchtvaartuigen kunnen verleenen, onderscheidt, n.l.:

1. naast het hulpbehoevende schip, of luchtvaartuig neerstrijken; dit zal zelden voorkomen, het is bovendien alleen mogelijk bij zeer kalme zee;
2. levensmiddelen e.d. afwerpen;
3. opgeven van de juiste positie van het in nood verkeerende schip of luchtvaartuig aan de dichtstbijzijnde haven of het waarschuwen van diegenen, welke efficiente hulp kunnen brengen.

Vooral op de laatst genoemde wijze zal het luchtvaartuig dikwijls nuttige diensten kunnen bewijzen.

Sedert het radiotelegraphische verdrag van Washington, in 1927 gesloten [5]), bestaan er twee signalen, waardoor luchtvaartuigen te kennen kun-

---

[1]) E. Sudre in Bulletin d'I.A.T.A. no. 27, blz. 53, 56.
[2]) CITEJA, 9e zitting, blz. 43.
[3]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf .van 1938, blz. 46.
[4]) Bulletin d'I.A.T.A., no. 27 blz. 49. Revue Aeronautique Internationale, Juni 1936.
[5]) Verdrag v. Washington van 25 Nov. 1927. G. Schaps, Das Deutsche Seerecht, 1921, bd. II blz. 929. Nebengesetze. Zie ook T. J. Noordraven en S. P. de Boer, Handboek der Scheepvaartwetten, scheepsvaartcontracten en scheepsadministratie, blz. 662–668.

nen geven, dat zij in nood verkeeren, namelijk het signaal P.A.N. en het signaal S.O.S.

P.A.N. is het internationale noodsignaal, waarvan alleen luchtvaartuigen gebruik kunnen maken, S.O.S. is het noodsignaal voor schepen en voor luchtvaartuigen. Het signaal P.A.N. (art. 19 van het verdrag) wordt gebruikt bij een ongeval, het signaal S.O.S., wanneer men in het uiterste gevaar verkeert.

Interpretatie van het woord gevaar.

Het gevaar behoeft niet onmiddellijk te zijn. Het is voldoende als het mogelijk en te voorzien is (Schaps, Ripert, Carver) [1]).

Als gevaren, welke een schip kunnen bedreigen, noemt Godschalk [2]) zinken, kenteren, brand en breken.

Het spreekt van zelf, dat voor een luchtvaartuig, behalve zinken en brand zich nog andere gevaren kunnen voordoen. Het ligt niet op mijn weg hier uitvoerig op in te gaan, ik zou slechts enkele voorbeelden willen noemen: noodlanding op een terrein, dat daar niet toe geëigend is (b.v. landvliegtuig op water), in nood verkeeren in de lucht boven zee b.v. door radiostoring, ijs-afzetting op de vleugels etc.

Het gevaar, waarin het luchtvaartuig verkeert, moet zoodanig zijn, dat:

1. de bemanning niet met eigen krachten er uit kan raken;
2. de bemanning afgesneden is van iedere hulp;
3. er onmiddellijk gevaar voor verloren gaan aanwezig is.

De voorwaarden vereischt voor den toestand van gevaar zullen bij het in nood raken van een luchtvaartuig eerder vervuld worden dan bij een schip, daar een schip zich altijd nog in zijn element bevindt, het gedaalde of gevallen luchtvaartuig niet. De bemanning van een schip zal zich daardoor eerder kunnen redden b.v. door goederen overboord te zetten. De bemanning van een schip zal bovendien niet zoo spoedig van elke hulp verstoken zijn, daar zij dikwijls nog gebruik kan maken van reddingsbooten terwijl zij ook door een voorbijgaand schip eerder zal worden opgemerkt.

Het in moeilijkheden verkeerende schip zal in den regel niet zoo spoedig verloren gaan als een luchtvaartuig.

Van deze opvatting getuigt ook een Fransche beslissing van 16 Februari 1931 [3]). waarin het begrip gevaar bij de redding van een vliegtuig hetzelfde als in het Zeerecht werd verklaard. Een luchtvaartuig moest namelijk bij kalm weer wegens motordefect in volle zee dalen. Hoewel er geen onmiddellijk gevaar was, vreesde men toch, dat bij slechter worden van het weer, — door de geïsoleerde positie — de machine verloren zou gaan. Er werd hulploon aan den redder toegekend.

---

[1]) Jurisprudentie Hof Amsterdam, 13 April 1917, N.J. 1917, blz. 1001. Amsterdam, 20 Februari 1925, W 11361.

[2]) L. A. F. Godschalk, Ontijdig Schip verlaten. Diss. 1942, blz. 193.

[3]) Revue de Droit maritime comparé, Sup. B IX, 1931, blz. 243.

In een dergelijk geval, waarin eveneens een luchtvaartuig genoodzaakt was in volle zee te dalen, terwijl geen dringend gevaar aanwezig was, maar verlies mogelijk bleef, kende de Deensche Rechtbank voor Zee- en Handelszaken in Kopenhagen, aan het Visschervaartuig, dat het luchtvaartuig naar de haven had gesleept, ook hulploon toe [1]).

Het bleek moeilijk over het opnemen van de verplichting in het verdrag tot overeenstemming te komen: de Amerikaansche delegatie was van oordeel, dat het principe van de verplichting in het geheel niet in het verdrag beschreven moest worden; de Italiaansche delegatie vond het principe, dat in het verdrag beschreven werd, niet ver genoeg gaan.

Bij de bespreking van de alinea's zal hierop nog worden teruggekomen en zal worden nagegaan in hoeverre men deze moeilijkheden heeft opgelost.

lid 1

Dit lid heeft in de loop der zittingen vele wijzigingen ondergaan. Oorspronkelijk luidde de tekst in het eerste voorontwerp:

> „Tout commandant ou pilote d'aéronef est tenu de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre, ainsi qu'à toute personne se trouvant sur un aéronef en péril à la suite de l'avarie d'un aéronef, quel que soit le lieu où elle se trouve, pour autant qu'il puisse sans danger sérieux pour lui-même, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes, se porter sur les lieux avec la possibilité de prêter un secours utile".

Hierin stond dus „commandant ou pilote" i.p.v. „toute personne exerçant les fonctions de commandant". Dit is vastgelegd, omdat men niet wil, dat een passagier, die in een luchtvaartuig plaats neemt, gehouden zou zijn tot een verplichting tot hulp, welke slechts rust op dengene, die het luchtvaartuig bestuurt [2]).

Vivent (Fransch gedelegeerde) meende, dat men het woordje piloot moest weglaten, omdat de plicht tot hulp op den piloot alleen rust in zijn qualiteit van commandant.

Ripert merkte op, dat in de voorstellen aangaande de regeling van den commandant tot uitdrukking gebracht was, dat het niet noodzakelijk zou zijn, dat er een commandant op elk luchtvaartuig was [3]).

Men vereenigde zich echter met de in het verdrag opgenomen uitdrukking.

Een internationaal verdrag aangaande de rechten en plichten van den commandant is nog niet tot stand gekomen [4]).

---

[1]) Dänische See- und Handelsgericht in Kopenhagen Urteil von 9-5-1928 (Aktenzeichen S.S. Na 8/1928 des See und Handelsgericht in Kopenhagen).

[2]) CITEJA, 9e zitting blz. 44.

[3]) CITEJA, 9e zitting blz. 47 e.v.

[4]) Zie voor het ontwerp over de juridische positie van den commandant van het luchtvaartuig R. Coquoz, Le droit privé international aérien. Paris 1938, blz. 277.

Afwijkingen van het maritieme verdrag.

Men merke op, dat lid 1 spreekt van „toute personne" en er niet bij zegt „même ennemie", zooals in het verdrag van 1910 voorkomt.

Ripert [1]) motiveert dit als volgt: „L'expérience a prouvé qu'il ne sert pas à grand chose de faire des conventions qui seraient applicables mêmes en temps de guerre."

Intusschen hadden sommigen gedelegeerden uit moreel oogpunt bezwaar deze woorden te schrappen.

Het weglaten van de woorden „même ennemie" kan echter ten gevolge hebben, dat men het redden van vijandelijke personen niet als verplichting beschouwt. Had men deze woorden niet uitdrukkelijk in het Brusselsche verdrag van 1910 gebruikt, dan zou men kunnen denken, dat onder „toute personne" ook vijanden hadden kunnen vallen. Nu beduidt naar mijn meening het weglaten van deze woorden een verzwakking van het verdrag van 1938. Gezien de groote analogie, welke tusschen beide verdragen bestaat en het feit, dat het opleggen van een verplichting ook in dit geval wel aanbeveling verdient, al zal in de praktijk uit menschelijkheidsoverwegingen er geen verschil gemaakt worden bij de redding van vijanden, ben ik van oordeel, dat de woorden „même ennemie" ook in dit verdrag hadden moeten voorkomen.

Wanneer men nagaat hoe deze aangelegenheid in het „Verdrag voor de toepassing op den zeeoorlog der beginselen van het verdrag van Genève" (gesloten te 's-Gravenhage op de Tweede Vredesconferentie van 18 October 1907) is opgelost, dan ziet men uit art. 9 [2]), dat hier slechts hulp wordt verleend op verzoek (dus geen verplichting).

Deze hulpverleening beperkt zich dan tot het opnemen van gewonden. Hieronder valt echter iedereen, dus ook een vijandelijk persoon. Voorts kan hier sprake zijn van een voortgezette hulpverleening, daar het mogelijk is, dat een eerste hulpverleening reeds door een luchtvaartuig of schip heeft plaats gehad.

Ik moge opmerken, dat het hier een andere soort hulpverleening betreft, welke zich meer op het gebied van het reddingswezen beweegt.

Het komt mij wel gewenscht voor, dat in bovengenoemd verdrag een aanvulling wordt gemaakt, waarbij ook op luchtvaartuigen een beroep kan worden gedaan voor het vervoer van gewonden of zieken, aangezien juist deze daarbij bijzonder nuttige diensten zullen kunnen bewijzen.

Een tweede afwijking is de uitdrukking „se trouvant en mer" terwijl het

---

[1]) G. Ripert, Revue de Droit Maritime 1939. Janvier-juin, blz. 24-34.

[2]) De oorlogvoerenden kunnen een beroep doen op de menschlievendheid der gezagvoerders van onzijdige handelsvaartuigen, jachten of sloepen, om gewonden of zieken aan boord te nemen en te verzorgen. De vaartuigen, welke aan dat beroep gehoor geven, evenals die welke uit eigen beweging gewonden, zieken of schipbreukelingen aan boord nemen, genieten een bijzondere bescherming en zekere vrijstellingen. In geen geval kunnen zij wegens het feit van dit vervoer worden prijs gemaakt; maar, behoudens de hun gedane beloften, blijven zij blootgesteld aan prijsmaking wegens eenigerlei schending der onzijdigheid, waaraan zij zich schuldig gemaakt mochten hebben.

maritieme verdrag spreekt over „trouvé en mer". „Trouvé en mer" wil zeggen: toevallig ontmoet; „se trouvant en mer" legt de verplichting op ook diegenen te helpen ,die men niet op zijn weg tegenkomt, maar wiens hulpoproep men b.v. verneemt door de radio [1]).

Ten tijde van het verdrag van 1910 kende men de hulpoproep door de radio nog niet, dientengevolge kon de verplichting om te antwoorden ook niet toegepast worden.

De Amerikaansche en Engelsche delegatie wilden de verplichting tot hulp aan vaartuigen beperken tot diegenen, die het in nood verkeerende schip op hun weg ontmoeten. Dit voorstel is afgewezen, omdat door deze beperking de werking van het verdrag voor de belangrijkste gevallen verdwenen zou zijn, aangezien de luchtvaartuigen meestal zullen reageeren op een verzoek tot hulp, dat door middel van de radio wordt ontvangen.

Mangoldt [2]) geeft in een artikel in het „Archiv für Luftrecht" als zijn meening te kennen, dat dan eerder de verplichting tot hulpverleening bij ongelukken in de nabijheid van de kust overbodig is. Hier wordt n.l. meestal door het reddingswezen van de kust reeds bijstand geboden.

Dit biedt m.i. geen oplossing. Waar moet men dan de grens trekken?

De formule à l'avarie etc. is vervallen, omdat het verdrag beperkt werd tot de hulp en berging ter zee en de beperking over de hulp en berging te land dus wegviel [3]).

Engeland wilde in deze alinea invoegen het woord „raisonnable" als criterium om hulp te verleenen en de mogelijkheid om zich naar de plaats van de ramp te begeven. Aan dien wensch heeft men gevolg gegeven door het opnemen in het vierde lid van de uitdrukking: „s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile" [4]).

lid 2. Beperkingen van de verplichting.

Deze bepaling stond reeds in het verdrag van 1910 art. 11; zij legt uitdrukkelijk vast, dat zij in geen enkel opzicht raakt aan verplichtingen van verdere strekking, die door bestaande wetten en verdragen aan scheepskapiteins zijn opgelegd.

Ik zou in dit verband twee voorbeelden willen noemen.

1. De conclusie van het 3e internationale juridische congres voor draadlooze telegrafie van October 1928 [5]) welke luidt: toekennen van schadevergoeding voor schepen, die een hulpsignaal hebben gehoord, zich er heen hebben begeven en geen hulp kunnen verleenen (b.v. doordat anderen hun voor zijn of zij te zwak zijn om voldoende hulp te kunnen bieden). Dit gaat voor de gevallen, waarin men zonder verplichting

[1]) CITEJA, 10e zitting, blz. 57.
[2]) Archiv für Luftrecht, Juli–December 1939, blz. 91.
[3]) CITEJA, 10e zitting ,blz. 47.
[4]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 62.
[5]) Le IIIe Congrès juridique international de T.S.F. Rome 1–6 Oct. 1928. Zie ook het artikel van G. Chr. Klaver in L'Europe Nouvelle van 10 Nov. 1928, blz. 1549, over deze conferentie.

heeft gehandeld, dus verder dan het verdrag van 1938, waarbij in art. 3 lid 1 wordt bepaald, dat schadeloosstelling slechts wordt toegekend, wanneer de hulpverleening er toe geleid heeft, dat met goed gevolg menschen zijn gered.

2. de Merchant Shipping Act van 1894 s. 549, waarin wordt bepaald: „Salvage reward is made payable for the preservation of life from a foreign vessel where the salvage service is rendered wholly or in part within British waters".
   Hier wordt in zooverre een bepaling van verdere strekking gegeven, dat *loon* wordt toegekend voor het redden van levens, terwijl art. 3 in dit geval slechts spreekt van *schadeloosstelling*.

lid 3

Dit is op de Diplomatieke Conferentie ingevoegd [1]) op voorstel van de Amerikaansche delegatie; het verklaart nader, wat men onder het begrip „hulp" moet verstaan. Zelfs het geven van een eenvoudige inlichting is voldoende om aan de verplichting te voldoen. Bovendien wordt gewezen op het verschillend karakter van de hulpverleening van schepen en luchtvaartuigen [2]).

lid 4

Dit lid was in het voorontwerp lid 3; het verduidelijkt — op verzoek van de Engelsche delegatie — de strekking van de woorden „avec la possibilité de prêter un secours utile", die eerst in het eerste lid voorkwamen; het lid is door den Rapporteur op verzoek van de Commissie ingevoegd [3]).

Men vreesde n.l. dat de verplichting tot hulp zou rusten op een zeer groot aantal luchtvaartuigen, dat in de hangars staat, terwijl de Commissie wilde, dat de verplichting slechts opgelegd werd aan luchtvaartuigen, die onderweg of tot het vertrek gereed zijn.

Ripert [4]) gaf een definitie van de uitdrukking „prêt à partir door te zeggen: „On entend par aéronef prêt à partir un aéronef qui se trouve sur le champ de départ avec son équipage au complet".

De bepaling, dat de verplichting alleen bestaat, indien het luchtvaartuig of het schip zich onderweg bevindt of tot vertrek gereed is, is nieuw en komt noch in het Verdrag van 1910, noch in de Nederlandsche Wet, noch in de Veiligheidsconventie voor.

Er is hevig gediscussieerd over de handhaving van deze alinea.

Vivent (Frankrijk) [5]) noemde als redenen ten gunste van de handhaving: de schepen zijn nooit verplicht te vertrekken om hulp te verleenen, terwijl bovendien, indien men deze alinea zou weglaten, iedere comman-

---

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 105.
[2]) Vergelijk G. Ripert. Revue de Droit Maritime, 1939, blz. 26.
[3]) CITEJA, 9e zitting, blz. 52.
[4]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 50.
[5]) CITEJA, 9e zitting, blz. 54.

dant of piloot verplicht zou zijn te vertrekken om hulp te brengen, zelfs indien hij niet aan boord van een luchtvaartuig, maar b.v. in zijn woning zou zijn. Dit is een te vergaande consequentie.

Naar mijn meening is de bepaling van het verdrag dan ook zeer juist daar:

1. wanneer de schepen of luchtvaartuigen weer op hun basis zijn teruggekeerd, de verplichting tot hulp niet meer op den commandant of den piloot rust, maar op de maatschappij, tot welke zij behooren. De commandanten of piloten zullen bovendien geen bevoegdheid hebben om de bemanning bij een te roepen.
2. wanneer de commandant of piloot op eigen gezag een hulpverleeningsactie gaat organiseeren, kan zulks in strijd zijn met de belangen van de maatschappij.

Ik meen dus dat men deze alinea moet handhaven.

De Italiaansche gedelegeerde zette de bezwaren uiteen tegen de redactie van dit lid [1]) welke ook door de I.A.T.A. in het Rapport van Bouquet tot uiting zijn gebracht n.l., dat men gemakkelijker hulp kan verleenen door middel van luchtvaartuigen, die zich op het vliegveld bevinden, dan door middel van luchtvaartuigen, welke onderweg zijn. Het kan gevaarlijk zijn voor een luchtvaartuig, dat passagiers aan boord heeft, om van zijn route af te wijken; terwijl een luchtvaartuig, dat zich op het vliegveld bevindt, dadelijk kan vertrekken goed toegerust om hulp te brengen met desnoods alleen een piloot of commandant. Voor deze laatste meening is volgens mij ongetwijfeld veel te zeggen. In verband hiermede verdient ook het voorstel van Bouquet om in luchthavens of luchtvaartcentra luchtvaartuigen, die bij het eerste noodsein te hulp zullen komen, te plaatsen, ernstige overweging.

Hoewel de meeste luchthavens reddingsluchtvaartuigen bezitten en er soms zelfs een centrale organisatie bestaat, om hen, die in gevaar zijn, te hulp te komen (men denke b.v. aan de U.S. Coast Guard), is het denkbeeld van een reddingsorganisatie van centrale punten uit bij een nog grootere ontwikkeling van het luchtverkeer zeker niet van voordeelen ontbloot. Er mag verwacht worden, dat de Luchtvaart zich in de toekomst zoo zal ontwikkelen, dat een dergelijke exploitatie loonend zal zijn.

lid 5

Op de Diplomatieke conferentie is het woord assurée, dat in de voorontwerpen voorkwam, vervangen door prêtée, omdat het woord assurée te zware eischen stelde [2]).

---

[1]) In art.953 van de Italiaansche Codice della Navigazione van 1941 is echter de tekst van het verdrag overgenomen op dit punt.

[2]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 106.

Wanneer men n.l. assurée zet, beteekent dit, dat men de zekerheid heeft, dat men in de redding zal slagen, het woord prêtée daarentegen beteekent, dat men het uiterste zal doen om te slagen. In dit verband leze men ook art. 45 van het Verdrag van Londen van 1929, (men lette speciaal op lid 3) dat luidt: [1])

art. 45

VERDRAG VAN LONDEN

Noodberichten. Werkwijze

1. De kapitein van een schip is gehouden, wanneer hij een radio-noodsein van eenig ander schip ontvangt, met den meesten spoed de personen, die in nood verkeeren, te hulp te komen, tenzij hij daartoe niet in staat is of gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, dit niet redelijk of onnoodig acht, dan wel dat hij ontheven is van de verplichting, volgens bepalingen van de leden 3 en 4 van dit artikel.
2. De kapitein van een in nood verkeerend schip heeft het recht om na, voor zoover dit mogelijk is, de kapiteins der schepen, die op zijn roep om hulp, hebben geantwoord, te hebben geraadpleegd, een of meer dezer schepen, welke hij het meest geschikt acht om hulp te verleenen, daartoe op te vorderen, en het zal de plicht zijn van den kapitein of van de kapiteins van het schip of van de schepen, welke is of zijn opgevorderd, hieraan te voldoen door met de grootst mogelijke snelheid ter hulpverleening zijn (hun) weg te vervolgen naar de in nood verkeerende personen.
3. Een kapitein is ontheven van de verplichting hem in lid 1 van dit artikel opgelegd, zoodra hij door den kapitein van het opgevorderde schip of indien meer dan een schip is opgevorderd, door de kapiteins van alle opgevorderde schepen, wordt ingelicht dat hij of zij aan den oproep voldoet of voldoen.
4. Een kapitein is ontheven van de verplichting hem in lid 1 van dit artikel opgelegd indien zijn schip is opgevorderd, van de verplichting hem opgelegd in lid 2 van dit artikel, indien hem wordt medegedeeld door een schip, dat de in nood verkeerende personen heeft bereikt, dat hulpverleening niet langer noodig is.
5. Indien een kapitein, bij het ontvangen van een radionoodoproep van een ander schip, niet in staat is, of — gezien de bijzondere omstandigheden van het geval — het niet redelijk of onnoodig acht, dit schip te hulp te komen, moet hij onmiddellijk den kapitein van dit andere schip hiervan verwittigen en in het scheepsdagboek de redenen vermelden, waarom hij heeft nagelaten de in nood verkeerende personen te hulp te komen.
6. Door de bepalingen van dit artikel wordt noch inbreuk gemaakt op het Internationale Verdrag, geteekend te Brussel 23 September 1910, voor het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende hulp en berging op zee, noch in het bijzonder op de verplichting tot hulp, bepaald bij artikel 11 van gezegd Verdrag.

Men heeft tegen deze alinea aangevoerd, dat de kennis, d.w.z. de volkomen zekerheid, dat door andere luchtvaartuigen of schepen hulp wordt verleend zelden bij den commandant of kapitein aanwezig zal zijn.

Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat meerdere luchtvaartuigen of schepen zich tegelijk naar de plaats van het zich in gevaar verkeerende schip of luchtvaartuig begeven waardoor naar verhouding te groote onkosten

---

[1]) Koninklijk Besluit van 17 Nov. 1932. Staatsblad 539. Vergelijk ook T. J. Noordraven en S. P. de Boer, Handboek der scheepvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie, blz. 662–688.

voor het schip of luchtvaartuig waaraan de hulp is verleend kunnen ontstaan.

Döring [1]) zou derhalve reeds dan bevrijding van de verplichting tot hulp en berging willen toestaan, wanneer degene aan wien de verplichting is opgelegd, in de gegeven omstandigheden *redelijkerwijs* mag aannemen, dat de hulp door andere personen onder betere voorwaarden kan worden verleend.

Naar mijn meening zou deze wijziging inderdaad een verbetering beteekenen.

Intusschen acht ik het bovengenoemde bezwaar niet zoo groot, daar door het telegraphische contact deze moeilijkheden grootendeels zullen worden ondervangen.

Wat de civiele sanctie betreft, zou ik nog willen opmerken, dat noch in het verdrag van 1910, noch in het verdrag van 1938 een bepaling is opgenomen, waarin de verplichting van den kapitein van het schip of den commandant van het luchtvaartuig, tot het betalen van schadeloosstelling, wanneer hij zijn verplichting tot hulp en berging niet nakomt, is geregeld.

Ik ben echter met Döring van meening, dat een dergelijke schadeloosstellingsplicht inderdaad bestaat volgens de algemeene grondregels van het Burgerlijk Recht in de verschillende staten.

In het Nederlandsch Recht zou men b.v. een dergelijke actie kunnen gronden op art. 1401 B.W.

lid 6

Dit lid is op een zitting van de CITEJA ingevoegd [2]) op voorstel van de Hongaarsche delegatie (vgl. art. 12 van het verdrag van 1910 [3]). Men had eerst geen bepalingen hieromtrent in het voorontwerp opgenomen, omdat, zooals de Rapporteur opmerkte, strafsancties nooit zijn toegepast en bovendien art. 1 de staten vrij laat om bepalingen te dien opzichte vast te stellen. Slechts enkele landen kennen deze strafsanctie n.l.

1. Denemarken [4]).
2. Frankrijk in art. 85 van de Code disciplinaire et pénal. Weigering om hulp te verleenen is een misdrijf met een sanctie van 50 à 3000 frs en een gevangenisstraf van een maand tot 2 jaar of een van beiden [5]).
3. Italië [6]).

---

[1]) Hermann Döring in Rivista di Diritto Aeronautico, 1938, blz. 247 e.v.

[2]) CITEJA, 10e zitting blz. 68.

[3]) Art. 12 luidt: De Hooge Verdragsluitende Partijen welker wetgeving tegen overtreding van het voorgaand artikel geen straf bedreigt, verbinden zich om de maatregelen, noodig tot het straffen van zoodanige overtreding, te nemen of aan hare wetgevende lichamen voor te stellen.

De Hooge Verdragsluitende Partijen zullen zoodra mogelijk elkander mededeeling doen van de wetten of reglementen, welke ter uitvoering van vorenstaand voorschrift in hare Staten reeds gemaakt mochten zijn of alsnog gemaakt mochten worden.

[4]) Zie J. Lescure, L'assistance dans la navigation aérienne. Diss. Parijs 1938, blz. 3 ,noot 6.

[5]) G. Ripert, Revue de Droit Maritime 2144.

[6]) Il reviso Codice della Navigazione 1941 art. 1086.

4. Nederland in art. 450 W.v.Str., waarbij is bepaald: Hij die, getuige van het oogenblikkelijk levensgevaar, waarin een ander verkeert, nalaat dezen die hulp te verleenen of te verschaffen die hij hem, zonder gevaar voor zich zelven of anderen redelijkerwijs te kunnen duchten, verleenen of verschaffen kan wordt, indien de dood van den hulpbehoevende volgt, gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste drie honderd gulden.

Bij Besluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Justitie d.d. 11 December 1942 is dit artikel echter vervallen, terwijl na art. 259 een nieuw artikel 259*a* is ingevoegd luidende:

Hij, die getuige van het oogenblikkelijk levensgevaar waarin een ander verkeert, nalaat dezen die hulp te verleenen of te verschaffen die hij hem, zonder gevaar voorzich zelven of anderen redelijkerwijs te kunnen duchten, verleenen of verschaffen kan, wordt, indien de dood van den hulpbehoevende volgt, gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden."

Bij het nieuwe artikel is de strafmaat dus verhoogd.

5. Rusland [1]).

De Commissie wenschte echter toch eenige regeling — dit punt betreffend — op te nemen, daar men een civielrechtelijke sanctie niet voldoende achtte. Want indien de kapitein b.v. niets bezit, bereikt men met een civiele actie niets; bedreiging met gevangenisstraf zou hem dan de verplichting doen respecteeren. Bovendien wilde men zich aansluiten bij het Maritieme verdrag. Naar mijn meening is een nadeel van lid 6, dat door het overlaten aan de nationale wetgevingen om de strafsancties te bepalen er weer verschillen zullen ontstaan, terwijl juist de algemeene eenvormigheid zoo zeer gewenscht is.

Het ware misschien beter geweest om òf, zooals de Rapporteur voorstelde, geen bepaling op te nemen, waardoor de staten eveneens de vrijheid zouden hebben gehad om strafsancties op te leggen, òf de grootte van de sanctie in het verdrag te bepalen waardoor men eenheid zou hebben verkregen.

lid 7

De tekst van deze alinea is door de beraadslagingen zeer verduidelijkt. Op voorstel van de Nederlandsche delegatie [2]) heeft men scherper laten uitkomen, dat zoowel commandant als eigenaar aansprakelijk zijn; de Duitsche delegatie [3]) drong er op aan, dat men den eigenaar naast den reeder zou noemen; tenslotte heeft men op de Diplomatieke Conferentie nog den eigenaar naast den exploitant [4]) van het luchtvaartuig opgeno-

---

[1]) zie J. Lescure, L'assistance dans la navigation aérienne. Diss. Parijs 1938, blz. 3, noot 7.
[2]) CITEJA, 9e zitting, blz. 57.
[3]) CITEJA, 10e zitting, blz. 76.
[4]) Voor exploitant, zie blz. 59.

men; zij zijn echter niet verantwoordelijk voor de overtredingen, waaraan de vliegtuigbestuurder of de scheepskapitein zich schuldig maakt.

Dit artikel behelst dus in het kort samengevat:

Er is wel een verplichting tot hulpverleening opgelegd, maar deze is zeer verzacht.

Een waarschuwing per radio is voldoende om aan de verplichting gevolg te geven.

In 4 gevallen is de hulp niet verplicht n.l.:

1. wanneer men zelf gevaar loopt (art. 2 lid 1);
2. wanneer men niet op weg of gereed om te vertrekken is (art. 2 lid 4);
3. wanneer het niet redelijkerwijs mogelijk is om hulp te verleenen (art. 2 lid 4);
4. wanneer anderen die verleenen. (art. 2 lid 5);

Hoewel de bezwaren tegen het opleggen van de verplichting niet onderschat mogen worden, is daaraan door den tekst van het verdrag reeds dermate tegemoetgekomen, dat gezien het groote belang van het verdrag deze m.i. geen bezwaar meer mogen opleveren voor het overgaan tot een ratificatie.

Artikel 3

lid 1

Toute assistance prêtée en exécution de l'obligation prévue à l'article précédent donne lieu à indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances ainsi que des dommages subis au cours des opérations.

Elke hulp, verleend ter uitvoering van de verplichting voorzien in het voorgaande artikel, geeft recht op schadeloosstelling wegens door de omstandigheden gerechtvaardigde onkosten evenals wegens tijdens de werkzaamheden geleden schaden.

lid 2

Si l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de le faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

Indien de hulp is verleend, zonder dat de verplichting daartoe bestond, heeft de hulpverleener slechts recht op schadeloosstelling, indien zij een gunstigen uitslag heeft bereikt door personen te redden of tot hun redding bij te dragen.

lid 3

L'indemnité est due par l'exploitant de l'aéronef assisté, ou par le propriétaire ou armateur du navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

De schadeloosstelling is verschuldigd door den exploitant van het geholpen luchtvaartuig, of door den eigenaar of reeder van het geholpen schip, volgens de bepalingen van de nationale wetten of van de op dat schip toepasselijke overeenkomsten.

lid 4

L'indemnité ne peut excéder la somme de cinquante mille francs par personne sauvée, et si aucune personne n'a été sauvée, la somme totale de cinquante mille francs. En tout cas, l'obligation de l'exploitant de l'aéronef sera limitée à la somme de cinq cent mille francs.

De schadeloostelling kan het bedrag van 50.000 fr. per geredden persoon, en indien er geen enkele persoon gered is, het totale bedrag van 50.000 fr. niet overschrijden. In ieder geval zal de verplichting van den exploitant van het luchtvaartuig beperkt worden tot het bedrag van 500.000 fr.

Les sommes fixées au présent para-

De bedragen vastgesteld in dit lid

graphe sont considerées comme se rapportant au franc or constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin[1]). Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

worden beschouwd betrekking te hebben op den gouden franc samengesteld uit 65½ milligramme goud, met een gehalte van 900 duizendsten fijn goud.

Zij kunnen worden omgezet in iedere nationale munt in ronde cijfers.

En outre, le propriétaire ou l'armateur du navire ne sera pas, tenu au delà des limites fixées par les lois et Conventions en vigueur relatives à son obligation en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Bovendien, zal de eigenaar of de reeder van het schip niet gehouden zijn buiten de grenzen vastgesteld door de van kracht zijnde wetten en de verdragen betreffende zijn verplichting inzake hulp en berging ter zee.

lid 5

a. Au cas où il y a eu assistance par plusieurs navires ou aéronefs et où l'ensemble des indemnités dues dépasserait la limite fixée par le par. 4 précédent, il y aura lieu à une réduction proportionelle des indemnités.

In het geval, waarin hulp is verleend door verscheidene schepen of luchtvaartuigen en waarin het geheel van de verschuldigde schadeloosstellingen de grens zou overschrijden, vastgesteld bij het voorgaande lid 4, zal een evenredige vermindering van de schadeloosstellingen plaats hebben.

b. Les sauveteurs doivent dans ce cas faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à celui qui est tenu de l'indemnité dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'assistance.

De redders moeten in dit geval hun rechten doen gelden of hun eischen kenbaar maken, aan dengene, die tot de schadeloosstelling is gehouden, binnen een termijn van ten hoogste zes maanden, te rekenen van den dag van de hulp.

c. Le délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Na afloop van den termijn zal op geldige wijze worden overgegaan tot de vereffening van de schadeloosstellingen; de belanghebbenden, die den bovenbedoelden termijn hebben laten verloopen, zonder hun rechten te hebben doen gelden of hun eischen kenbaar te hebben gemaakt, zullen hun rechten slechts kunnen uitoefenen op het bedrag, dat nog niet verdeeld mocht zijn.

Waarom schadeloosstelling?

Art. 3 geeft recht op schadeloosstelling en wijkt daarmee bewust af van de regeling van het maritieme verdrag (art. 9 lid 2) .Men ging uit van een practisch standpunt: bij redding van schepen zal men ook als men menschenlevens redt, toch in den regel voordeel hebben, omdat meestal tevens goederen gered worden; in het luchtverkeer daarentegen staat meer de redding van menschen op den voorgrond.

Italië en Duitschland meenden, dat het toekennen van schadevergoeding in strijd was met den ethischen ondergrond van het reddingswerk [2]),

---

[1]) Franc. Poincaré, evenals in het Verdrag van Warschau.

[2]) Vergelijk G. Ripert, Revue de Droit Maritime 1939, blz. 28.

de algemeene meening sprak zich echter uit voor de schadeloosstelling, welke tenslotte bepaald is op 50.000 frs. per persoon.

Deze schadeloosstelling wordt dus toegekend:

a. bij verplichte hulpverleening aan personen al of niet met nuttig gevolg;

b. bij onverplichte hulpverleening aan personen, mits met nuttig gevolg.

In een artikel in de Revue Aéronautique Internationale wijst Bouquet [1]) op het Nederlandsche Recht en wel op art. 568 W.v..K en merkt op, dat hoewel hij graag erkent, dat het redden van personen slechts een daad van menschelijkheid is, dit het geven van loon toch niet hoeft uit te sluiten en dat dit ook het advies is van een volk, dat zich bijzonder op het zeerecht heeft toegelegd, nl. Nederland, dat in zijn gewijzigd W.v.K. art. 568 kent, waarin deze regel is neergelegd [2]).

Ook Engeland kende reeds in zijn Merchant Shipping Act. van 1894 de schadeloosstelling voor het redden van menschenlevens (art. 544 en 545 Merch. Sh. Act.). Deze schadeloosstelling voor „salvage for preservation of life" is verschuldigd door de eigenaren van schip en lading en wordt allereerst betaald: „in priority of all other claims for salvage".

In het artikel is niet geregeld aan wie de eisch tot schadeloosstelling toekomt, dit is overgelaten aan de nationale wetgeving. Wèl is geregeld, door wie de schadeloosstelling verschuldigd is, n.l. door den eigenaar of den reeder van het schip of den exploitant van het luchtvaartuig.

In het oorspronkelijke ontwerp van Ripert (art. 7) was een regeling getroffen om de schadeloosstelling voor het redden van menschenlevens uit een bijzondere kas te betalen. Deze kas, die iedere staat moest houden en waarvoor hij ook moest instaan, zou door bijdragen van eigenaren en reeders, alsmede door de passagiers en door de ladingbelanghebbenden in stand worden gehouden. De practische uitvoering van dit voorstel leverde echter te veel moeilijkheden op.

Ik moge opmerken, dat in art. 957 van de Italiaansche Codice della Navigazione een zeer practische regeling is opgenomen door n.l. te bepalen:

Bijstand aan en redding van personen geeft recht op vergoeding van de geleden schade en terugbetaling van de door het hulpverleenende luchtvaartuig gemaakte kosten, doch slechts in de gevallen en tot de grenzen, waarin het relatieve bedrag door verzekering is gedekt of wel onder aansprakelijkheid van den vervoerder bij ontbreken van het nakomen van de verzekerings-verplichting volgens de regelen van art. 913 (zie bijlage IV).

---

[1]) E. Bouquet, Revue Aéronautique Internationale. Juni 1936.

[2]) Art. 568 luidt:

Het hulploon voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een schip is verschuldigd door den reeder, ook wanneer het schip is vergaan.

Het bedraagt ten hoogste drie honderd gulden voor iedere geredden persoon.

Verder wilde Ripert in het oorspronkelijk ontwerp aan de luchtvaartmaatschappijen een verplichte verzekering opleggen tegen de risico's van de hulp en berging.

De I.A.T.A. heeft zich echter met algemeene stemmen hiertegen verzet, daar zij van meening was, dat een dergelijk voorstel voor de luchtvaartmaatschappijen zoo'n zwaren last zou beteekenen, dat de economische ontwikkeling van het luchtverkeer zou worden belemmerd [1]).

Bovendien heeft de ondernemer het grootste belang bij de veiligheid van het luchtverkeer, Daardoor stijgt de rendabiliteit van zijn bedrijf. Het is dan ook billijk, dat het hulploon hoofdzakelijk te zijnen laste komt.

In de Nederlandsche bepalingen over de hulp en berging (art. 545-571 W.v.K.) spreekt men alleen over hulploon. Hieronder heeft men tevens begrepen de vergoeding voor gemaakte onkosten en geleden schade.

In het ontwerp van Wet van 1920 was dit ook in art. 563 uitdrukkelijk tot uiting gebracht; het artikel luidde:

„het loon omvat ook vergoeding van de schade, door de hulpverleening geleden en van de gemaakte kosten".

Men vond dit artikel overbodig, daarom heeft men dit laten vervallen [2]). Naar mijn meening heeft het artikel hierdoor niet aan duidelijkheid gewonnen.

De eisch tot hulploon wordt in art. 560 toegekend aan den reeder, den kapitein en de leden der bemanning, benevens de andere opvarenden, die tot de hulpverleening hebben meegewerkt.

lid 1. Inbreuk op den regel no cure no pay.

Dit lid bepaalt, dat iedere hulp, die verleend wordt ten gevolge van de verplichting, voorzien in art. 1, recht geeft op schadeloosstelling. Hier valt dus ook onder het geval, dat men geen resultaat bereikt. Hiermee is dus eenigszins inbreuk gemaakt op den ouden regel „no cure, no pay", die dus alleen blijft bestaan voor de gevallen, waarin men helpt zonder verplichting.

Op voorstel van de Duitsche delegatie is opgenomen, dat de schadeloosstelling beperkt wordt tot de nuttige en noodzakelijk onkosten, gerechtvaardigd door de omstandigheden [3]).

Men krijgt dus vergoed, zooals J. Lescure [4]) opmerkt in zijn dissertatie over de voorontwerpen van dit verdrag:

a. de onkosten gerechtvaardigd door de omstandigheden;

---

[1]) Revue de Droit Aérien, 1932, blz. 360 e.v.

[2]) Zie R. P. Cleveringa, Het nieuwe Zeerecht, blz. 469. Zwolle 1931.
W. L. P. A. Molengraaff, Kort begrip van het Nederlandsche Zeerecht, blz. 193.
Handelingen der Tweede Kamer, bijl. 1919/1920, 448, 1–3; bijl. 1923/1924, 68, 1–5, 1923/1924, blz. 2152–2161 en blz. 2190–2209.

[3]) CITEJA, 9e zitting, blz. 60 e.v.

[4]) J. Lescure, L'assistance dans la Navigation Aérienne, blz. 40.

b. de schade, die men heeft ondergaan tengevolge van de werkzaamheden
ad *a.* Deze omvatten verbruik van brandstof, arbeidsloon, slijtage, onvoorziene onkosten;
ad *b.* De schade bestaat uit:
damnum emergens
lucrum cessans.

Damnum emergens:
alle gemaakte onkosten, die ten laste van de helper komen b.v. averijen aan het helpende schip of luchtvaartuig, de schade veroorzaakt aan bemanning, passagiers en derden.

Lucrum cessans:
dit bevat het verlies van de winst, die door de helper gemaakt had kunnen worden gedurende den tijd, die aan de redding werd besteed.

lid 2. *Voor en tegen van den regel no cure, no pay.*

Dit lid past den ouden regel „no cure, no pay" toe. Men heeft dus geen recht op schadeloosstelling in het geval, waarin het schip of het luchtvaartuig niet gereed staat om te vertrekken, noch in het geval, waarin er een werkelijk gevaar verbonden is met de hulp.

De Nederlandsche gedelegeerde Schönfeld [1]) vindt dit niet logisch en billijk en stelt voor: „Sauf dans le cas visé dans le par. 1 de l'art. 6, (oud, is nu art. 8 al. 1) toute assistance prêtée à une personne se trouvant dans la situation indiquée au par. 1 de l'article précedent donne lieu à l'indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances ainsi que des dommages subis au cours des opérations". Dit zou dan lid 1 zijn, lid 2 kon dan wegvallen. Het voorstel is niet aangenomen.

Dezelfde gedachte kwam echter reeds tot uiting op de Brusselsche Conferentie van 1910 [2]), waar de vraag werd gesteld „of den rechter niet de bevoegdheid moet worden gegeven om, ook wanneer geen gunstig resultaat bereikt wordt, althans de vergoeding te gelasten van de werkelijke kosten, welke door helpers zijn gemaakt".

Men heeft echter gemeend daarin niet te moeten treden wegens de vele ongerechtvaardigde vorderingen — als gevolg van zoogenaamde pogingen tot hulp zonder werkelijk kans van slagen —, die vermoedelijk daaruit zouden voortvloeien.

Alleen het Duitsche Recht en ons Ned. Ind. Wetboek van Koophandel (zie voor het laatste: Hoofdstuk IV) kennen de belooning bij poging tot redding.

Een belooning geniet „wer sich der Rettung unterzieht" [3]).

Het Italiaansche Wetboek van 1941 past de regel no cure no pay niet geheel zuiver toe, daar in art. 955 wordt bepaald dat men ook recht op een

---

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 53.
[2]) Bijlagen Tweede Kamer 1911/1912, 258, 1, 2, 3.
[3]) G. Schaps, Das Deutsche Seerecht 1921, Anm. 2, Par. 750.

belooning heeft, wanneer slechts *ten deele* met goed gevolg resultaat is bereikt.

Grandi verklaart bij zijn bespreking van het Wetboek, dat het criterium voor het toekennen van schadeloosstelling zal liggen in het al of niet vergaan van schip of luchtvaartuig. Wanneer deze behouden zijn, zal de helper volgens hem altijd binnen de grenzen van de waarde van de geborgen of geredde goederen, de vergoeding voor de kosten en de schadeloosstelling voor de schade kunnen verkrijgen.

Overal elders kijkt men naar het resultaat. Naar mijn meening is dit laatste ook het meest practisch, al kan het in sommige gevallen tot onbillijkheden leiden in verband met het hulploon.

Immers, het is zeer moeilijk uit te maken, op welk tijdstip de poging een aanvang heeft genomen en wanneer voldoende werkzaamheden zijn verricht om het toekennen van loon of schadeloosstelling te rechtvaardigen. Ieder geval, zou op zich zelf beoordeeld moeten worden, wat tot groote willekeur aanleiding zou kunnen geven. Naar mijn meening moet men dus vasthouden aan den regel „no cure no pay", daar anders te veel practische nadeelen kunnen ontstaan.

lid 3

Op de Diplomatieke Conferentie [1]) is op voorstel van de Nederlandsche delegatie in dit artikel opgenomen, dat door de nationale wetten of overeenkomsten, die het schip betreffen, zal worden bepaald of de eigenaar dan wel de reeder de schadeloosstelling zal hebben te betalen.

In de Nederlandsche wetgeving is de reeder aansprakelijk voor de schadeloosstelling art. 564 [2]).

Het woord „exploitant" is nader verklaard in art. 14, waar het zal worden besproken.

lid 4. Het tot standkomen van den tekst.

Dit lid heeft zich in den loop der zittingen zeer uitgebreid. Op voorstel van de Duitsche delegatie [3]) werd ook rekening gehouden met het geval, dat er niemand gered zou worden. Verder werd men het ook eens over de wenschelijkheid om niet te raken aan het zeerecht [4]). Ripert motiveerde dit als volgt: „De telles réserves donneront aux armateurs tout apaisement que l'on ne tente pas, par une Convention Aérienne, de restreindre leurs droits ou d'augmenter leurs obligations. On fait aussi le juste départ entre la compétence du CITEJA et celle des Conférences Maritimes. „Les lois en vigueur" werd zoodanig geïnterpreteerd, dat het alle nationale wetge-

---

[1]) Proces verbalen van de Dipl. Conf. van 1938, blz. 110.

[2]) Art. 564 luidt: Voor hulp, verleend aan een schip met de opvarenden en de lading, is het hulploon verschuldigd door den reeder.

[3]) CITEJA, 9e zitting, blz. 65.

[4]) Rapport Ripert, Annex E, CITEJA, 1e zitting blz. 238.

vingen omvat, die in de toekomst aangaande dit onderwerp bepaald kunnen worden [1]).

Grootte van de schadeloosstelling.

Een belangrijke wijziging is op de Diplomatieke Conferentie [2]) tot stand gekomen. De Duitsche en Italiaansche delegatie achtten het bedrag van de schadeloosstelling veel te hoog; de luchtvaart die zich nog in de ontwikkeling bevindt, moet voor al te hooge eischen beschermd worden en de eigenaar moet zijn risico voor dragelijke premies kunnen verzekeren.

Von Mangoldt zegt hierover in een belangwekkend artikel [3]) nog het volgende. Hij voelt het als een bezwaar, dat de finantiëele capaciteit van het luchtvaartuig geheel buiten beschouwing wordt gelaten en meent, dat daardoor degenen, die voor de redding zorgen een te groot risico loopen en te eenzijdig belast worden.

Als voorbeeld noemt hij het in zee storten van een postvliegtuig, dat onder bijzondere moeilijke omstandigheden gered wordt en zegt, dat in een dergelijk geval de eigenaar zeker niet altijd in staat zal zijn, de schadeloosstelling, waarop de redders, volgens het verdrag recht hebben, te voldoen. In zoo'n geval zal de verzekering moeten bijspringen. Hiertegen kan men echter aanvoeren, dat de gedwongen verzekering, zooals die is vastgelegd in art. 12 van het verdrag van Rome, voor deze gevallen niet geldt.

Daar er tot nu toe in het internationale recht geen verplichting tot verzekering bestaat, zijn er altijd nog gevallen mogelijk, waarin het risico t.a.v. de hulp en berging niet verzekerd is. Mangoldt komt derhalve tot de conclusie, dat de staten zelf moeten bijspringen. Hij zou daarom aan dit artikel een alinea toe willen voegen, die als volgt zou moeten luiden: „Für den Fall, das diese wegen Unvermögens oder aus anderen Gründen nicht leisten können und die nach dem Gesetze zustehende Entschädigung auch nicht durch Versicherung gedeckt ist, werden die Hohen Vertragschliessende Teile in geeigneter Weise Sorge tragen, dass der Anspruch aus einen staatlichen Fonds befriedigt wird".

Op de Diplomatieke Conferentie is echter deze vraag niet aangeroerd daar de meeningen van de diverse staten hierover zeer uiteenliepen en het tot stand komen van het verdrag door deze questie zeer bemoeilijkt had kunnen worden.

Naar mijn meening is dit punt ook, hoewel nadere overweging waard, toch van ondergeschikt belang.

Het komt mij bovendien voor, dat de eigenaar van het luchtvaartuig zich in verreweg de meeste gevallen zal verzekeren, ook al bestaat hiertoe geen verplichting, zoodat dit vraagstuk voor de praktijk niet van zoo'n groot belang zal zijn.

---

[1]) Proces-Verbalen van de Dipl. Conf. van 1938, blz. 113.
[2]) Proces Verbalen van de Dipl. Conf. van 1938, blz. 111 e.v.
[3]) H. von Mangoldt, Archiv für Luftrecht Juli–Dec. 1939, blz. 105.

Nadat er ernstig bezwaar gemaakt was tegen de grootte van het bedrag van de schadeloosstelling speciaal door de Duitsche en de Italiaansche delegatie, verklaarde Ripert zich bereid over te gaan tot vermindering van de bedragen, indien de delegaties, die tegen de schadeloosstelling waren, zich hiertegen niet meer wilden verzetten.

De Duitsche en Italiaansche delegatie legden een zoodanige verklaring af. Daarop is het maximum van de schadeloosstelling, toe te kennen voor elke geredde persoon als ook voor het maximum bedrag, verschuldigd in het geval, dat geen enkele persoon zal worden gered, van 125.000 frs. teruggebracht tot 50.000 frs. en het bedrag van 2.000.000 frs., het maximum waartoe de exploitant van het luchtvaartuig verplicht zou zijn, tot 500.000 frs. verlaagd.

Dit laatste bedrag blijft nog onder het maximum, dat het verdrag van Rome bepaalt, waar de grens gesteld is op 2.000.000 frs. [1]). In het voorontwerp kwam in deze alinea een bepaling voor, waarin de begrenzing van de verantwoordelijkheid van den exploitant van het luchtvaartuig werd aangegeven door het bedrag van de waarde van het luchtvaartuig, dat bedrag bepaald in verband met het gewicht van dat luchtvaartuig.

Deze bepaling is op voorstel van de Amerikaansche delegatie uit het artikel gelicht, daar men meende, dat de verzekeraar slechts het aantal personen, dat door het luchtvaartuig vervoerd kan worden, in aanmerking zal nemen en dat er geen direct verband bestaat tusschen het gewicht van het luchtvaartuig en het aantal personen dat het kan vervoeren [2]).

Zoo wordt b.v. bij een trans-oceanische verbinding door de groote hoeveelheden benoodigde benzine het aantal passagiers beperkt.

Het is van belang eens na te gaan hoe groot de maximum schadeloosstelling kan zijn, tot welke de exploitant krachtens de drie verdragen, waar hij mee in aanraking kan komen (Verdrag van Warschau van 1929, Verdrag van Rome van 1934, Verdrag van Brussel van 1938) verplicht kan worden.

a. Het verdrag van Warschau, waarbij de aansprakelijkheid beperkt is tot:

125.000 frs. per persoon
250 frs. per kg. bagage en goederen
5.000 frs. per persoon voor zaken, welke de reiziger bij zich heeft.

b. Het verdrag van Rome, waarbij voor ieder kg, dat het luchtvaartuig weegt een schadeloosstelling van 250 frs. wordt toegekend tot een totaal bedrag van ten hoogste 2.000.000 frs. en minimaal 600.000 frs.

---

[1]) Zie voor den tekst van het verdrag van Rome: A. Kaftal. La convention de Rome du 29 Mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives au dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations nationales annexe II blz. 177.

[2]) Proces-Verbalen van de Dipl. Conf. van 1938, blz. 114.

c. Het verdrag van Brussel, dat een schadeloosstelling kent van 50.000 frs. per persoon, terwijl deze echter nooit meer dan 500.000 frs. kan bedragen. Het hulploon kan nooit de waarde van de geredde goederen te boven gaan.

Als voorbeelden van het bedrag, dat betaald zal moeten worden, zal dit voor twee typen luchtvaartuigen worden berekend n.l. de D.C.III bestemd voor trajecten van plm. 500 km. (Amsterdam–Parijs of Londen) en de Boeiing Clipper, bestemd voor Oceaanvluchten.

1. de D.C. III heeft een gewicht van 11.000 kg met een betalend laadvermogen van 2300 kg. Deze kan 21 personen vervoeren. De kostprijs van het luchtvaartuig is ongeveer *f* 250.000.—.
2. De Boeiing Clipper weegt totaal 38.000 kg, met een betalend laadvermogen van 5600 kg. Deze kan 33 personen vervoeren. De kostprijs is ongeveer *f* 1.300.000.

Voor elk van deze typen zullen twee berekeningen worden gemaakt.

I. met alle passagiersplaatsen bezet, aangevuld door goederen en bagage.

II. met 12 passagiers, de rest van het betalend laadvermogen aangevuld door goederen en bagage.

A. Voor de D.C.III moet dan bij volledige bezetting en volledig gebruik van het betalend laadvermogen worden vergoed

1. volgens het verdrag van Warschau:
   voor personen 21 × 125.000 frs = 2.625.000 frs
   voor bagage en goederen
   700 × 250 frs . . . . . = 175.000 ,,
   voor zaken die de reizigers bij zich
   hebben 21 × 5000 frs . . . . = 105.000 ,,
   Totaal . . ——————— frs 2.905.000
2. volgens het verdrag van Rome:
   11.000 × 250 frs . . . . . = 2.750.000 ,,
   het uitbetaald wordende maximum is echter . . ,, 2.000.0000
3. volgens het verdrag van Brussel:
   21 × 50.000 frs . . . . . = 1.050.000 ,,
   het uitbetaald wordende maximum is echter . . . ,, 500.000
   + een zeker bedrag voor de geredde goederen

   Totaal . . . . . frs 5.405.000
   + een zeker bedrag voor de geredde goederen.

B. Voor de D.C.III moet bij 12 passagiers en volledig gebruikt betalend laadvermogen worden vergoed

1. volgens het verdrag van Warschau:

12 × 125.000 frs . . . . . =	1.500.000 frs	
1400 × 250 frs . . . . . =	350.000 ,,	
12 × 5.000 frs . . . . . =	60.000 ,,	
Totaal . .	————	frs 1.910.000

2. volgens het verdrag van Rome:

11.000 × 250 frs . . . . . =	2.750.000 frs	
het maximum is echter		,, 2.000.000

3. volgens het verdrag van Brussel

12 × 50.000 frs . . . . . =	600.000 frs	
het maximum is echter		,, 500.000
+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.		
Totaal		frs 4.410.000
+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.		

C. Voor de Boeiing Clipper bij volledige bezetting en volledig gebruik van het betalend laadvermogen

1. volgens het verdrag van Warschau:

voor personen 33 × 125.000 frs . =	4.125.000 frs	
voor bagage en goederen 3100 × 250 frs . . . . . =	775.000 ,,	
voor zaken die de reizigers bij zich hebben 33 × 5000 frs . . . . =	165.000 ,,	
Totaal . .	————	frs 5.065.000

2. volgens het verdrag van Rome:

38.000 × 250 frs . . . . . =	9.500.000 frs	
het uitbetaald wordende maximum is echter . . .		,, 2.000.000

3. volgens het verdrag van Brussel

33 × 50.000 frs . . . . . =	1.650.000 frs	
het uitbetaald wordende maximum is echter . . .		,, 500.000
+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.		
Totaal		frs 7.565.000
+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.		

D. Voor de Boeiing clipper met 12 passagiers en volledig gebruik van het betalend laadvermogen

1. volgens het verdrag van Warschau:

12 × 125.000 frs . . . . . =	1.500.000 frs	
4700 × 250 frs . . . . . =	1.175.000 ,,	
12 × 5.000 frs . . . . . =	60.000 ,,	
Totaal . .	————	frs 2.735.000
Transporteeren		frs 2.735.000

	Transport	frs 2.735.000
2.	volgens het verdrag van Rome:	
	38000 × 250 frs . . . . . = 9.500.000 frs	
	het maximum is echter	„ 2.000.000
3.	volgens het verdrag van Brussel:	
	12 × 50.000 frs . . . . . = 600.000 „	
	het maximum is echter	„ 500.000
	+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.	
	Totaal	5.235.000 frs
	Totaal	frs 5.235.000
	+ een zeker bedrag voor de geredde goederen.	

Met franc is hier bedoeld de goudfranc ter waarde van plm. 50 cent.

Men ziet uit deze berekeningen dat bij de Boeiing Clipper de maxima een flink stuk verschillen met de bedragen, die de exploitant zonder deze beperking verschuldigd zou zijn.

Dit is ook heel logisch, daar men tijdens deze conferentie deze zeer groote luchtvaartuigen nog niet op het oog heeft kunnen hebben, aangezien deze eerst gedurende de laatste jaren zoo veelvuldig in gebruik zijn gekomen. Het is echter de vraag of het geen aanbeveling verdient een hooger maximum in te stellen, waarbij men b.v. het gewicht als maatstaf zou kunnen nemen. Men kan immers verwachten, dat de techniek zich nog verder zal ontwikkelen, zoodat een geregelde oceaandienst zal ontstaan.

Juist voor een dergelijk traject zal een bevredigende regeling van het onderhavige verdrag op dit punt van groot belang zijn.

Een zeer belangrijke bepaling moet nog besproken worden. Deze is neergelegd in de laatste regels van dit lid en handelt over de beperking van de aansprakelijkheid van den reeder. Men heeft hierbij gedacht aan de maritieme verdragen van 1910 en 1924. Als men echter het verdrag van 1910 bekijkt, vindt men geen grenzen aangaande de verplichting betreffende de redding van personen, omdat het niet voorziet in een schadeloosstelling te dien opzichte; men kan dus voor de beperking van de aansprakelijkheid van den eigenaar of den reeder van het schip hiernaar niet verwijzen.

In het Brusselsche verdrag van 1924 over de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaren van zeeschepen is bepaald, dat de eigenaar of reeder slechts aansprakelijk is voor hulp en berging tot de waarde van schip, vracht en alles, wat daarbij hoort, *aan het eind van de reis*, dus bij ondergang van het schip telt dit niet mee. Men is echter in dat geval wel aansprakelijk voor 10% van de waarde, die het schip bij het begin van de reis had. Döring [1]) is van meening dat de aansprakelijkheid voor deze 10% eveneens moet gelden, wanneer alleen personen gered worden. Ik kan deze meening volkomen deelen.

[1]) Hermann Döring, in Rivista di Diritto aeronautico 1938, blz. 247 e.v.

De exploitant van een luchtvaartuig is voor 500.000 frs aansprakelijk, ook bij verlies van het luchtvaartuig, de reeder is er met 10% van de waarde af.

Het is dus duidelijk, dat bij kleine schepen de luchtvaart in het nadeel is.

Men kon echter op de conferentie geen oplossing vinden voor dezen onbevredigenden toestand.

De juridische commissie van de I.A.T.A. [1]) is van meening, dat deze regeling ernstige gevolgen voor het luchtverkeer met zich kan sleepen en doet daarom de volgende voorstellen:

1. Wat het verdrag van Brussel van 1910 betreft, zou men moeten verduidelijken, dat de overeenkomsten betreffende de verplichting van den eigenaar of den reeder van een schip in het geval van redding van personen door de luchtvaartuigen, niet beperkt wordt door het verdrag van 1910;

2. Wat het verdrag van Brussel van 1924 betreft, moet verduidelijkt worden, dat de eigenaar of de reeder van een schip gehouden is, binnen de grenzen van de maxima, voorzien in art. 1 van dit verdrag, een schadeloosstelling te storten voor de redding van personen door luchtvaartuigen, in overeenstemming met de algemeene overeenkomsten van het verdrag van 1938. Bovendien wordt aanbevolen om door middel van een aanvullend protocol op het Verdrag van Brussel [2]), betreffende de rechten van privilege en hypotheek op schepen, ad art. 2, al. 3, te verduidelijken dat in de term „rémunération pour services d'assistance et des sauvetages" inbegrepen is de schadeloosstelling van het verdrag van Brussel van 1938.

Men lette op het feit, dat bij verlies van het schip de rechten van de schuldeischers verloren gaan, bij verlies van het luchtvaartuig blijft een persoonlijke vordering tegen den eigenaar daarvan bestaan. Het is dus van belang, dat het luchtvaartuig gered wordt, dan heeft de schuldenaar teminste iets om de schuldeischers aan te bieden.

lid 5

a. Deze alinea is opgenomen op voorstel van de Nederlandsche delegatie [3]).

Men vergelijke dit lid met art. 9 van het Verdrag van Rome dat luidt: Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder a la réduction proportionelle du droit de chacun de façon à ne pas de passer dans l'ensemble les limites susdites.

De toepassing van dezen maatregel kan tot moeilijkheden aanleiding geven wanneer — hetgeen volgens art. 13 mogelijk is — de vorderingen

---

[1]) Rapport d'I.A.T.A. sur l'assistance et sauvetage des aéronefs à soumettre à la 39ième Assemblée Générale New-York, les 13, 14 en 15 septembre 1939.

[2]) E. Delarne, Convention de Bruxelles de 10 avril 1926. Controverses inédites sur les privilèges et hypothèques maritimes. 1939.

[3]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 127.

worden ingesteld bij rechtbanken van verschillende staten. Deze kwestie is ook uitvoerig ter sprake gebracht bij de behandeling van het verdrag van Rome. Men is daar helaas niet tot een oplossing kunnen komen, hoewel de Nederlandsche delegatie nog door een afdoend, maar ingewikkeld voorstel, gelijkend op de faillissements-procedure, een regeling hieromtrent trachtte te verkrijgen [1]). Deze moeilijkheid zou echter vermeden kunnen worden, wanneer men zich beperkte tot de vaststelling van één forum. Op deze quaestie zal bij art. 13 nader worden ingegaan.

Regelingen voor het geval, dat er meer redders zijn.

Lid 5 *b.* en *c.* zijn ingevoegd op de Diplomatieke Conferentie [2]), zij zijn overgenomen van het verdrag van Rome, waar men deze bepalingen kan vinden, onder art. 10 *a.* 1 en 2 [3]).

b. bepaalt, dat men zijn vorderingen moet instellen binnen den termijn van zes maanden en maakt daarmee een uitzondering op art. 11 van het verdrag, dat zegt dat de vorderingen tot schadeloosstelling en loon met een termijn van twee jaren verjaren.

In *c.* is opgenomen, dat wanneer de termijn van zes maanden verloopen is, de schadeloosstellingen vastgesteld zullen worden. De belanghebbenden, die den bovengenoemden termijn hebben laten verloopen, zullen hun eischen slechts kunnen laten gelden op het bedrag, dat nog niet verdeeld zal zijn (vgl. Faillissementsprocedure).

Artikel 4

lid 1

Au cas d'assistance ou de sauvetage de l'aéronef en mer en danger de se perdre ou des choses se trouvant à bord, le navire ou l'aéronef qui a prêté assistance a droit à une rémunération fixée en prenant pour base:

a. en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef ou le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de

In geval van hulp of berging van een luchtvaartuig op zee, dat gevaar loopt te vergaan, of van de zaken, welke zich aan boord bevinden, heeft het schip of het luchtvaartuig, dat hulp heeft verleend, recht op een bepaald loon, waarbij als grondslag wordt genomen:

a. in de eerste plaats de verkregen uitslag, de moeiten en de verdienste van hen, die de hulp hebben verleend, het gevaar, waarin hebben verkeerd: het geholpen luchtvaartuig, deszelfs passagiers, bemanning en lading, de helpers en het helpende luchtvaartuig of het helpende schip, de gebruikte

---

[1]) Derde Internationale Conferentie voor Privaat Luchtrecht I, blz. 168.

[2]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 127.

[3]) Dit artikel luidt:

„Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de 6 mois à competer du jour de l'accident".

„Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités, les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations, ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué".

responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel, exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant de l'appropriation spéciale de l'assistant;

tijd, de gemaakte kosten en de geleden schaden, alsmede het risico van aansprakelijkheid en andere risico's door de helpers geloopen, de waarde van het door hen aan gevaar blootgestelde materiaal, waarbij in voorkomend geval rekening moet worden gehouden met de bijzondere uitrusting tot de hulp.

b. en second lieu, la valeur des choses sauvées.

b. in de tweede plaats de waarde der geredde zaken.

lid 2

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté n'a pas obtenu un résultat utile.

Geen enkel loon is verschuldigd, wanneer de verleende hulp zonder gunstigen uitslag is gebleven.

lid 3

La rémunération ne peut jamais excéder la valeur qu'ont les biens sauvés à la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

Het loon kan nooit de waarde, welke de geborgen goederen aan het einde van de werkzaamheden van de hulp en berging hebben, overschrijden.

lid 4

La rémunération est due encore que les aéronefs ou les navires apartiennent au même exploitant ou au même propriétaire ou armateur.

Ook dan is loon verschuldigd, wanneer de luchtvaartuigen of de schepen aan denzelfden exploitant of aan denzelfden eigenaar of reeder behooren.

lid 5

Au cas où il y a assistance ou sauvetage par plusieurs navires ou aéronefs, la répartition de la rémunération se fera entre eux sur les bases établies par le par. 1 du présent article.

In het geval, waarin hulp en berging is verleend door verscheidene schepen of luchtvaartuigen, zal de verdeeling van het loon tusschen hen geschieden op de grondslagen, vastgesteld bij lid 1 van dit artikel.

lid 6

Les mêmes règles sont applicables au cas d'assistance ou de sauvetage en mer par un aéronef d'un navire en danger ou de sa cargaison, le propriétaire ou l'armateur du navire conservant dans ce cas le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité fixée pour lui par les lois et Conventions en vigueur en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Dezelfde regels zijn van toepassing in het geval van hulp en berging op zee door een luchtvaartuig van een schip, dat in gevaar verkeert of van zijn lading, terwijl de eigenaar of reeder van het schip in dat geval het recht behoudt, zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid, voor hem bepaald door de van kracht zijnde wetten en verdragen inzake hulp en berging ter zee.

lid 1. Hulploon.

Deze alinea is gelijk aan art. 8 van het verdrag van 1910. De maritieme experts hadden er op aangedrongen, dat men zooveel mogelijk de bepalingen van dit verdrag zou overnemen, opdat er geen twijfel zou bestaan t.a.v. de berekening van het loon [1]). Indien n.l. de teksten van beide verdragen hetzelfde luiden, zullen de verzekeraars geen bezwaar maken om de risico's van de redding in het luchtverkeer te dekken, want zij zijn volledig

[1]) CITEJA, 9e zitting, blz. 67.

op de hoogte van de grootte van het te loopen risico. De overvloedige jurisprudentie betreffende dit onderwerp is in dit opzicht een groote steun [1]; als voorbeelden dienen aangaande de begrooting van het loon:

Hof Amsterdam, 2 November 1914 W. 9811 N.J. 1915, 295:
Indien in gemeen overleg ter begrooting deskundigen zijn aangewezen, is die taxatie bindend.

Rb. Haarlem 19 Maart 1918 N.J. 1918 blz. 463:
in aanmerking moet genomen worden, dat het bijgestane schip onder ongunstige omstandigheden over grooten afstand werd gesleept door een niet tot sleepen ingericht visschersvaartuig.

Rb. Rotterdam 31 Mei 1917 W. 10208 N.J. 1918, blz. 906:
behalve extra kolenverbruik, extra slijtage aan schip en tuigage, moet ook gelden, dat bij niet gunstigen afloop der hulpverleening het helpende schip in het geheel geen hulploon zou hebben ontvangen;

dez. 26 Jan. 1919 W. 10444:
ook opzettelijke opoffering van een groot voordeel kan den aard van den bewezen dienst bepalen;

part. arbitr. 19 Sept. 1923 A.R. 60:
een op de Zuiderzee, voor de monding der Eem in het ijs bekneld motorschip (*f* 2800.—).
part. arbitr. 29 Oct. 1924 A.R. 72: elementen zijn, verkregen uitslag, gevaar geholpen en helpend schip, tijdsduur, risico voor helpers, waarde materiaal en geredde zaken (*f* 3800.—).

Hoewel slechts zelden meer dan de helft van de waarde der geredde goederen aan helpers is toegewezen, zoo zijn er toch enkele voorbeelden dat de geheele waarde als hulploon is toegekend [2].
In 1910 werd b.v. een schoener, die — door de bemanning verlaten — op zijn houtlading ronddreef, in het Engelsche Kanaal door een stoomschip op sleeptouw genomen en binnengebracht. De verkoop bracht £ 252 op, waarvan de helft werd toegewezen aan het vaartuig, dat de bemanning had gered, terwijl de andere helft werd toegewezen aan het vaartuig, dat het wrak had geborgen.

Was echter een nieuwe redactie tot stand gekomen, waardoor er twijfel aan de interpretatie zou zijn ontstaan, dan zouden de verzekeringsmaat-

[1] Zie voor jurisprudentie betreffende dit onderwerp Mr. H. Mulderije, Aanvaring, aanrijding en hulploon, blz. 177–178. Haarlem 1931. Mr. W. L. P. A. Molengraaff, Handelsrecht II, 1942, blz. 821.

[2] T. J. Noordraven en S. P. de Boer, Handboek der Scheepvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie, blz. 579.

schappijen zeker hun tarieven aanzienlijk verhoogd hebben en deze verhooging wenschten de reeders te vermijden [1]).

Op voorstel van de Duitsche delegatie [2]) heeft men de uitdrukking „Choses se trouvant à bord", die ook in het Brusselsche zeeverdrag in art. 1 wordt gebruikt, opgenomen i.p.v. het woord „Cargaison", dat in de voorontwerpen stond.

Men meende n.l. dat dit woord te eng was en ruimte voor twijfel open liet.

In het algemeen verstaat men onder het woord „cargaison" alle koopwaar, die zich op een schip bevindt. Van de lading maken b.v. geen deel uit: de radiotoestellen, de instrumenten, die aan boord zijn, de bagage, die niet is ingeschreven, de persoonlijke eigendommen van bemanning en van de passagiers. De uitdrukking „choses se trouvant à bord" leek hier dus meer gewenscht.

Daar de woorden „en tenant compte, le cas échéant de l'appropriation spéciale de l'assistant" niet voor iedereen duidelijk bleken te zijn, gaf Ripert hiervan den volgenden uitleg:

„Il 'sagit des navires qui ont été construits spécialement pour les sauvetages. Il y a des remorqueurs extrêmement puissants qui dépensent trop pour faire du remorquage ordinaire et qui ont été faits spécialement pour opérer les sauvetages" [3]).

Er wordt hier gesproken van de waarde van de geredde goederen. Hier valt niet onder het persoonlijk bezit van de reizigers of de zaken, die bij Postverdragen etc. voorzien zijn (vgl. art. 10).

Men merke op, dat de waarde van de geredde zaken in de tweede plaats komt. De in de eerste plaats genoemde omstandigheden zullen den doorslag geven.

Wat verstaat men nu onder de „waarde" van goederen?

Wanneer men nagaat wat men in het Zeerecht als de waarde van de geredde goederen beschouwt, dan blijkt uit de Jurisprudentie, dat de waarde van de geborgen lading is: de waarde ter bestemmingsplaats zonder aftrek van de vracht (Hof van Amsterdam, 2 Nov. 1914 W. 9811).

Van den Empel [4]) komt in zijn dissertatie tot dezelfde wijze van taxatie, wanneer hij nagaat hoe men de waarde van het geworpen goed moet vaststellen.

Hij neemt hiervoor dan eveneens de marktwaarde op de plaats van bestemming, maar voegt hieraan toe, dat men tevens rekening zal dienen te

---

[1]) J. Lescure, L'assistance dans la navigation aérienne 1938, blz. 60.
[2]) CITEJA, 10e zitting, blz. 81.
[3]) CITEJA, 11e zitting, blz. 43.
[4]) A. P. van den Empel, De rechtsgrond van den omslag van de averij-grosse. Diss. 1938, blz. 225.

houden met de waardevermindering, die het goed zeker zou hebben ondergaan, indien het aan boord was gebleven.

Hier doet zich weliswaar een eenigszins ander geval voor, maar de wijze van waardeering van de goederen komt echter overeen.

Er zijn naar mijn meening, geen bezwaren om in het luchtrecht de waarde van de goederen op dezelfde wijze vast te stellen.

lid 2

Dit lid legt den nadruk op het feit, dat geen loon verschuldigd is, indien de hulp geen gunstig resultaat heeft opgeleverd; (art. 2 al. 2 Verdrag van 1910) dus de zuivere regel „no cure, no pay". Onder „gunstig" resultaat wordt volgens de heerschende jurisprudentie verstaan, dat het schip door de verleende hulp, althans mede door die hulp, behouden is gebleven [1]).

Cleveringa [2]) noemt als voorwerp van hulpverleening: in gevaar verkeerende schepen, de zich aan boord bevindende goederen, de vracht en de opvarenden.

Molengraaff [3]) spreekt van de redding van schip of goederen.

Ook wanneer slechts de goederen gered worden, zal dit dus blijkbaar als „gunstig resultaat" mogen worden beschouwd.

Aan het beginsel van hulploon alléén bij gunstigen uitslag wordt in het Zeerecht streng vastgehouden.

(Hof Den Haag 2 Januari 1920, W. 10547).

lid 3

Deze bepaling is opgenomen op voorstel van de Duitsche delegatie [4]). In het verdrag van 1910 komt deze regeling voor onder art. 2 lid 3 en in het W.v.K. onder art. 554. Het was n.l. noodzakelijk om, evenals men een grens aan de aansprakelijkheid voor de redding van personen had gesteld, eenzelfde beperking te treffen aangaande de aansprakelijkheid voor de redding van goederen omdat anders verzekering voor de reddingsgevallen niet mogelijk zou zijn.

De Duitsche delegatie verklaarde, dat ook het luchtvaartuig onder de goederen moet worden gerekend, omdat als het luchtvaartuig gered wordt men eveneens de grens moet stellen, dat de exploitant nooit aansprakelijk zal zijn voor een hoogere waarde dan die van het luchtvaartuig na het ongeval.

lid 4

Deze alinea is op voorstel van de Nederlandsche delegatie [5]) ingevoegd en heeft denzelfden tekst als art. 5 van het Brusselsche zeeverdrag en van

---

[1]) J. J. van den Dries, Ned. Zeerecht, Par. 682. Zwolle 1926.
[2]) R. P. Cleveringa, Het nieuwe zeerecht, blz. 456. Zwolle 1931.
[3]) W. L. P. A. Molengraaff, Handelsrecht II. blz. 704. Haarlem 1940.
[4]) CITEJA, 9e zitting, blz. 69.
[5]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 118.

art. 558 W.v.K. Bij de bespreking van dezen tekst in het verdrag van 1910 gaf men de volgende motiveering voor de opname van deze bepaling: „Ten slotte wordt wat te betalen is afgewenteld op assuradeuren en er is geen reden om deze in een betere positie te brengen uit hoofde van het ten hunnen aanzien onverschillige feit, dat de twee schepen denzelfden eigenaar hebben".

Bovendien hebben behalve de eigenaar, ook de kapitein van het reddende schip of de commandant van het luchtvaartuig en de bemanning recht op hulploon. Zonder deze bepaling zouden laatstgenoemden er slecht afkomen!

lid 5

spreekt voor zichzelf en heeft geen aanleiding gegeven tot bijzondere bespreking.

lid 6

Hierin heeft men den tekst van het artikel in overeenstemming gebracht met art. 3, daar men dit art. had veranderd om de schepen toe te staan aan hun eigen beperkte aansprakelijkheid de voorkeur te geven; men was dus genoodzaakt ook in deze alinea hetzelfde te bepalen. Dit zal in de praktijk soms in hun belang zijn b.v. wat betreft de bepaling in het Brussel sche Verdrag van 1924, waarbij de eigenaar of reeder slechts aansprakelijk is voor hulp en berging tot de waarde van het schip, vracht en alles wat daarbij behoort, aan het einde van de reis.

Artikel 5

Au cas où des indemnités ou rémunérations sont dues en vertu des art. 3 et 4 de la présente Convention, il y a lieu à une répartition équitable sur les bases et dans les limites des dits articles des dépenses faites et ces dommages subis.

In het geval, waarin schadeloosstellingen of loon verschuldigd zijn krachtens de art. 3 en 4 van dit Verdrag, heeft er een billijke verdeeling plaats op de grondslagen en binnen de grenzen van de genoemde artikelen, voor de gemaakte kosten en de geleden schaden.

Verdeeling van schadeloosstelling en hulploon.

Dit artikel heeft behoudens eenige redactioneele wijzigingen zijn oorspronkelijke gedaante behouden. In het voorontwerp kan men het vinden onder art. 4 lid 2 (oud).

Artikel 6

La répartition éventuelle de la rémunération entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef sera réglée par les lois nationales.

De eventueele verdeeling van het loon tusschen den exploitant en het personeel van het luchtvaartuig zal geregeld worden door de nationale wetten.

Regeling t.a.v. bemanning.

Dit artikel is op de Diplomatieke Conferentie [1]) ingevoegd naar het voorbeeld van het Brusselsche zeeverdrag (art. 6, lid 3) en bepaalt, dat de ver

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 116, 152.

deeling van een eventueele belooning tusschen den exploitant van het luchtvaartuig en de bemanning daarvan door de nationale wetten zal worden geregeld.

Een interessant arrest over aan de bemanning toekomend hulp-loon vindt men in het arrest van den H.R. van 8 Januari 1942 N.J. 2 Mei 1942 No. 301; waarin een matroos van de reederij het hem toekomend gedeelte van het door de reederij geïnde hulploon opvordert.

Reeds eerder waren over dit onderwerp belangwekkende discussies gevoerd [1]) waarbij Amerika had voorgesteld een dergelijke bepaling op te nemen, hetgeen toen verworpen werd.

Men vond deze bepaling overbodig, bovendien waren, ook als men niets bepaalde, de nationale wetgevingen vrij dit onderwerp, te regelen. Dus een dergelijke toestand als t.a.v. de strafsancties.

Ook geldt m.i. hier het bezwaar, dat men zeer verschillende bepalingen zal krijgen zoodat de eenvormigheid en daarmee de practische uitwerking van het verdrag wordt belemmerd.

Volgens Ripert moet het loon van de bemanning in evenredigheid staan tot de geloopen gevaren en het verrichte werk [2]).

In België, Engeland, Vereenigde Staten en Nederland kent men geen bepaalde regels voor de verdeeling.

In Frankrijk krijgt de kapitein en de overige bemanning $^1/_3$, de rest is voor den reeder.

In Duitschland, In Portugal, In Finland: $^1/_2$ voor den reeder; $^1/_4$ voor den kapitein; $^1/_4$ voor de bemanning.

In Italië: $^1/_2$ voor de bemanning. $^1/_2$ voor den reeder.

In de Italiaansche Codice della Navigazione wordt in art. 959 den exploitant $^1/_3$ de bemanning $^2/_3$ van het loon toebedeeld, terwijl het aandeel van het onder de bemanning te verdeelen loon door overeenkomst op nooit minder dan de helft kan worden gesteld.

In verband hiermede zou ik nog willen wijzen op art. 955 laatste lid van hetzelfde artikel dat bepaalt: „De vaststelling van het loon, welke is geschied bij overeenkomst of middels arbitrage is niet doeltreffend, ten opzichte van de leden van de bemanning, wanneer deze haar niet hebben aanvaard, tenzij zij is goedgekeurd door de vakvereeniging, die hen vertegenwoordigt".

Deze laatste bepaling houdt verband met de corporatieve staatsvorm, welke Italië huldigt.

---

[1]) CITEJA, 11e zitting, blz. 50 e.v.

[2]) G. Ripert, Droit Maritime III, no. 2183.

Zie ook: R. P. Cleveringa, Het Nieuwe Zeerecht, blz. 468 noot, G. Schaps, Das Deutsche Seerecht, blz. 951–957.

In art. 962 heeft het Italiaansche Wetboek van 1941 nog de bepaling opgenomen, dat indien de reeder niet gerechtigd is of geen werk maakt ter verkrijging van het loon, voor hulp en berging, de leden van de bemanning een vordering hebben tot het instellen van een actie voor het deel, dat hun van het loon zelf toekomt.

In Scandinavië: voor den reeder $^2/_3$ als het een stoomboot is;
$^1/_2$ als het een zeilboot is;
de rest voor de bemanning.

In het zeerecht krijgt de bemanning van het geredde schip over het algemeen geen loon, omdat ze aan eigen redding meewerken. Een uitzondering vindt men in het Engelsche recht, wanneer de overeenkomst verbroken wordt b.v. wanneer de kapitein het schip opgeeft of vijanden het schip nemen en de bemanning helpt dan mee aan de redding [1]).

Artikel 7

Au cas où il y a eu à la fois assistance et sauvetage de personnes et de biens, le sauveteur des personnes a droit à une part équitable de la rémunération accordée pour le sauvetage des biens, sans préjudice du droit à indemnité, qui lui appartient en vertu de l'article 3.

In het geval, waarin er tegelijk hulp en berging is geweest èn van personen èn van goederen, heeft de redder van de personen recht op een billijk deel van het loon, dat is overeengekomen voor de redding van de goederen, onverminderd het recht op schadeloosstelling, dat hem toekomt krachtens artikel 3.

Redding van personen en goederen.

Hier wordt voorzien in het geval, dat er tegelijk redding van personen en van goederen is.

Men wil, dat, de redders van personen billijkheidshalve meedeelen in het loon, dat den redders van de goederen is toegezegd.

Dit artikel was in het voorontwerp art. 5. De woorden „celui qui a sauvé" zijn echter veranderd in het woord „sauveteur". Dit is juister uitgedrukt en in overeenstemming met het Brusselsche zeeverdrag, waarin het woord „sauveteur" de beteekenis heeft van „het reddende schip" en niet die van een bepaald persoon.

Artikel 8

lid 1

Aucune indemnité ou rémunération n'est due si l'assistance a été prêtée ou le sauvetage effectué malgré la défense expresse et raisonnable de celui qui a été assisté ou sauvé.

Geen schadeloosstelling of loon is verschuldigd, indien de hulp is verleend of de redding is tot stand gebracht ondanks het uitdrukkelijke en redelijke verbod van dengene, die geholpen of gered is.

lid 2

Le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité ou la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par

De rechter kan de schadeloosstelling of het loon verminderen of ontzeggen, wanneer blijkt, dat de redders, door

[1]) G. Schaps, Das Deutsche Seerecht, Par. 742, abz. 2, num. 18.

leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage, ou augmentée les dommages, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

hun schuld de hulp of berging noodig hebben gemaakt, of de schaden hebben vergroot, of dat zij zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, heling of andere bedriegelijke handelingen.

Wanneer geen schadeloosstelling of loon is verschuldigd.

Op voorstel van de Nederlandsche delegatie [1]) werd het tweede lid toegevoegd, dat men in het Brusselsche maritieme verdrag van 1910 terugvindt in art. 8.

Weliswaar wordt in dit artikel niet over schadeloosstelling, maar alleen over hulploon gesproken, wat echter geen verwondering behoeft te wekken, daar in het verdrag van 1910 tusschen deze twee begrippen geen onderscheid wordt gemaakt, hetgeen bij het onderwerpelijke verdrag wel het geval is.

Men lette op het woord „peut".

De rechter is dus niet *verplicht* tot vernietiging of wijziging over te gaan.

Bij opgedrongen hulp krijgt men dus noch loon noch schadeloosstelling. De weigering moet echter „raisonnable" zijn, anders is toch loon of schadeloosstelling verschuldigd.

Het is echter voor den rechter haast ondoenlijk achteraf te beoordeelen of dit verbod redelijk was of niet.

Merkwaardigerwijze bepaalt de nieuwe Italiaansche Codice della Navigazione van 1941 in art. 960, dat ook wanneer de bijstand is verleend niet op verzoek van den commandant van het schip of van het luchtvaartuig, dat in gevaar verkeert of is verleend in weerwil van diens weigering, de kosten van de schadeloosstelling en het loon verdeeld worden tusschen hen, die belang hebben bij de reddingsonderneming [2]).

In verband hiermede is het van belang een andere quaestie te bespreken n.l. de vraag of een schip, dat zelf een aanvaring had veroorzaakt, waardoor een ander schip in nood kwam te verkeeren, na dat schip gered te hebben, recht op hulploon heeft.

Art. 8 lid 1 van het verdrag van 1910 te Brussel gesloten tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende aanvaring luidt als volgt:

„Na eene aanvaring is de kapitein van ieder der in aanvaring geweest zijnde schepen gehouden om, voor zooverre hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijne bemanning en zijne passagiers, hulp te verleenen aan het andere schip en deszelfs bemanning en passagiers".

In een ontwerp voor het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de aanvaring in het luchtrecht (goedgekeurd door de CITEJA op de 11de zitting [3]) is in art. 9 lid 1 een dergelijke bepaling opgenomen luidend:

„Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un des

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 119.

[2]) Zie bijlage IV.

[3]) CITEJA: Proces-Verbalen van de 11de zitting, blz. 148.

aéronefs entrés en abordage est tenu de prêter toute assistance utile à l'autre aéronef ainsi qu'a prévenir de cet accident les autorités les plus rapprochées par les voies les plus rapides".

Uit deze bepalingen vloeit naar mijn meening voort, dat na de aanvaring door de schuld van een schip of luchtvaartuig veroorzaakt, een verplichting tot hulpverleening bestaat, waarbij echter niet gesproken wordt van hulploon.

Het komt mij voor, dat in dit geval het reddende schip of luchtvaartuig daar dan ook geen rechten op kan doen gelden en dat zelfs het recht op een schadeloosstelling uitgesloten moet worden geacht.

Van den Dries [1]) staat op hetzelfde standpunt en bestrijdt dan ook de voorstanders van het toekennen van hulploon aan het schuldige schip bij aanvaring, die meenen, dat het schuldige schip tegenover het in nood verkeerende schip komt te staan, als ieder ander schip en dus recht op hulploon zou hebben, terwijl daarnaast voor het schuldige schip een schadeloosstellingsplicht zou blijven bestaan. Hij voert aan, dat het uitgangspunt reeds onjuist is en dat na de aanvaring het schuldige schip tegenover het aangevaren schip in een geheel andere positie komt te staan dan ieder ander schip. Wordt het in nood verkeerende schip door een ander gered, dan komt het hulploon ten laste van het schuldige schip. Het is dus in zijn eigen belang zelf de redding te verrichten.

Ik kan deze meening volkomen deelen en het lijkt mij dan ook gewenscht om onzekerheid te voorkomen, dit standpunt in een eventueel verdrag over de aanvaring in het luchtrecht vast te leggen, b.v. door een bepaling, die zou kunnen luiden:

„Voor de hulp en berging verleend door een schip of luchtvaartuig, dat de aanvaring veroorzaakt, wordt geen hulploon of schadeloosstelling toegekend".

De schaarsche jurisprudentie over dit onderwerp is verdeeld.

De rechtbank te Rotterdam 10 Maart 1888 W. 5578 besliste, dat het schuldige schip geen aanspraak op hulploon toekwam. De Rechtbank te Amsterdam 26 Juni 1914 M.v.H. 1914, blz. 47, besliste echter in anderen zin.

Artikel 9

lid 1

La rémunération due à raison des opérations d'assistance ou de sauvetage est à la charge de l'exploitant de l'aéronef assisté, ou du propriétaire ou de l'armateur du navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

Het loon, verschuldigd wegens de werkzaamheden van hulp of berging, komt ten laste van den exploitant van het geholpen luchtvaartuig, of van den eigenaar of van den reeder van het geholpen schip volgens de bepalingen van de nationale wetten of de overeenkomsten, welke op dat schip van toepassing zijn.

lid 2

L'exploitant de l'aéronef a un re-

De exploitant van het luchtvaar-

[1]) J. J. van den Dries, Nederlandsch Zeerecht, blz. 690.

cours contre les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de ces marchandises. Toutefois, ce recours sera supprimé ou réduit s'il apparaît que l'assistance ou le sauvetage des marchandises a été rendu nécessaire à la suite d'une fait de l'exploitant de nature à engager sa responsabilité envers les propriétaires de ces marchandises.

tuig heeft verhaal op de eigenaren van de goederen, voor het deel van het loon, dat betrekking heeft op de hulp of de berging van deze goederen. Dit verhaal zal echter worden ontzegd of beperkt, indien blijkt, dat de hulp of de berging van de goederen noodig is gemaakt ten gevolge van een daad van den exploitant, van zoodanigen aard, dat hij aansprakelijk wordt tegenover de eigenaren van deze goederen.

lid 3

Le propriétaire de la marchandise pourra, dans tous les cas, en payant la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de sa marchandise, ou en donnant valable caution pour ce paiement, obtenir la délivrance de la marchandise par l'exploitant et la mainlevée de la saisie si elle avait été effectuée.

De eigenaar van het goed zal in elk geval door het deel van het loon, dat betrekking heeft op de hulp of de berging van zijn goed, te betalen, of door een deugdelijken borg voor de betaling te stellen, de afgifte van het goed door den exploitant en de opheffing van het beslag, indien dit was gelegd, kunnen verkrijgen.

lid 4

Le recours du propriétaire ou de l'armateur du navire contre les propriétaires de marchandises reste soumis aux règles maritimes.

Het verhaal van den eigenaar of van den reeder van het schip tegenover de eigenaren van de goederen blijft onderworpen aan de bepalingen van het zeerecht.

Verhaal op de eigenaren van de koopwaar.

Dit is een van de belangrijkste artikelen van het verdrag: het bevat een regeling (onbekend in het zeeverdrag) betreffende het verhaal van den exploitant van het luchtvaartuig op de eigenaren van de koopwaar en wel voor dat deel van het loon, dat betrekking heeft op de redding van die koopwaar. (lid 1).

Het was van groot belang om deze kwestie te regelen, daar anders de exploitant van het luchtvaartuig zeer achter zou staan bij den eigenaar van het schip; het zeerecht stelt n.l. voor dezen persoon wel een verhaalsrecht vast in de regels van de averij-grosse.

De averij-grosse is alleen in het zeerecht bekend. Noch te land, noch in het luchtrecht is iets dergelijks aanwezig, hoewel men wat het luchtrecht aangaat voorbereidingen treft voor een algemeene regeling van dit vraagstuk.

Er bestaat groot verschil van meening of het zin heeft de averij-grosse ook voor het luchtrecht te regelen.

Groeneveld Meijer [1]) zegt ja, evenals Le Goff.

Zij zien een groote overeenkomst met het zeerecht en zijn van meening dat een averij-grosse regeling zal voorkomen, dat de schade, die geleden wordt om het luchtvaartuig te redden, door een enkele persoon zal worden gedragen.

---

[1]) Vliegveld 1929, no. 4, blz. 122.

Ik schaar mij echter meer aan de zijde van van den Empel [1]), die in zijn proefschrift als zijn meening te kennen geeft, dat men bij de luchtvaart te doen heeft met een geheel nieuw gebied, welks recht goed zal doen zich zooveel mogelijk aan de moderne omstandigheden aan te passen. Het is de vraag of de oude averij-grosse regeling in deze omstandigheden nog zal voldoen. Naar zijn meening zal men goed doen, niet te snel de wenschelijkheid van het overnemen der averij-grosse te aanvaarden.

Ik kan mij hier volkomen bij aansluiten. Het komt mij voor dat de verzekering reeds zeer veel tegenwicht biedt tegen eventueele te zwaar drukkende lasten.

Van de averij-grosse handelingen vertoont speciaal de werping de meeste overeenkomst met het zeerecht. Deze maatregel zal echter, zooals van Empel terecht zegt, bij luchtvaartuigen niet zoo frequent voorkomen als bij de scheepvaart.

Van Empels meening, dat het vervoer van goederen achter zal staan bij dat van personen en post, kan ik echter niet deelen. Integendeel met de ontwikkeling, die ons toch zeker in de toekomst in de luchtvaart te wachten staat, is het te verwachten, dat ook het goederen vervoer sterk zal toenemen. Voorloopig is naar mijn meening in eventueele moeilijkheden ruimschoots voorzien door de in het onderhavige verdrag opgenomen averij-grosse regeling. Of het noodzakelijk zal zijn, een uitgebreide regeling, op moderne leest geschoeid, in een apart verdrag vast te leggen, zal de praktijk moeten uitwijzen. Op het oogenblik lijkt m.i. de tijd daarvoor nog niet rijp.

Intusschen oordeelde men het verstandig met het oog op het groote practische belang, in afwachting van een verdrag over de averij-grosse, reeds in dit verdrag eenige bepalingen aangaande het verhaal van den exploitant op te nemen [2]).

Dit verhaal zal echter niet plaats hebben of tot een geringer bedrag worden teruggebracht, indien blijkt, dat de hulp of de berging van de goederen noodig is geworden door een daad van den exploitant van het luchtvaartuig, waarvoor deze tegenover de eigenaren der goederen aansprakelijk is (lid 2), dus in het geval, dat niet zoo licht voor zal komen, waarbij de ondernemer het in nood geraken van het luchtvaartuig of schip opzettelijk of door schuld zou hebben bewerkt of hiertoe zou hebben bijgedragen

Lid 3 is evenals het tweede lid opgenomen op voorstel van de Amerikaansche delegatie en bepaalt, dat, wanneer het verschuldigde loon betaald is of borg is gesteld, het beslag, dat op de koopwaar gelegd was, moet worden opgeheven. Hierdoor gaat het groote voordeel van het luchtvervoer — namelijk „snelheid" — niet door beslag van goederen verloren [3]).

---

[1]) A. C. van den Empel, De rechtsgrond van den omslag der Averij-grosse diss.

[2]) Rapport sur l'avant-projet de Convention par Ripert, doc. 248.

[3]) Vergelijk I. Latchford, Brussels Air Law Conference Journal of air Law and Commerce, April 1939.

Op voorstel van de Nederlandsche delegatie [1]) is het laatste lid op dezelfde wijze aangevuld als art. 3 lid 4 laatste lid. Het artikel gaf aanleiding tot verschillende discussies. Zoo wilde de Amerikaansche delegatie een privilege voor den redder op de geredde goederen invoeren.

Dit werd verworpen, omdat men niet kon zeggen welke rang het moest hebben.

Men hoopt dit bij een afzonderlijk verdrag te regelen [2]).

Een tweede quaestie was de vraag of het recht van verhaal slechts tegen de eigenaren van de geredde zaken of ook tegen die van de goederen, welke verloren zijn gegaan, gericht moest worden. De laatst genoemde eigenaren zullen n.l. dikwijls een eisch tot schadeloosstelling kunnen instellen en daarmee bijdragen tot het hulploon.

Sommige Staten o.a. Duitschland wilden deze regeling alleen aannemen voor de „Marchandises sauvées".

De rapporteur kon deze meening niet deelen, daar men dan de nationale wetgevingen zou verhinderen om een vollediger verhaal te organiseeren als zij dat wilden, een verhaal, dat zelfs zou gelden voor de koopwaar, die verloren is gegaan.

De Duitsche gedelegeerde Richter merkte op, dat de tekst van het verdrag toch volgens de Duitsche opvatting geïnterpreteerd kan worden, daar men slechts verhaal kan krijgen voor dat deel van het loon, dat betrekking heeft op de redding van de koopwaar en er geen deel is, dat betrekking heeft op koopwaar, die verloren is gegaan: deze zijn immers niet gered.

Dit vraagstuk is dientengevolge door de enkele woorden „ces marchandises" niet afdoende geregeld, daar deze aanleiding kunnen geven tot onzekerheid in de interpretatie en daardoor aan de practische waarde van het verdrag afbreuk doen. Als n.l. de staten hieromtrent een verschillende regeling treffen, zal het verhaal, dat de exploitant zal kunnen verkrijgen varieeren naar gelang men slechts de geredde goederen of daarnaast tevens de goederen, die verloren zijn gegaan, zal laten meetellen. Dit kan soms een aanzienlijk verschil te weeg brengen.

In het zeerecht dragen niet alleen de eigenaren van de goederen, die verloren zijn gegaan, tot het hulploon bij, maar zelfs diegenen wier goederen, door het gevaar, waarin het schip verkeerde, opgeofferd moesten worden. Dit echter ook in dit verdrag te verwerken is zeer moeilijk, daar hiervoor een zeer ingewikkelde averij-grosse regeling vereischt zou zijn [3]).

Artikel 10

Il n'y a pas lieu de faire entrer dans les biens, soit pour le calcul de la rémunération, soit pour les recours à exercer, les effets personnels et les

Bij de goederen kunnen, hetzij voor de berekening van het loon, hetzij tot het uitoefenen van verhaal niet worden opgenomen: de bagage van de be-

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 119.

[2]) CITEJA, 11e zitting, blz. 53 e.v.

[3]) G. Ripert, Verslag 3e Commissie CITEJA, 1935.

bagages de l'équipage et des passagers, ni les objets transportés sous le régime des Conventions postales ou des Accords relatifs au service des postes.

manning en van de passagiers, noch de voorwerpen, welke vervoerd zijn volgens de bepalingen van de Postverdragen of van de overeenkomsten, die betrekking hebben op den dienst van de Posterijen.

Goederen welke buiten de berekening van loon of verhaal vallen.

Dit artikel heeft bij de Braziliaansche delegatie grooten tegenstand ondervonden [1]). Deze achtte het n.l. noodzakelijk, dat de exploitant met het vrachtloon, dat hij voor de vervoerde postzakken ontvangt, bijdraagt aan het hulploon, indien de postzakken gered worden. In Brazilië bestaat een dergelijke bepaling, die in 1938 in werking is getreden. De delegatie merkt op, dat de moeilijkheid, die bij de postzendingen bestaat om hun waarde te schatten, bij de door de Posterijen betaalde vracht niet bestaat. De waarde van deze vracht wordt bepaald door het gewicht van de door het luchtverkeer vervoerde postzakken.

Men nam het Braziliaansche voorstel echter niet op, maar uit in de slotacte van de Diplomatieke Conferentie in 1938 den volgenden wensch:

„La Conférence,

Considerant le progrès croissant du trafic aérien transocéanique et l'importance qu'y présente la valeur du fret postal aérien,

exprime le voeu que le Citeja dans l'intérêt de l'unification du droit privé aérien, mette a l'ordre du jour la question de la contribution des intéressées au paiement de la rémuné ration d'assistance, en examinant en particulier dans quelle mesure il pourrait y avoir lieu à contribution pour le fret postal".

Als bezwaar werd n.l. aangevoerd, dat het openbaar belang de deelneming aan de averij kosten zou verbieden. Er zou daaruit n.l. een retentierecht voor den reeder uit kunnen ontstaan bij achterstallige betaling [2]).

Knauth [3]) noemt nog een ander bezwaar n.l. dat veel post verzegeld is. Naar zijn meening is het verstandiger deze zegels te eerbiedigen dan deze te schenden om een onderzoek in te stellen naar de waarde, teneinde een loon vast te stellen voor de redding. De handhaving van het postgeheim komt hem belangrijker voor dan de redding terwijl hij tevens van meening is, dat niettemin velen bereid zullen worden gevonden ook zonder loon voor de hulp en berging van de post zorg te dragen.

Aan den anderen kant is het niet bevredigend, dat de Posterijen worden bevoorrecht.

Dikwijls zal het luchtvaartuig voor een belangrijk deel post bevatten.

Zou men voor de redding hiervan geen loon ontvangen, dan zou het

---

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 120; zie ook H. von Mangoldt. Archiv für Luftrecht Juli/December 1939, blz. 114–116.

[2]) Vgl. W. Eichler, Die Rettung von Luftfahrzeugen aus Seenot. Königsberg 1933. G. Schaps, Das Deutsche Seerecht. Anm. 4 bij Par. 718, G. Ripert, Droit Maritime II, no. 2035.

[3]) A. W. Knauth, Air Law Review April 1939, blz. 160.

gevolg kunnen zijn, dat men zich niet meer om de redding van de postzakken zou gaan bekommeren.

Volgens Eichler zou men een oplossing kunnen vinden door wel een belooning toe te kennen voor het redden van postzakken, maar retentierecht uit te sluiten.

De woorden „ou des accords relatifs aux services des postes" zijn op de Diplomatieke Conferentie ingevoegd, omdat een deel der internationale regelingen, de Posterijen betreffend, niet wordt opgenomen in formeele verdragen [1]).

Onder „effets personnels" en „bagages" moet men slechts die artikelen verstaan als in overeenstemming zijn met de reis van den reiziger, zijn rang en positie in de maatschappij [2]).

Dat het verdrag van Brussel van 1910 niets over de post bepaalt, zal zijn oorzaak vinden in het feit, dat de post op een schip slechts een klein deel van de lading uit zal maken, terwijl bij een luchtvaartuig over het algemeen de post naar verhouding tot het overige deel van de lading vrij groot zal zijn.

Het had in 1910 daarom weinig zin eenige regeling aangaande de post te treffen.

Evenmin als in het verdrag van Warschau, vindt men in dit verdrag een definitie, wat men onder het woord „bagage" moet verstaan. Wel wordt er evenals in art. 4 lid 1 van bovengenoemd verdrag een onderscheid gemaakt tusschen bagage aan den eenen kant en persoonlijke bezittingen, waarover de reiziger het toezicht houdt aan de andere kant [3]).

In de Vervoersvoorwaarden van de I.A.T.A. vindt men geen definitie van het woord bagage, maar wel wordt in art. 8 aangeduid welke goederen niet onder het woord bagage vallen:

a. de voorwerpen opgesomd in art. 6 par. 1*b* en *c*, dat zijn: gevaarlijke voorwerpen, speciaal wapens, munitie, ontplofbare stoffen; bijtende stoffen en andere voorwerpen, die gemakkelijk brandbaar zijn, voorwerpen, welke gevaarlijk zijn of kwalijk riekend en andere voorwerpen, die een karakter hebben, dat passagiers last kan veroorzaken of die gevaarlijk voor de luchtvaart, passagiers of goederen zijn; fototoestellen, postduiven, radiotoestellen en andere voorwerpen, waarvan het vervoer door de lucht door de wet of ander gezag verboden is.

b. voorwerpen, die — gezien hun afmetingen gewicht of aard — naar de meening van den vervoerder niet geschikt zijn voor luchtverkeer of eenig ander vervoer.

c. goederen (koopwaar).

---

[1]) Annexes van het Verdrag van Buenos Aires 1938/1939.

[2]) A. W. Knauth, The Aviation Salvage at Sea Convention of 1938. Air Law Review April 1939.

[3]) D. Goedhuis, La Convention de Varsovie, blz. 115.

Artikel 11

lid 1

Les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

De rechtsvorderingen tot schadeloosstelling en loon verjaren na een termijn van twee jaren, welke begint te loopen vanaf het einde van de werkzaamheden van hulp en berging.

lid 2

Le recours de l'exploitant contre les propriétaires des marchandises se prescrit par un délai d'un an qui court à partir du jour du paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage.

Het verhaal van den exploitant tegenover de eigenaren van de goederen verjaart na een termijn van één jaar, welke begint te loopen vanaf den dag van de betaling van het loon voor de hulp of de berging.

lid 3

Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

De wijze van berekening van de verjaring, evenals de oorzaken van schorsing en stuiting van de verjaring, worden bepaald door de wet van den rechter, voor wien de vordering is aanhangig gemaakt.

Verjaringstermijn.

Op, de Diplomatieke Conferentie heeft men de verjaringstermijn in het eerste lid van 1 jaar op 2 jaar gebracht [1]). Men had eerst den tijd van één jaar vastgesteld evenals in het Verdrag van Rome, omdat men den termijn zoo kort mogelijk wilde houden, vooral omdat in het luchtrecht de betalingen zoo vlug mogelijk moeten gedaan worden, Men moet de exploitanten niet onder de bedreiging van een vordering laten [2]).

Reeds eerder had de Amerikaansche delegatie een voorstel gedaan om een termijn van 2 jaar vast te stellen, evenals in het zeerecht. De argumenten, waardoor het voorstel toen verworpen werd, waren, dat men practisch nooit 2 jaar wacht en dat spoed in dit geval gewenscht is.

In het Verdrag van Warschau is de termijn van de verjaring ook op 2 jaar gesteld, hoewel het oorspronkelijke ontwerp 1 jaar had voorgesteld.

De argumenten, die voor dezen 2-jarigen termijn werden aangevoerd n.l. de verscheidenheid van wetgevingen op het gebied van de verjaring, de schorsing en de groote afstanden, die men bij het luchtverkeer kan verwachten, worden bestreden door Goedhuis [3]) die aanvoert, dat in het luchtverkeer een even langen termijn — zoo mogelijk zelfs een kortere — wenschelijk is als bij het vervoer te land en ter zee, waar de termijn ook niet meer dan één jaar bedraagt.

Bij de besprekingen t.a.v. het Verdrag van Rome heeft een tegenovergestelde gang van zaken plaats gehad.

Het ontwerp behelsde een voorstel tot een termijn van twee jaar.

Men achtte dezen termijn echter te lang: de exploitant moest niet zoo lang in onzekerheid worden gelaten en het slachtoffer had niet zooveel tijd

---

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 121.

[2]) CITEJA, 11e zitting, blz. 58.

[3]) D. Goedhuis, La Convention de Varsovie, blz. 236.

noodig om te beslissen of het een rechtsvordering in wilde stellen [1]). Men besloot dus in het verdrag van Rome een termijn van een jaar te bepalen [2]).

In de bepalingen van het Nederlandsche zeerecht betreffende de hulp en berging, die door art. 571 ook voor het luchtrecht gelden, vindt men art. 741 lid 1 en 2, dat de verjaring op 2 jaar stelt.

Artikel 12

Toute Convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée, par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables et, notamment, lorsque la rémunération est, de façon excessive, dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

Elke overeenkomst betreffende hulp en berging, aangegaan tijdens en onder den invloed van het gevaar, kan ten verzoeke van een der partijen door den rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is, dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk zijn, en in het bijzonder, wanneer het loon in buitengewone mate, naar den een of den anderen kant buiten verhouding staat tot den bewezen dienst.

Wijziging of vernietiging van de overeenkomst tot hulp en berging.

Dezelfde bepaling kan men vinden in art. 7 van het Verdrag van 1910 en art. 555 van het W.v.K. Het bevat een rechtsvermoeden, dat onder die omstandigheden de toestemming der verbonden partij niet vrij is geweest. Men merke op, dat deze regeling geldt voor de *beide* partijen, zoowel redder als geredde kan wijziging of vernietiging van de overeenkomst vragen. Men vindt in het Zeerecht van de toepassing van deze bepaling een voorbeeld in het vonnis van de Rb. te Rotterdam van 27 Juni 1918 W. 10360, waarbij werd verklaard, dat een beroep op art. 7 (vernietiging van de in nood gesloten overeenkomst) o.a. mogelijk is, indien de schuldenaar een stuk heeft onderteekend, gesteld in een taal, die hij niet verstaat.

Artikel 13

lid 1

Les actions en indemnité ou en rémunération seront portées, au choix du demandeur et en conformité avec les règles de procédure et de compétence de chaque Etat, soit devant la juridiction du territoire où est domicilié le défendeur, soit devant celle du territoire où ont été effectuées les opé-

De rechtsvorderingen tot schadeloosstelling of tot loon zullen worden gebracht, ter keuze van den eischer en overeenkomstig de proces- en bevoegdheidsregels van iederen Staat, hetzij voor den rechter van het gebied, waar de gedaagde woont, hetzij, voor dien van het gebied, waar de werkzaamhe-

[1]) A. Kaftal, La convention de Rome du 29 Mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations nationales blz. 126.

[2]) Art. 17 van het verdrag van Rome luidt dan ook:

1. „Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance".
2. Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans, à partir du jour où le dommage a été causée.
3. Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

rations d'assistance ou de sauvetage soit s'il y a eu saisie de l'aéronef ou de la cargaison, devant celle du lieu de la saisie.

den van hulp of berging zijn verricht, hetzij, indien beslag is gelegd op het luchtvaartuig of op de lading, voor dien van de plaats van het beslag.

lid 2

Si différents sauveteurs agissent devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Indien verschillende redders rechtsvorderingen instellen voor rechters gevestigd in verschillende landen, kan de gedaagde, voor ieder van deze, het geheel van de vorderingen en eischen in het geding brengen ten einde te vermijden, dat de grenzen van zijn aansprakelijkheid zouden worden overschreden.

lid 1. Bezwaren van het artikel.

Dit artikel levert vele moeilijkheden op.

Daar zijn allereerst de verschillende fora, waarbij men een actie kan instellen:

1. bij de Rechtbank, van de plaats, waar de gedaagde is gevestigd;
2. bij de Rechtbank van de plaats, waar de reddingswerkzaamheden hebben plaats gehad;
3. bij de Rechtbank van de plaats, waar het beslag is gelegd.

Dit groote aantal fora is ongewenscht, het kan groote practische moeilijkheid opleveren b.v. wanneer er bij meer dan een forum een vordering wordt ingesteld en deze fora zich in verschillende staten bevinden. Reeds bij het verdrag van Rome zijn deze bezwaren, waarvoor toen de Nederlandsche delegatie heeft getracht een oplossing te vinden naar voren gekomen. Deze delegatie stelde n.l. voor dat er, wanneer het geheel van de vorderingen de grenzen van de aansprakelijkheid zou te boven gaan, een soort faillissementsprocedure zou plaats vinden voor de bevoegde instantie van de woonplaats van den exploitant volgens de wetsbepalingen van dit gerecht.

Wanneer in den loop van de procedure de vordering van een belanghebbende zou worden betwist, hetzij door den exploitant van het luchtvaartuig, hetzij door den een of anderen derde, zou de belanghebbende, indien hij dat niet reeds van te voren had gedaan zijn actie tot schadeloosstelling voor een van de bevoegd verklaarde rechtbanken kunnen brengen.

Jammer genoeg is men niet nader op dit vraagstuk in willen gaan, daar men van meening was dat dit buiten het kader van de Conferentie viel [1]).

Een tweede moeilijkheid doet zich voor wanneer de plaats, waar de werkzaamheden hebben plaats gehad, de zee is. Als deze plaats in de territoriale wateren valt is het onpractisch, zooals Knauth opmerkt in een artikel in de Air Law Review [2]) wanneer de goederen, de eigenaar en de

[1]) Derde Intern. Conf. voor Privaat Luchtrecht I, blz. 168.
[2]) M. A. W. Knauth, The Aviation Salvage at Sea Convention of 1938. Air Law Review, April 1939, blz. 163.

luchtvervoerder niet aanwezig zijn, om aldaar de actie te doen plaats hebben.

Dat het verdrag behalve op zee ook van toepassing is op territoriale wateren blijkt wel hieruit, dat anders de bepaling van de competentie van de plaats, waar de reddingswerkzaamheden zouden hebben plaats gehad geen zin zou hebben.

Verder kunnen er volgens bovengenoemden schrijver moeilijkheden ontstaan, wanneer de hulp verleend is door middel van radioberichten en de plaats van uitzending een andere is dan die, waar het ongeval heeft plaats gehad.

De Nederlandsche delegatie [1]) heeft er nog op gewezen, dat in art. 13 niet bepaald wordt, van welk tijdstip voor het vaststellen van het domicilie van den gedaagde in een bepaalden staat moet worden uitgegaan, opdat de bevoegdheid tot rechtspraak bestaat.

Op voorstel van de Poolsche delegatie [2]) heeft men het artikel in dien zin gewijzigd, dat door invoeging van de woorden „et en conformité avec les règles de procédure et de compétence de chaque Etat" bepaald wordt, dat de rechtsvorderingen zullen worden aangebracht overeenkomstig de regelen van competentie en van procedure, die in het land, waar de rechtsgedingen zullen worden gevoerd, gelden.

Er zijn dus vele bezwaren tegen deze alinea aan te voeren. De praktijk zal moeten uitwijzen, of het artikel zal voldoen.

lid 2

Deze bepaling is overgenomen van het verdrag van Rome (art. 11), zij is eigenlijk afkomstig van het verdrag van 1926 over de aansprakelijkheid van eigenaren van schepen. Het is ingevoegd op verzoek van de Britsche delegatie, omdat men anders voor groote moeilijkheden zou kunnen komen te staan bij het toepassen van beperkingen van de aansprakelijkheid[3])

Artikel 14

Est qualifiée „exploitant de l'aéronef", toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Als „exploitant van een luchtvaartuig" wordt aangemerkt ieder persoon, die de beschikking er over heeft en die er van gebruik maakt voor zijn eigen rekening.

In het geval, waarin de naam van den exploitant niet is ingeschreven in het luchtvaart-register of in eenig ander officieel stuk, wordt de eigenaar geacht de exploitant te zijn behoudens bewijs van het tegendeel.

Dit artikel vindt men in het verdrag van Rome onder art. 4 lid 2 en 3.

Vooral Amerika en Nederland hebben aangedrongen op het opnemen

---

1) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938 blz. 153.

2) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 122.

3) CITEJA, 10e zitting, blz. 109.

van een definitie. Het bezwaar er tegen was, dat men den exploitant geen nieuwe verplichtingen wilde opleggen [1]).

De exploitant.

Lisa Brunschwik [2]) onderscheidt twee opvattingen over den persoon van den exploitant, n.l.:

1. de persoon, die voordeel heeft van het luchtvaartuig,
2. degene, die er de juridische macht over heeft, welke tot uiting komt in een bevelsvermogen.

In het verdrag heeft men zich meer bij de eerste definitie aangesloten, zooals ook blijkt uit de verklaring, die Jean Houtte [3]) geeft van het woord „disposition", dat in art. 14 gebruikt wordt: Par ce mot il faut entendre disposition d'usage en non disposition d'aliénation, faculté tout à fait étrangère à l'exploitation. La disposition d'usage comprend le choix et la direction de l'équipage, l'entretien du matériel et la charge des fournitures."

Deze definitie is het eerst gebruikt in het ontwerp-verdrag „La situation juridique du commandant de l'aéronef" [4]). Goedhuis [5]) en Coquoz [6]) merken op, dat deze definitie moeilijkheden op zal leveren als de luchtvaartmaatschappij als vervrachter een uitgerust luchtvaartuig ter beschikking stelt van den bevrachter. Beiden vervoeren dan voor eigen rekening. Men kan beter dit woord exploitant weglaten en aan het nationale recht overlaten om er zin aan te geven volgens deze schrijvers.

Maar bestaat dan niet het gevaar van onderling verschillende interpretatie en doet dit dan niet aan de eenvormigheid afbreuk?

Artikel 15

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, est tenu du paiement des indemnités et rémunérations et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef en répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites prévues aux articles précédents.

Hij, die zonder de beschikking over het luchtvaartuig te hebben er van gebruik heeft gemaakt zonder de toestemming van den exploitant, is gehouden tot de betaling van de schaden en de loonen en de exploitant, die niet de maatregelen heeft genomen, dienstig om het onwettig gebruik van zijn luchtvaartuig te vermijden, is hoofdelijk met hem daarvoor aansprakelijk, terwijl ieder van hen gehouden is onder de voorwaarden en binnen de grenzen voorzien in de voorgaande artikelen.

---

[1]) CITEJA, 9e zitting, blz. 142.

[2]) Lisa Brunschwik, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, blz. 83.

[3]) Jean Houtte, La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationales blz. 178.

[4]) Revue de Droit Internationale et de législation comparée, 1933 no. 1.

[5]) D. Goedhuis, La situation juridique du commandant de l'aéronef, in Revue de Droit Internationale et de législation comparée, 1933, no. 1.

[6]) R. Coquoz, Le Droit Privé International Aérien, blz. 206.

Onrechtmatig gebruik van het luchtvaartuig.

In art. 15 is opgenomen de bepaling, die in de voorontwerpen te vinden is onder art. 3 lid 6. De tekst is echter op de Diplomatieke Conferentie algemeener gesteld: hij heeft behalve op de schadeloosstelling nu ook betrekking op de betaling van het loon [1]).

Het bevat een gelijke regeling als art. 5 van het verdrag van Rome en het is op voorstel van de Duitsche delegatie in het verdrag ingevoegd [2]).

De Amerikaansche gedelegeerden stelden voor, dat de „schwarzflieger", zooals de persoon genoemd wordt, die zonder de beschikking over het luchtvaartuig te hebben, er toch gebruik van maakt, geen beperkingen van aansprakelijkheid zou genieten.

Dit voorstel werd echter verworpen om de volgende redenen:

1. „schwarzflieger" kan zijn geïnspireerd door lofwaardige motieven.
2. de toestand van den onrechtmatigen exploitant slaat niet op den redder.

Als de exploitant niet de noodige maatregelen heeft genomen om het onrechtmatig gebruik te verhinderen, is hij hoofdelijk aansprakelijk.

Artikel 16

La présente Convention est, sous réserve des dispositions de l'art. 13 relatives à la compétence, applicable aux navires et aéronefs d'Etat, à l'exclusion des navires ou aéronefs militaires, de douane et de police, auxquels ne s'appliquent pas les droits et obligations résultant des dispositions précédentes.

Dit verdrag is, onder voorbehoud van de bepalingen van art. 13, betreffende de bevoegdheid, van toepassing op schepen en luchtvaartuigen van den Staat, met uitzondering van de schepen of luchtvaartuigen, welke gebruikt worden voor militaire-, douane- of politiediensten, waarop de rechten en verplichtingen volgend uit de voorafgaande bepalingen niet van toepassing zijn.

De schepen en luchtvaartuigen, waarop het verdrag van toepassing is.

Het artikel is op de Diplomatieke Conferentie in dien zin gewijzigd, dat de militaire-, politie- en douaneluchtvaartuigen moesten worden uitgesloten.

Hoewel Ripert en met hem verschillende delegaties (b.v. de Duitsche, Engelsche, Hongaarsche) van meening waren, dat men voormelde luchtvaartuigen er wel in moest betrekken, heeft men het artikel in bovengenoemden zin moeten wijzigen om het tot stand komen van het Verdrag niet in den weg te staan, daar een groot aantal delegaties weigerden in te stemmen met het verdrag, wanneer deze beperking niet werd doorgevoerd [3]).

In het zeerecht heeft men in de verschillende landen de volgende regeling:

---

[1]) Processen-verbaal v. d. Dipl. Conf. v. 1938, blz. 123.
[2]) CITEJA, 11e zitting, blz. 45 e.v.
[3]) H. von Mangoldt, Das Deutsche Seerecht, blz. 117.

In *Amerika* is art. 14 van het verdrag van 1910 overgenomen [1]).

In *Duitschland* kent men aan staatsschepen geen loon toe (Schaps, Anm. 24 Par. 740).

In *Engeland* dito, behalve wanneer de schepen speciaal voor redding gebruikt worden (Art. 1 Mersch Sh. Act van 1916, art. 557. Merchant Shipping Act van 1894).

In *Frankrijk* heeft men verschillende regelingen [2]).

In *Nederland* wordt in het W.v.K. voor deze schepen geen uitzondering gemaakt. Voor de Nederlandsche oorlogsschepen bestaan bijzondere voorschriften in de „Verordeningen voor de Koninklijke Marine" [3]).

Artikel 17

lid 1

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire ou l'aéronef assistant ou sauveteur, soit le navire ou l'aéronef assisté ou sauvé est immatriculé dans le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes.

De bepalingen van dit Verdrag zullen worden toegepast ten opzichte van alle belanghebbenden, wanneer hetzij het helpende of bergende schip of luchtvaartuig, hetzij het geholpen of geborgen schip of luchtvaartuig is ingeschreven binnen het grondgebied van een van de Hooge Verdragsluitende Partijen.

lid 2

L'expression „territoire d'une Haute Partie Contractante" comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

De uitdrukking „grondgebied van een Hooge Verdragsluitende Partij" omvat elk grondgebied onderworpen aan de souvereine macht, de suzereiniteit, het protectoraat, het mandaat of aan het gezag van de genoemde Hooge Verdragsluitende Partij, voor het welk deze laatste partij is bij het verdrag.

lid 3

Il est entendu toutefois:

a. qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité.

Partijen zijn het er evenwel over eens:

a. dat ten opzichte van de belanghebbenden, die onderdanen zijn van een niet bij het Verdrag aangesloten staat, de toepassing van bedoelde bepalingen door iederen staat, die bij het verdrag is aangesloten, afhankelijk kan worden gemaakt van de voorwaarde van wederkeerigheid.

b. que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le Tribunal saisi, la Convention n'est pas applicable.

b. dat het Verdrag niet van toepassing is, wanneer alle belanghebbenden onderdanen zijn van denzelfden staat, als waartoe het betrokken gerecht behoort.

c. qu'au cas où des navires et des aéronefs sont engagés dans la même opération d'assistance, la présente Convention ne s'applique pas aux rapports entre les navires.

c. dat in het geval, waarin schepen en luchtvaartuigen betrokken zijn bij dezelfde hulpverleening, dit Verdrag niet van toepassing is op betrekkingen tusschen de schepen.

---

[1]) Art. 14 luidt: „Dit verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatsschepen, welke uitsluitend voor den openbaren dienst zijn bestemd".

[2]) G. Ripert, Droit Maritime III, no. 2158.

[3]) T. J. Noordraven en S. P. de Boer, Handboek der Scheepvaartwetten, scheepsvaartcontracten en scheepsadministratie, blz. 570.

Wat het derde lid [1]) betreft is het gedeelte onder *a* en *b* overgenomen van het verdrag van 1910 (art. 15 onder 1 en 2).

Verder kwamen er bij de discussie over dit artikel twee verschillende standpunten naar voren: [2])

a. Standpunt van Ripert:

Men moet het Verdrag toepassen als één van de staten het verdrag heeft geratificeerd.

b. Amerikaansche standpunt:

Beide staten moeten het verdrag hebben geratificeerd [3]).

Ripert verdedigt zijn meening als volgt: wanneer men dezen regel niet zou aannemen, ontstaat er een onrechtvaardige toestand b.v. wanneer schepen of luchtvaartuigen van ratificeerende staten een schip zullen hebben gered van een land, dat niet geratificeerd heeft, hebben zij geen recht op schadeloosstelling.

Men kan niet vóór de redding vragen of de staat, waartoe de opvarenden behooren, bij het verdrag is aangesloten en zoo niet hen aan hun lot overlaten.

Wanneer de eisch zou worden gesteld, dat zoowel het hulpverkrijgende als het hulpverleenende schip of luchtvaartuig, zouden moeten behooren tot Staten, die het verdrag hebben geratificeerd, dan zou in dat geval, noch verplichting tot hulp bestaan, noch recht op loon. Dit is niet practisch volgens Ripert.

Om deze onbillijkheid te vermijden heeft men in het zeeverdrag de eerste regeling getroffen. Nederland is voor het tweede standpunt.

De gedelegeerde Schönfeld verklaart het ontoelaatbaar, dat de toepassing van het verdrag zou worden uitgebreid tot de Staten, die er niets van willen weten.

Ripert wijst bovendien nog op het feit, dat de door hem voorgestelde regeling bij het Brusselsche Verdrag van 1910 nooit moeilijkheden heeft veroorzaakt, waarop de Zweedsche gedelegeerde opmerkt, dat het hier om een geheel nieuw gebied gaat en dat hij aarzelt om aan anderen voor te schrijven wat zij moeten doen. Ripert weerlegt deze bezwaren door er op te wijzen, dat de landen, die geratificeerd hebben volgens het tweede standpunt slachtoffer van hun ratificatie worden.

Wanneer zij een schip zullen hebben gered van een land, dat niet geratificeerd heeft, zullen zij geen recht op schadeloosstelling kunnen doen gelden.

Zooals men uit den tekst van het verdrag kan lezen, hebben de bezwaren van Ripert het sterkst gewogen, zoodat het artikel in den geest van zijn meening is geredigeerd.

Art. 17 lid 5*b* en 5*c* geven de uitzonderingen aan en bepalen, wanneer het verdrag niet van toepassing is.

---

[1]) Proces-Verbalen v. d. Dipl. Conf. van 1938, blz. 126.

[2]) CITEJA, 11e zitting, blz. 70.

[3]) Zie ook A. W. Knauth, Air Law Review April 1939, blz. 164.

Artikel 18

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume de Belgique à chacun des Gouvernements, interessés.

Dit Verdrag is gesteld in de Fransche taal in een enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk België, en waarvan een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift zal worden overgelegd door de zorgen van de Regeering van het Koninkrijk België aan ieder der belanghebbende Regeeringen.

Artikel 19

lid 1

Le présente Convention sera ratifiée.

Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

Dit Verdrag zal bekrachtigd worden

De bekrachtigingsoorkonden zullen worden neergelegd in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk België, dat van de nederlegging kennis zal geven aan elk der belanghebbende Regeeringen.

lid 2

Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification.

Chaque ratification, dont le dépôt sera effectué ultérieurement, produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

Zoodra de nederlegging van vijf bekrachtigingen is geschied, zal het Verdrag tusschen de Hooge Verdragsluitende Partijen, die het bekrachtigd hebben, van kracht worden negentig dagen na de nederlegging van de vijfde bekrachtiging. Elke bekrachtiging, waarvan de nederlegging later is geschied, zal van kracht worden negentig dagen na die nederlegging.

lid 3

Il appartiendra au Gouvernement du Royaume de Belgique de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Het zal de taak van de Regeering van het Koninkrijk België zijn van den datum van de in werking treding van dit Verdrag aan ieder der belanghebbende Regeeringen mededeeling te doen.

Artikel 20

lid 1

La présente Convention après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

Dit Verdrag zal na het in werkingtreden daarvan open blijven voor toetreding.

lid 2

L'adhésion sera effectuée par une notification au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

De toetreding zal geschieden door een kennisgeving aan de Regeering van het Koninkrijk België, die daarvan mededeeling zal doen aan ieder der belanghebbende Regeeringen.

lid 3

L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique.

De toetreding zal van kracht worden negentig dagen na de daarvan aan de Regeering van het Koninkrijk België, gedane kennisgeving.

Artikel 21

lid 1

Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

Ieder van de Hooge Verdragsluitende Partijen kan dit Verdrag opzeggen door een kennisgeving aan de regeering van het Koninkrijk België, die daarvan onmiddellijk mededeeling zal doen aan de belanghebbende Regeeringen.

lid 2

La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

De opzegging wordt van kracht zes maanden na de kennisgeving van de opzegging en enkel ten opzichte van de Partij, die daartoe is overgegaan.

Artikel 22

lid 1

Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen ten tijde van de onderteekening, van de nederlegging van de bekrachtigingen of van hare toetreding verklaren, dat de door haar gedane aanvaarding van dit Verdrag, niet toepasselijk is op het geheel of eenig gedeelte van haar koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden of elk ander gebied, onderworpen aan haar souvereiniteit, gezag of suzereiniteit.

lid 2

Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoire d'outre mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originale.

De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen later aan de Regeering van het Koninkrijk België ervan kennis geven, dat zij dit Verdrag toepasselijk wenschen te maken op het geheel of elk deel van haar koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden of ieder ander gebied, onderworpen aan haar souvereiniteit, gezag, of suzereiniteit, welke ingevolge de verklaring als bedoeld in het eerste lid oorspronkelijk van die toepassing waren uitgesloten.

lid 3

Elles pourront, à tout moment notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

Zij kunnen ten allen tijde aan de Regeering van het Koninkrijk België ervan kennis geven, dat zij de toepassing van dit verdrag op het geheel of eenig gedeelte van haar koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden of ieder ander gebied, onderworpen aan haar souvereiniteit, gezag of suzereiniteit wenschen te doen ophouden.

lid 4

Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera à chacun des Gouvernements intéresssés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

De Regeering van het Koninkrijk België zal ieder der belanghebbende Regeeringen mededeeling doen van de overeenkomstig de beide voorafgaande leden gedane kennisgevingen.

Artikel 23

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence internationale dans le but de rechercher les amélorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française, qui prendra les mésures nécessaires pour préparer cette Conférence.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen is bevoegd, zulks niet eerder dan twee jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag, het bijeenroepen van een nieuwe Internationale Conferentie uit te lokken ten einde na te gaan welke verbeteringen in dit verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

Zij zal zich te dien einde richten tot de Regeering van de Fransche Republiek, die de maatregelen noodig ter voorbereiding van deze Conferentie zal treffen.

Art. 18–23 zijn letterlijk overgenomen van het Verdrag van Rome, daar men de eenheid van de eindclausule wenschte te bewaren. Ze geven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Invloed van de I.A.T.A.

Het komt mij van belang voor na te gaan, welke rol de I.A.T.A. bij het tot stand komen van het verdrag, heeft gespeeld; een rol, welke men geenszins moet onderschatten, daar de I.A.T.A. zijdelings grooten invloed kan uitoefenen door de regeering te raden het verdrag niet te bekrachtigen. Het advies van de I.A.T.A. heeft op drie belangrijke punten mede een wijziging in het oorspronkelijke verdragsontwerp bewerkt door:

1. het principe van de schadeloosstelling voor de redding van personen te doen aannemen;
2. de scheiding van een verdrag tot hulp en berging te land en van dat ter zee te doen invoeren;
3. de bedragen van de schadeloosstelling te doen verlagen.

Inderdaad hebben deze drie punten m.i. alle een verbetering beteekend.

Nabeschouwing.

Wanneer men het verdrag in den vorm, zooals het tenslotte is tot stand gekomen en zooals het hiervoor is besproken, beziet, dan zal men opmerken, dat een waardevol geheel is verkregen.

Eerst wanneer het in werking zal zijn getreden, zal men echter eerst goed kunnen zien, waar moeilijkheden, welke wijzigingen onbetwijfeld noodzakelijk zullen maken, liggen.

Intusschen moet dit resultaat van jarenlange, gedegen voorbereiding als een groote vooruitgang op privaatrechtelijk gebied worden beschouwd.

HOOFDSTUK III

HULP EN BERGING TE LAND

In hoofdstuk II werd er steeds de aandacht op gevestigd, dat het verdrag van 1938 zich beperkt tot hulpverleening ter zee. Bij de behandeling van het verdrag van 1938 kwam vanzelfsprekende de vraag naar voren of niet tevens de hulp en berging te land geregeld moest worden.

Hierover is levendig gediscussieerd [1]).

Terwijl ter zee door het meestal ontbreken van staatsgezag een internationale regeling wel noodig werd geacht, zagen de delegaties van verschillende Staten, zooals van Duitschland, Amerika, Denemarken, Noorwegen en Zwitserland, de noodzaak van een dergelijke regeling voor de hulp en berging te land niet in.

Men was tegen een regeling, omdat men van oordeel was, dat het recht om privaatrechtelijke voorschriften vast te stellen voor de hulp en berging te land alleen toebehoort aan dien Staat, in wiens gebied de hulp wordt verleend.

Ook bracht men naar voren, dat te land luchtvaartuigen, welke in gevaar verkeerden, in den regel sneller hulp zouden ontvangen en deze gemakkelijker zouden kunnen inroepen, dan zulks ter zee het geval is.

Tegenover deze bezwaren meen ik te moeten stellen, dat ik een regeling geenszins overbodig acht, omdat er ook te land gebiedsdeelen zijn, waar het staatsgezag ontbreekt.

Voorts kan het inroepen en verleenen van hulp te land soms met zeer groote moeilijkheden gepaard gaan.

Een ongeval kan b.v. een luchtvaartuig treffen, wanneer het zich boven een weinig bevolkt gebied bevindt, dan wel de communicatiemiddelen van het luchtvaartuig verstoord zijn, zoo kan o.a. bij een noodlanding de eigen radio onbruikbaar worden, hetgeen het inroepen van hulp ernstig kan bemoeilijken.

Dit laatste was b.v. het geval met de „Southern Cross" ,het luchtvaartuig van Kingford-Smith, dat op een vlucht van Richmond naar Engeland door slecht weer uit den koers geraakte en dat wegens gebrek aan benzine in een onherbergzaam gebied moest landen.

Zonder de voortdurende verkenningsvluchten van verschillende luchtvaartuigen zou de bemanning zeker niet ontdekt zijn.

Het meerendeel der landen was echter wel overtuigd van het nut van een internationale regeling van de hulpverleening te land. Vooral de dele-

[1]) Zitting van de CITEJA van Februari 1939 (derde Commissie).

gaties van Italië en van Frankrijk achtten het tot stand komen van een verdrag met het oog op de luchtvaart in de koloniën (Sahara), verlaten streken en gebergten zeer noodzakelijk. In de nieuwe Italiaansche Codice della navigazione (zie bijlage IV) heeft men de verplichting tot hulpverleening dan ook uitgestrekt tot luchtvaartuigen, welke gevallen of gedaald zijn in een onbewoonde landstreek (art. 953).

Riese [1]) geeft als een voordeel van een regeling nog het volgende aan:

> „Da durch dass diese Regelung international einheitlich erfolgt, wird in allen Ländern noch ein besondere Anreiz zur Hilfsleistung geschaffen und zugleich der Luftfahrt die Möglichkeit eröffent, ihre finanziellen Risiken für den Fall einer notwendig werdenden Hilfeleistung im voraus zu übersehen".

Een subcommissie heeft zich in de jaren 1936, 1937, 1938 en 1939 te Parijs ernstig met het vraagstuk van hulpverleening te land bezig gehouden.

In het voorjaar van 1939 is een voorontwerp tot stand gekomen, dat veel overeenkomt met het verdrag van 1938 tot hulpverleening ter zee [2]).

In verband met dit laatste meen ik te kunnen volstaan met de afwijkingen tusschen het verdrag tot hulp en berging ter zee en het voorontwerp te bespreken.

Deze afwijkingen betreffen het volgende:

Ten eerste de beperking van het voorontwerp tot een regeling van hulp voor de gevaarlijke zônes.

De regeling voor de bevolkte gebieden wil men overlaten aan de wetgeving van den Staat, teneinde te voorkomen, dat door het vaststellen van bepalingen voor luchtvaartuigen, reeds bestaande regelingen onnoodig zouden worden belemmerd.

Daartegenover acht het voorontwerp wel een regeling noodig voor onbewoonde, onherbergzame en bijzonder gevaarlijke streken, waar een organisatie voor hulpverleening niet of niet in voldoende mate aanwezig is.

Ten tweede beperkt het voorontwerp zich tot hulp en berging van luchtvaartuigen onderling.

De rapporteur Vivent voerde hiervoor twee beweegredenen aan:

a. de bevoegdheid van de Citeja strekte zich alleen tot het luchtvaartgebied uit; wanneer genoemde beperking niet werd aangebracht zou men, evenals bij het tot stand komen van het zeeverdrag, andere autoriteiten en instanties moeten inschakelen.

Dit laatste heeft bij het zeeverdrag geen moeilijkheden opgeleverd, daar het aantal te raadplegen instanties beperkt was. Bij het ontwerpen van een verdrag te land zou zulks wel het geval zijn, door de groote

[1]) Zie Archiv für Luftrecht IX, Band 1939, blz. 142.

[2]) In bijlage III is de tekst van dit voorontwerp vermeld.

verscheidenheid van transportmiddelen en organisaties, waaraan en waardoor te land hulp zou kunnen worden verleend, en met wie dus overleg noodig zou zijn.

b. Ten aanzien van de hulpverleening in onbewoonde of onherbergzame streken, zullen aan luchtvaartuigen in den regel verkenningen worden opgedragen, terwijl b.v. automobielen deze verkenningen zullen aanvullen. Zoo zullen luchtvaartuigen de plaats kunnen opsporen waar het luchtvaartuig is neergekomen en de redders met de plaats van het ongeval in kennis kunnen stellen.

Zelden zal het luchtvaartuig zelf voldoende hulp kunnen verleenen, door naast het gevallen of gedaalde luchtvaartuig te landen.

Ten derde heeft het voorontwerp de verkeersluchtvaartuigen van de verplichting tot hulpverleening willen uitsluiten.

Tegen deze ontheffing voerde de Citeja daarentegen aan, dat verkeersluchtvaartuigen het best geschikt zijn voor hulpverleening, bovendien zullen zij in den regel met de meest ervaren commandanten bemand zijn.

Wanneer het om het redden van menschen gaat dan moeten de economische belangen van het luchtverkeer daarvoor achter worden gesteld.

Ten vierde wil het voorontwerp — in tegenstelling met het verdrag van 1938 — de hulp ten opzichte van militaire-, douane- en politievaartuigen niet uitsluiten. Art. 17 van het voorontwerp heeft men daarom als volgt geredigeerd:

„Sous réserve des dispositions de l'article 14 relatives à la compétence, la présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etat y compris les aéronefs militaires, de douane et de police, et en ce qui concerne ces aéronefs militaires, de douane et de police, à l'exception des dispositions de l'article 2 relatives à l'obligation d'assistance."

Aan de militaire-, douane- en politieluchtvaartuigen moet dus wel hulp worden verleend, deze zijn echter van hun kant vrijgesteld van de verplichting tot hulpverleening.

Zij moeten echter voor de hulp, welke mocht worden verleend, loon of schadeloosstelling betalen.

Dit is in afwijking met het verdrag ter zee, dat in art. 16 bepaalt, dat militaire-, douane- en politieluchtvaartuigen, zoowel van de rechten als van de plichten, welke uit het verdrag voortvloeien zijn vrijgesteld.

M.i. is deze bepaling van het voorontwerp een verbetering, welke — bij een eventueele wijziging van het verdrag van 1938 — zou kunnen worden overgenomen.

Zeer juist komt mij de critiek van Riese op het ontwerpverdrag voor, waarbij hij in een artikel over de werkzaamheden van de Citeja [1]) op enkele onvolledigheden wijst, n.l.:

---

[1]) O. Riese, Die arbeiten der Citeja seit der Berner Tagung (1936) bis zur Brüsseler Konferenz (1938). Archiv für Luftrecht IX, band 1939, blz. 145.

1°. dat in het voorontwerp niet wordt gesproken over gevarenzônes, welke onder geen Staatsgezag staan of welke behooren tot het gebied van een niet aangesloten staat.

Men vond dit echter niet noodig, omdat men van oordeel was, dat de wereld verdeeld was, behalve dan Noord- en Zuidpool en deze zijn nog grootendeels zee, zoodat zij onder het verdrag van 1938 vallen.

Door een en ander zullen moeilijkheden derhalve niet uitgesloten zijn.

2°. art. 2 lid 1 van het voorontwerp, luidt:

> Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne *embarquée à bord d'un aéronef* et en danger de se perdre, sur terre, sous réserve que l'aéronef en perdition se trouve dans une des zônes définies à l'article 3 ci-dessous et que l'assistance puisse être prêtée sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes.

De personen, die in levensgevaar verkeeren moeten dus zijn „embarquée à bord d'un aéronef".

Daaronder vallen dus zoowel de bemanning als de passagiers. Door deze beperking zou dus de verplichting tot hulpverleening vervallen, wanneer de bemanning of de passagiers na de noodlanding het luchtvaartuig zouden hebben verlaten. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Bij een definitieve vaststelling van den tekst zullen bovenvermelde onvolledigheden weggenomen dienen te worden.

Ten slotte een voorbeeld, waarin door luchtvaartuigen hulp is verleend aan zich te land bevindende personen.

Bij de ramp van het luchtschip Italia [1]) werden twee leden van de bemanning, die zich afgescheiden hadden om de kust te verkennen, gezien door een luchtvaartuig.

Nobile en zijn bemanning werden opgezocht en levensmiddelen werden uitgeworpen, later ging een luchtvaartuig Nobile halen. Andere leden van de bemanning werden door de ijsbreker „Krassin" gered, daar het luchtvaartuig bij een tweede landing werd beschadigd.

Aan de reddingswerkzaamheden namen 6 naties deel met 18 schepen, 21 luchtvaartuigen en 1500 man.

---

[1]) Willy Meijer, Der Kampf um Nobile, 1931.

HOOFDSTUK IV

BESPREKING VAN DE BEPALINGEN OVER HULP EN BERGING VOORKOMEND IN DE NEDERLANDSCHE WETTEN EN IN DIE VAN DE OVERZEESCHE GEBIEDEN ALSMEDE VAN DE AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN, WELKE IN VERBAND MET HET BEPAALDE IN HET VERDRAG VAN 1938 NOODIG ZULLEN ZIJN

A. Nederland

In hoeverre vonden de bepalingen over hulp en berging, welke in het verdrag van 1938 voorkomen, steun in de Nederlandsche wetten en welke aanvullingen zullen daarin noodig zijn?

Allereerst moet men opmerken, dat de bepalingen, vervat in de zevende titel van het Wetboek van Koophandel, geldend voor het zeerecht, door art. 571 W.v.K. ook voor luchtvaartuigen toepasselijk zijn gemaakt. Hierdoor is weliswaar een regeling, voor wat betreft hulp en berging, voor luchtvaartuigen aanwezig, maar deze regeling, steunend op de bepalingen van het zeerecht, kan niet anders dan als een voorloopige worden beschouwd.

Zou Nederland het verdrag van 1938 ratificeeren, dan zal een en ander in onze wetten moeten worden vastgelegd. Op welke wijze dit naar mijn meening zou kunnen geschieden, zal hierna worden behandeld, waarbij het verdrag artikelsgewijze zal worden gevolgd. Alhoewel de tekst van het verdrag in Hoofdstuk II vermeld is, is deze voor het gemak hier nog eens opgenomen.

Artikel 1

De Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich tot het nemen van de maatregelen, welke noodzakelijk zijn om uitvoering te geven aan de bepalingen, neergelegd in dit Verdrag.

Dit artikel kan uiteraard buiten beschouwing worden gelaten.

Artikel 2

lid 1. Een ieder, die de functie van gezagvoerder aan boord van een luchtvaartuig uitoefent, is gehouden hulp te verleenen aan ieder, die zich op zee in levensgevaar bevindt, voor zoover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor het luchtvaartuig, deszelfs bemanning, deszelfs passagiers of voor andere personen.

lid 2. Iedere scheepskapitein is, in de omstandigheden voorzien in lid 1

en onverminderd de meer uitgebreide verplichtingen, welke op hem rusten volgens de van kracht zijnde wetten en verdragen, gehouden hulp te verleenen aan een ieder, die zich op zee in levensgevaar bevindt aan boord van een luchtvaartuig of tengevolge van averij van een luchtvaartuig.

lid 3. Voor de toepassing van dit Verdrag verstaat men onder hulp elken bijstand, welke verleend kan worden aan een persoon, die zich op zee in levensgevaar bevindt, zelfs door het geven van een bloote inlichting, in aanmerking genomen de verschillende omstandigheden, waaronder de zeevaart en de luchtvaart worden uitgeoefend.

lid 4. De verplichting tot hulp bestaat slechts, indien het luchtvaartuig of het schip onderweg is of gereed om te vertrekken en indien het redelijkerwijs voor hetzelve mogelijk is nuttige hulp te verleenen.

lid 5. De verplichting tot hulp houdt op, wanneer degene, die daartoe gehouden is, kennis ervan draagt, dat de hulp wordt verleend door anderen, onder soortgelijke of betere omstandigheden, dan zij zou kunnen worden verleend door hemzelf.

lid 6. De nationale wetgevingen zullen de strafrechtelijke sancties, bestemd om de uitvoering van deze verplichting te verzekeren, vaststellen en de Hooge Verdragsluitende Partijen zullen elkander wederkeerig langs diplomatieken weg den tekst van deze bepalingen mededeelen.

lid 7. Geen enkele aansprakelijkheid kan rusten op den eigenaar of den reeder van het schip of op den eigenaar of op den exploitant vanhetluchtvaartuig als zoodanig wegens het niet nakomen van deze verplichting, behalve in het geval, waarin hij aan den persoon, gehouden tot het verleenen van hulp, het bevel zou hebben gegeven haar niet na te komen.

De verplichting tot hulpverleening is in ons W.v.K. vastgelegd in art. 358 *a*.

Om echter één geheel te verkrijgen komt het mij gewenscht voor dit artikel in de titel hulp en berging te plaatsen en de verplichting als nieuw artikel met de woorden van het verdrag op te nemen.

Lid 1 en 2 van het verdrag kunnen daartoe ongewijzigd worden overgenomen.

Als lid 3 zou moeten volgen:

„Men verstaat onder hulp alle bijstand, die verleend kan worden aan een persoon, die zich op zee in levensgevaar bevindt, zelfs wanneer alleen een bloote inlichting is gegeven, in aanmerking nemend de verschillende omstandigheden, waaronder de zeescheepvaart en de luchtvaart worden uitgeoefend."

Als lid 4 kan wederom lid 4 van het verdrag volgen.

Als lid 5 en lid 6 kunnen resp. lid 5 en lid 7 van het verdrag worden opgenomen.

Als sanctie op de verplichting zou ter uitvoering van het bepaalde in lid 6 van het verdrag in Titel V van het Wetboek van Strafrecht als 450*a* een bepaling kunnen worden opgenomen, met als tekst:

„Iedere persoon, die de functie van commandant van een schip of van een luchtvaartuig uitoefent, die nalaat een persoon, die op zee in levensge-

vaar verkeert hulp te verleenen, voor zoover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of luchtvaartuig, de bemanning, de passagiers of andere personen, wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste 3 maanden of een geldboete van ten hoogste 300 gulden".

Tevens zou men art. 9*f* van de Schepenwet [1]) moeten aanvullen en doen luiden:

„Hulp te verleenen aan in nood verkeerende schepen en luchtvaartuigen en bij het vragen en verleenen van hulp zich te gedragen naar daaromtrent gegeven voorschriften."

Het zou voorts aanbeveling verdienen een dergelijke bepaling ook op te nemen in de Luchtvaartwet, b.v. in de Slotbepalingen als een nieuw artikel, luidende:

„De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verplicht hulp te verleenen aan in nood verkeerende schepen en luchtvaartuigen en bij het vragen en verleenen van hulp zich te gedragen naar de daaromtrent gegeven voorschriften".

Artikel 3

lid 1. Elke hulp verleend ter uitvoering van de verplichting voorzien in het voorafgaande artikel, geeft recht op schadeloosstelling wegens door de omstandigheden gerechtvaardigde onkosten, evenals wegens, tijdens de werkzaamheden geleden schaden.

lid 2. Indien de hulp is verleend, zonder dat de verplichting daartoe bestond, heeft de hulpverleener slechts recht op schadeloosstelling, indien hij een gunstigen uitslag heeft bereikt door personen te redden of tot hun redding bij te dragen.

lid 3. De schadeloosstelling is verschuldigd door den exploitant van het geholpen luchtvaartuig of door den eigenaar of reeder van het geholpen schip, volgens de bepalingen van de nationale wetten of van de op dat schip toepasselijke overeenkomsten.

lid 4. De schadeloosstelling kan het bedrag van 50.000 frs. per geredde persoon en indien er geen enkele persoon gered is, het totale bedrag van 50.000 frs. niet overschrijden. In ieder geval zal de verplichting van den exploitant van het luchtvaartuig beperkt worden tot het bedrag van 500.000 frs.

De bedragen, vastgesteld in dit lid worden beschouwd betrekking te hebben op den gouden franc, samengesteld uit 65,5 milligram goud, met een gehalte van 900/1000 fijn goud. Zij kunnen worden omgezet in iedere nationale munt in ronde cijfers.

Bovendien zal de eigenaar of de reeder van het schip niet gehouden zijn buiten de grenzen, vastgesteld door de van kracht zijnde wetten en de verdragen betreffende zijn verplichting inzake hulp en berging ter zee.

lid 5*a*. In het geval, waarin hulp is verleend door verscheidene schepen of luchtvaartuigen en waarin het geheel van de verschuldigde schadeloos-

---

[1]) Art. 9. 1. De kapitein is verplicht om:

f. hulp, te verleenen aan in nood verkeerende schepen en bij het vragen van hulp zich te gedragen naar de daaromtrent gegeven voorschriften.

stellingen de grens zou overschrijden, vastgesteld bij het voorgaande lid 4, zal een evenredige vermindering van de schadeloosstellingen plaats hebben.

lid 5*b*. De redders moeten in dit geval hunne rechten doen gelden of hunne eischen kenbaar maken aan dengene, die tot de schadeloosstelling is gehouden, binnen een termijn van ten hoogste zes maanden te rekenen van den dag van de hulp.

lid 5*c*. Na afloop van den termijn, zal op geldige wijze worden overgegaan tot de vereffening van de schadeloosstellingen; de belanghebbenden, die den bovenbedoelden termijn hebben laten verloopen, zonder hun rechten te hebben doen gelden of hun eischen kenbaar te hebben gemaakt, zullen hun rechten slechts kunnen uitoefenen op het bedrag, dat nog niet verdeeld mocht zijn.

Het vermelde in lid 1 en 2 zal in het W.v.K. kunnen worden opgenomen als een nieuw artikel, waarbij ik echter aan lid 1 de beperking zou willen toevoegen, welke in art. 957 van de Italiaansche Codice della Navigazione van 1941 voorkomt luidende: „doch slechts in de gevallen en tot de grenzen, waarin het relatieve bedrag door verzekering is gedekt, of wel onder aansprakelijkheid van den vervoerder bij ontbreken van het nakomen van de verzekeringsverplichting volgens de regelen van art. 913".

Art. 913 luidt als volgt:

„De exploitant van een luchtvaartonderneming moet ieder passagier verzekeren tegen vliegtuigongevallen voor een bedrag van 160.000 lire.

Waar een dergelijke verplichting niet is vervuld, is de exploitant aansprakelijk voor de schadeloosstellingen en voor het bedrag, dat de verzekerden verschuldigd zijn, binnen de grenzen, voorzien door de bepalingen op de verplichte verzekering van de passagiers."

Het opnemen van de door mij voorgestelde toevoeging, zou het noodig maken b.v. in het W.v.K. op te nemen de verplichting tot het verzekeren van passagiers.

Wat lid 3 en 4 van het verdrag betreft, deze komen ongeveer overeen met het bepaalde in art. 568 W.v.K. Dit artikel moet echter wel eenigszins worden gewijzigd. Het zou moeten luiden als volgt:

„De schadeloosstelling voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een luchtvaartuig of van een schip is verschuldigd door den exploitant van het geholpen luchtvaartuig of door den eigenaar of reeder van het geholpen schip. Deze schadeloosstelling bedraagt ten hoogste 300 gulden voor iederen geredden persoon en indien er geen persoon gered is, het totale bedrag van 300 gulden.

In ieder geval zal de verplichting van den exploitant van het luchtvaartuig of van den eigenaar of reeder van het schip beperkt worden tot het bedrag van 3000 gulden".

De bepalingen vervat in lid 5 van art. 3 zullen als nieuw artikel 559*a* in het W.v.K. overgenomen moeten worden.

Artikel 4

lid 1. In geval van hulp en berging van een luchtvaartuig op zee, dat gevaar loopt te vergaan, of van de zaken, welke zich aan boord bevinden, heeft het schip, of het luchtvaartuig dat hulp heeft verleend, recht op een bepaald loon, waarbij als grondslag wordt genomen:

a. In de eerste plaats de verkregen uitslag, de moeiten en de verdienste van hen, die de hulp verleend hebben, het gevaar waarin hebben verkeerd: het geholpen luchtvaartuig, deszelfs passagiers, bemanning en lading, de helpers en het helpende luchtvaartuig of het helpende schip, de gebruikte tijd, de gemaakte kosten en de geleden schaden, alsmede het risico van aansprakelijkheid en andere risico's door de helpers geloopen, de waarde van het door hen aan gevaar blootgestelde materiaal, waarbij in voorkomend geval rekening moet worden gehouden met de bijzondere uitrusting tot de hulp.

b. in de tweede plaats de waarde der geredde zaken.

Art. 4, lid 1 van het verdrag is gedeeltelijk in onze wet te vinden en wel in art. 553 W.v.K., waarin is bepaald, dat het hulploon door den rechter naar billijkheid wordt vastgesteld. Een opsomming als in art. 4, lid 1 ontbreekt.

Het bepaalde in art. 553 W.v.K. komt mij echter voldoende voor, daar de rechter niet alleen met de factoren in het verdrag genoemd, doch ook met eventueel andere factoren zeer zeker rekening zal houden.

Het beginsel „No cure, no pay" neergelegd in art. 4, lid 2 van het verdrag, vindt men weergegeven in art. 552 W.v.K. door de woorden: „met gunstig gevolg".

lid 2. Geen enkel loon is verschuldigd, wanneer de verleende hulp zonder gunstigen uitslag is gebleven.

lid 3. Het loon kan nooit de waarde, die de geborgen goederen aan het einde van de werkzaamheden van de hulp en berging hebben, overschrijden.

lid 4. Ook dan is loon verschuldigd, wanneer de luchtvaartuigen of de schepen aan denzelfden exploitant of aan denzelfden eigenaar of reeder behooren.

Art. 4 lid 3 komt overeen met art. 554 W.v.K., luidende: „Het hulploon mag de waarde van de geredde zaken niet overtreffen".

lid 5. In het geval, waarin hulp en berging is verleend door verscheidene schepen of luchtvaartuigen, zal de verdeeling van het loon tusschen hen geschieden op de grondslagen vastgesteld bij lid 1 van dit artikel.

lid 6. Dezelfde regels zijn van toepassing in het geval van hulp en berging op zee door een luchtvaartuig van een schip, dat in gevaar verkeert of van zijn lading, terwijl de eigenaar of reeder van het schip in dat geval het recht behoudt zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid voor hen bepaald door de van kracht zijnde wetten en verdragen inzake de hulp en berging ter zee.

De verplichting tot betalen van hulploon vindt men in art. 552 W.v.K., dat luidt:

„Voor de hulp met gunstig gevolg verleend aan in gevaar verkee-

rende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, voor het redden van het leven van schipbreukelingen en voor het bergen van driftige en van aangespoelde zaken, is hulploon verschuldigd."

Dit artikel laat echter in het midden, door wien deze hulp is verleend.

Art. 4 lid 4 vindt men terug in art. 558 W.v.K., zooals uit den hierna vermelden tekst blijkt.

Art. 558. „Indien aan een schip, zijne opvarenden of de lading hulp is verleend door een schip, dat denzelfden reeder heeft, is niettemin hulploon verschuldigd.

In dit geval kan ieder bij het loon belanghebbende, de vaststelling daarvan door den rechter vorderen, ook al mocht over het loon een overeenkomst zijn gesloten.

Hetzelfde geldt als tusschen de reeders der beide schepen een belangengemeenschap bestaat."

Art. 558 zal echter ook voor luchtvaartuigen toepasselijk moeten worden gemaakt.

Art. 4 lid 5 kan als internationale bepaling buiten beschouwing worden gelaten.

Art. 559. W.v.K. geeft bij ons reeds een regeling voor het geval, dat door meerdere personen hulp is verleend. Dit artikel regelt de materie voldoende.

Artikel 5

In het geval, waarin schadeloosstellingen of loon verschuldigd zijn krachtens de artt. 3 en 4 van dit verdrag, heeft er een billijke verdeeling plaats op de grondslagen en binnen de grenzen van de genoemde artikelen voor de gemaakte kosten en de geleden schaden.

Dit artikel kan worden overgenomen als nieuw artikel in het W.v.K., waarbij voor de woorden: „de artt. 3 en 4 van dit verdrag", zouden moeten komen de artikelen van het W.v.K., waarin de materie vermeld in art. 3 en 4 van het verdrag is verwerkt.

Artikel 6

De eventueele verdeeling van het loon tusschen den exploitant en het personeel van het luchtvaartuig zal geregeld worden door de nationale wetten.

Een regeling zooals art. 6 van het verdrag bedoelt, ontbreekt in ons W.v.K.

Art. 560 W.v.K. [1]) geeft weliswaar aan welke personen recht hebben op hulploon, maar het geeft niet aan hoe groot ieders aandeel moet zijn.

Het lijkt mij wel van belang in ons W.v.K. een artikel op te nemen, dat

[1]) Art. 560. Indien door een schip hulp is verleend, zijn de reeder, de kapitein en de leden der bemanning, benevens andere opvarenden, die tot de hulpverleening hebben medegewerkt, gerechtigd tot het hulploon.

dit nader regelt. Als grondslag voor deze verdeeling zou de volgende regeling, welke ook geldt in Duitschland, Finland en Portugal, kunnen dienen:

de reeder	ontvangt	1/2
de kapitein	,,	1/4
de bemanning	,,	1/4

Daar de reeder en de kapitein het grootste risico loopen, lijkt mij de bovenvermelde verdeeling billijk [1]).

Artikel 7

In het geval, waarin er tegelijk hulp en berging is geweest èn van personen èn van goederen, heeft de redder van de personen recht op een billijk deel van het loon, dat is overeengekomen voor de redding van de goederen, onverminderd het recht op schadeloosstelling, dat hem toekomt krachtens artikel 3.

Dit artikel kan in zijn geheel als nieuw artikel worden overgenomen.

Artikel 8

lid 1. Geen schadeloosstelling of loon is verschuldigd, indien de hulp is verleend of de redding is tot stand gebracht ondanks het uitdrukkelijke en redelijke verbod van dengene, die geholpen of gered is.

lid 2. De rechter kan de schadeloosstelling of het loon verminderen of ontzeggen, wanneer blijkt, dat de redders door hun schuld de hulp of berging noodig hebben gemaakt, of de schaden hebben vergroot, of dat zij zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, heling of andere bedriegelijke handelingen.

Het 1ste lid van dit artikel vindt men terug in art. 565, al. 2 van het W.v.K.; het 2de lid in art. 565, al. 1 van het W.v.K. Dit artikel luidt:

„Wanneer degenen, die de hulp hebben verleend, door hun schuld de hulpverleening hebben noodig gemaakt of zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, verberging of andere bedriegelijke handelingen, kan de rechter hun een geringer hulploon toekennen of zelfs alle aanspraak op hulploon ontzeggen.

Zij, die aan de hulpverleening hebben deelgenomen niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van den kapitein van het geholpen schip of bij diens ontstentenis van den rechthebbende op dit schip of op de lading, kunnen niet op hulploon aanspraak maken".

Artikel 9

lid 1. Het loon, verschuldigd wegens de werkzaamheden van hulp of berging, komt ten laste van den exploitant van het geholpen luchtvaartuig of van den eigenaar of van den reeder van het geholpen schip volgens de bepalingen van de nationale wetten of de overeenkomsten, welke op dat schip van toepassing zijn.

lid 2. De exploitant van het luchtvaartuig heeft verhaal op de eigenaren van de goederen, voor het deel van het loon, dat betrekking heeft op de

[1]) Zie G. Ripert Droit Maritime III, par. 2183 en R. P. Cleveringa, Het nieuwe Zeerecht blz. 468 de noot.

hulp of de berging van deze goederen. Dit verhaal zal echter worden ontzegd of beperkt, indien blijkt, dat de hulp of de berging van de goederen noodig is gemaakt tengevolge van een daad van den exploitant van zoodanigen aard, dat hij aansprakelijk wordt tegenover de eigenaren van deze goederen.

lid 3. De eigenaar van het goed zal in elk geval, door het deel van het loon, dat betrekking heeft op de hulp en berging van zijn goed te betalen of door een deugdelijken borg voor de betaling te stellen, de afgifte van het goed door den exploitant en de opheffing van het beslag, indien dit was gelegd, kunnen verkrijgen.

lid 4. Het verhaal van den eigenaar of van den reeder van het schip tegenover de eigenaren van goederen blijft onderworpen aan de bepalingen van het zeerecht.

Art. 9, lid 1 van het verdrag zou in de plaats moeten komen van art. 564 W.v.K. dat luidt:

„Voor de hulp, verleend aan een schip met de opvarenden en de lading is hulploon verschuldigd door den reeder."

Het nieuwe artikel zou als volgt geredigeerd kunnen worden:

‚Het loon verschuldigd wegens de werkzaamheden van hulp en berging komt ten laste van den exploitant van het geholpen luchtvaartuig of van den reeder van het geholpen schip."

Het bepaalde in art. 9, lid 2 en 3 vindt men terug in art. 566 van het W.v.K., luidende:

„De schepen of goederen, waaraan hulp is verleend of welke geborgen zijn, mogen onverminderd het bepaalde bij de artt. 549 en 551 door hen, die de hulp verleenden of de berging verrichtten, worden teruggehouden zoolang de betaling niet is geschied of daarvoor zekerheid niet is gesteld. In geval van geschil over het bedrag of den aard der te stellen zekerheid, beslist de rechter op verzoek van de meest gereede partij, na verhoor of behoorlijke oproeping van de wederpartij; deze oproeping geschiedt bij aangeteekenden brief van den griffier.

Beslag op het schip of op schip en lading tot zekerheid van het verhaal wegens hulploon wordt gelegd na verkregen verlof van den voorzitter der rechtbank, binnen welker gebied het schip zich bevindt op het oogenblik, dat het verlof wordt gevraagd. Tot zekerheid van het verhaal op verborgen goederen kunnen deze, met gelijk verlof in beslag worden genomen, zoolang zij niet in handen zijn gekomen van een derde, die daarop te goeder trouw en onder bezwarenden titel eenig recht heeft verkregen. Artikelen 728–734 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn op deze beslagen van toepassing.

Deze beslagen kunnen niet worden gelegd op schepen of goederen welke zich onder beheer van den strandvonder bevinden."

De redactie van art. 566 W.v.K. zal gelijkluidend moeten worden gemaakt aan het gestelde in art. 9, lid 2 en 3 van het verdrag.

Art. 9, lid 4 zal in ons W.v.K. moeten worden opgenomen als een nieuw artikel.

De bepalingen omtrent strandvonderij, welke ook zullen moeten gelden voor goederen, afkomstig van luchtvaartuigen, kunnen onveranderd gehandhaafd blijven.

Artikel 10

Bij de goederen kunnen, hetzij voor de berekening van het loon, hetzij tot het uitoefenen van verhaal, niet worden opgenomen de persoonlijke eigendommen en de bagage van de bemanning en van de passagiers, noch de voorwerpen ,welke vervoerd zijn volgens de bepalingen van de Postverdragen of van de overeenkomsten, die betrekking hebben op den dienst der Posterijen.

Het bepaalde in dit artikel zal als nieuw artikel in het W.v.K. moeten worden opgenomen.

Artikel 11

lid 1. De rechtsvorderingen voor schadeloosstelling en loon verjaren na een termijn van twee jaren, welke begint te loopen vanaf het einde van de werkzaamheden van hulp en berging.

lid 2. Het verhaal van den exploitant tegenover de eigenaren van de goederen verjaart na een termijn van één jaar, welke begint te loopen vanaf den dag van de betaling van het loon voor de hulp of de berging.

lid 3. De wijze van berekening van de verjaring, evenals de oorzaken van schorsing en stuiting van de verjaring worden bepaald door de wet van den rechter voor wien de vordering is aanhangig gemaakt.

Dit artikel komt overeen met art. 742, lid 1 en 2 van het W.v.K., welke luiden:

„Door tijdsverloop van twee jaren verjaart alle rechtsvordering:

1. tot vergoeding van schade toegebracht, hetzij door aanvaring, hetzij op een wijze vermeld in art. 544 en 544*a*, eerste lid;
2. tot betaling van hulploon.

Deze verjaringen beginnen te loopen als volgt:

die van 1 van den dag van de aanvaring of van het toebrengen van schade;

die van 2 van den dag, waarop de hulpverleening is geeindigd".

Artikel 12

Elke overeenkomst betreffende hulp en berging, aangegaan tijdens en onder den invloed van het gevaar kan ten verzoeke van een der partijen door den rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is. dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk zijn, en in het bijzonder, wanneer het loon in buitengewone mate naar den een of anderen kant buiten verhouding staat tot den bewezen dienst.

Dit artikel komt nagenoeg woordelijk overeen met art. 555 van het W.v.K.

Artikel 13

lid 1. De rechtsvorderingen tot schadeloosstelling of tot loon zullen worden gebracht, ter keuze van den eischer en overeenkomstig de processen de bevoegdheidsregels van iederen Staat, hetzij voor den rechter van het gebied, waar de gedaagde woont, hetzij,voor dien van het gebied, waar de werkzaamheden van hulp of berging zijn verricht, hetzij, indien beslag is gelegd op het luchtvaartuig of op de lading voor dien van de plaats van het beslag.

lid 2. Indien verschillende redders rechtsvorderingen instellen voor rechters, gevestigd in verschillende landen, kan de gedaagde voor ieder van deze het geheel van de vorderingen en eischen in het geding brengen teneinde ter vermijden, dat de grenzen van zijn aansprakelijkheid zouden worden overschreden.

lid 1 komt overeen met art. 569 van het W.v.K. luidende:

In zaken van hulploon zijn gelijkelijk bevoegd:

de rechter van den woonplaats van den verweerder, of, indien er meer verweerders zijn, van één hunner;

de rechter, binnen wiens rechtsgebied de hulp is verleend of de geredde personen of zaken zijn aangebracht;

de rechter, binnen wiens rechtsgebied tot verhaal van het hulploon beslag is gelegd.

lid 2 zou aan art. 569 kunnen worden toegevoegd.

Artikel 14

Als „exploitant van een luchtvaartuig" wordt aangemerkt ieder persoon die de beschikking er over heeft en die er van gebruik maakt voor zijn eigen rekening.

In het geval, waarin de naam van den exploitant niet is ingeschreven in het luchtvaartregister of in eenig ander officieel stuk, wordt de eigenaar geacht de exploitant te zijn, behoudens bewijs van het tegendeel.

De bepalingen vervat in bovenstaand artikel komen in onze wet niet voor. Het zal echter zeker noodzakelijk zijn dit artikel van het verdrag over te nemen, wil men een duidelijk en volledig geheel verkrijgen. Artikel 14 van het verdrag zou daarom dienen te worden opgenomen als nieuw artikel van het W.v.K.

Artikel 15

Hij die, zonder de beschikking over het luchtvaartuig te hebben, er van gebruik heeft gemaakt zonder de toestemming van den exploitant, is gehouden tot de betaling van de schaden en de loonen en de exploitant, die niet de maatregelen heeft genomen dienstig om het onwettig gebruik van zijn luchtvaartuig te vermijden, is hoofdelijk met hem daarvoor aansprakelijk, terwijl ieder van hen is gehouden onder de voorwaarden en binnen grenzen voorzien in de voorafgaande artikelen.

Ook dit artikel komt in onze Wet niet voor; om dezelfde reden als vermeld bij art. 14 is het noodig art. 15 van het verdrag over te nemen in het W.v.K.

Het spreekt vanzelf dat de artt. 16–23 niet in aanmerking komen om in onze Wet te worden opgenomen.

Uit het bovenstaande blijkt, dat reeds verschillende bepalingen in ons W.v.K. zijn neergelegd, zoodat men met wijziging van en toevoegingen aan de zevende titel van het W.v.K. practisch uitvoering aan het verdrag kan geven.

In ons W.v.K. komen nog enkele bepalingen voor, welke in het verdrag niet zijn genoemd.

Hierna zullen deze artikelen worden besproken, terwijl tevens zal worden nagegaan, in hoeverre zij ook van belang zijn voor luchtvaartuigen.

Art. 549 dient ook voor luchtvaartuigen van toepassing te worden gemaakt door daaraan de volgende redactie te geven:

> „Wanneer een schip door den kapitein en het scheepsvolk of een luchtvaartuig door den commandant en de bemanning wordt verlaten en door bergers wordt aanvaard, zal het den kapitein of den commandant te allen tijde vrij staan naar zijn schip of naar zijn luchtvaartuig terug te keeren en het bestuur daarover te hernemen, in welk geval de bergers dadelijk, op straffe van verlies van aanspraak op hulploon en van gehoudenheid tot schadevergoeding, het bestuur aan den kapitein of den commandant moeten overgeven."

Ook art. 556 zal zoodanig moeten worden geredigeerd, dat de daarin voorkomende bepaling ook voor luchtvaartuigen geldt.

Dit artikel zou daartoe na wijziging moeten luiden:

> „De opvarenden van een schip en de bemanning van een luchtvaartuig hebben wegens door hen aan medeopvarenden, passagiers, leden van de bemanning, het schip, het luchtvaartuig of de lading verleende hulp geen aanspraak op hulploon, tenzij door hen diensten zijn bewezen, waartoe zij redelijkerwijze niet geacht kunnen worden gehouden te zijn".

De artikelen 561 en 563 dienen in gewijzigde vorm behouden te blijven.

De redactie zou als volgt kunnen zijn:

art. 561. „De reeder of kapitein van het schip of de exploitant of commandant van het luchtvaartuig is bevoegd omtrent het hulploon overeen te komen of bij gebreke van een overeenkomst de gerechtelijke vaststelling daarvan te vorderen. De door hem gesloten overeenkomst bindt alle tot het loongerechtigden.

Degene, die deze bevoegdheid uitoefent, is verplicht ieder van hen voor de uitbetaling desverlangd het bedrag van het loon en de verdeeling daarvan schriftelijk mede te deelen".

Het verdient m.i. aanbeveling in een nieuw artikel de bepaling op te nemen, vastgelegd in art. 962 van de Italiaansche Codice della Navigazione van 1941, luidende:

„Indien de reeder niet gerechtigd is of geen werk maakt ter verkrij-

ging van het loon voor bijstand en redding, hebben de leden van de bemanning een vordering tot het instellen van een actie voor het deel, dat hun van het loon zelf toekomt".

Deze bepaling zou ik nog aan willen vullen door achter het woord „reeder" te voegen „en de exploitant".

art. 563. „Afstand door den kapitein van het schip, den commandant van het luchtvaartuig of door een lid der bemanning van zijn recht op een aandeel in het door het schip of het luchtvaartuig te verdienen of verdiende hulploon is nietig, tenzij het schip of luchtvaartuig uitsluitend voor hulp- en bergingsdiensten, en wat het schip betreft voor sleepdiensten, wordt gebruikt."

De artikelen 562 en 567 zouden onveranderd gehandhaafd kunnen blijven.

Art. 571 kan door de toevoeging en wijziging van de voorafgaande artikelen vervallen.

Tenslotte zij aangeteekend, dat de artikelen 557, 566 en 570 daar zij alleen voor de scheepvaart gelden, hier verder onbesproken kunnen blijven.

Door de toevoeging van deze verschlilende bepalingen over luchtvaartuigen, zal de zevende titel van het W.v.K. minder leesbaar worden.

De vraag rijst daarom bij mij of de door het verdrag noodig geworden aanvullingen niet tevens aanleiding zouden kunnen zijn deze titel anders in te deelen en wel in een Titel VII*a* de strandvonderij en een Titel VII*b* hulp en berging.

B. Nederlandsch Oost-Indië

Het is nog een open vraag, of Nederlandsch Oost-Indië het verdrag in zijn huidigen vorm kan ratificeeren, omdat het Brusselsche verdrag het beginsel „no cure, no pay" huldigt, welk beginsel het Nederlandsch Indische Wetboek van Koophandel [1]) niet kent.

In Nederlandsch Oost-Indië zijn n.l. geen speciale reddingsmaatschappijen; daarom wordt het particulier initiatief aangemoedigd, doordat, zelfs als geen resultaat is bereikt, voor de hulp wordt betaald.

In dat geval worden echter, tenzij partijen anders overeenkomen aan het helpende schip slechts de kosten, schaden en interessen vergoed. Vgl. art. 561 al. 2 Ind. W.v.K., dat luidt:

„Tenzij partijen anders overeenkomen, worden, indien de hulpverleening *geen gunstig gevolg* heeft, aan het helpende schip de *kosten, schaden* en *interesten* vergoed".

---

[1]) Ned. Ind. W.v.K. art. 560 luidt:

„Voor de hulp, verleend aan in gevaar verkeerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, voor het redden van schipbreukelingen en voor het bergen van zeevonder- en wrakgoederen, is hulploon verschuldigd. Tenzij partijen anders overeenkomen, wordt, ook, indien de hulpverleening *geen gunstig gevolg* heeft, *hulploon* vergoed."

N.B. de woorden „met gunstig gevolg" zijn weggelaten. Vgl. art. van prof. dr. F. J. A. M. Buffart: Aanvaring hulp en berging, hulploon en averij in het Ned. Ind. Nieuwe Zeerecht. Themis 1939, blz. 236 e.v.

Van een hulploon is dan dus eigenlijk geen sprake, wel van een schadeloosstelling.

In art. 3 lid 1 van het verdrag wordt bepaald, dat, wanneer het helpende schip of luchtvaartuig voldoet aan een verplichting, schadeloosstelling wordt betaald.

Het Ned. Ind. W.v.K. is dus slechts ruimer in twee opzichten n.l.:

a. het kent ook een schadeloosstelling toe, wanneer er geen verplichting tot hulp bestaat;

b. partijen kunnen van bovengenoemden regel afwijken en naast de schadeloosstelling, ook wanneer geen resultaat wordt bereikt, hulploon bepalen.

Wanneer er in het laatstgenoemde geval een geschil ontstaat of er al of niet hulploon moet worden toegekend, zal men voor zijn actie wel steun vinden in het Ned. Ind. W.v.K.; volgens het verdrag zou de vordering onherroepelijk worden afgewezen.

Ik meen, dat — nu het een dergelijk verschil betreft — Nederlandsch Oost-Indië zich niet afzijdig zal moeten houden van het verdrag, maar zal moeten trachten zich in den zin van het verdrag aan te passen.

Dit is van groot belang voor de eenvormigheid van toepassing en de goede uitvoering van het verdrag, te meer, daar de regel „no cure, no pay" in het meerendeel der landen wordt gevolgd, en m.i., zooals reeds eerder is uiteengezet, terecht.

Er bestaat nog een verschil tusschen het Nederlandsche en het Nederlandsch Indische W.v.K., dat voor ons onderwerp van belang is:

In art. 57. van het Ned. W.v.K. wordt n.l. bepaald, dat de voorschriften omtrent hulp en berging van overeenkomstige toepassing zullen zijn, wanneer *te water* hulp wordt verleend aan een luchtvaartuig of aan de inzittenden daarvan, terwijl het Ned. Ind. W.v.K. slechts spreekt over het geval dat hulp *op zee* wordt verleend (art. 568 al. 2).

Ons W.v.K. is dus iets ruimer, waardoor bij ons ook hulpverleening op de binnenwateren onder de bepalingen van het hulploon valt.

C. Suriname en Curaçao

Voor de gebiedsdeelen Suriname en Curaçao gelden voor hulp en berging gelijkluidende bepalingen als in ons W.v.K. zijn vastgelegd [1]).

Voor deze gebiedsdeelen zal dus het ratificeeren van het verdrag geen moeilijkheden met zich mede brengen.

---

[1]) Art. 793 van het Curaçaosche W.v.K. van 13 Maart 1935 is gelijkluidend aan artikel 552 van ons W.v.K., waarvan de tekst is:

„Voor de hulp, met gunstig gevolg verleend aan in gevaar verkeerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, voor het redden van het leven van schipbreukelingen en voor het bergen van het leven van schipbreukelingen en voor het bergen van driftige en aangespoelde zaken, is hulploon verschuldigd.

Art. 793 van het Surinaamsche W.v.K. van 2 Juni 1936 is eveneens gelijkluidend aan art. 552 van ons W.v.K.

HOOFDSTUK V

LUCHTVAARTREDDINGSWEZEN

Bij de luchtvaart wordt, rekening houdend met de luchtvaartterreinen, volgens vastgestelde routes gevlogen. Weliswaar kunnen bijzondere omstandigheden er toe leiden, dat van de route wordt afgeweken, doch in den regel zal daarna zoo spoedig mogelijk op de normale route, daar deze in den regel de veiligste en de meest bekende zal zijn, worden teruggekomen.

Indien een luchtvaartuig in nood komt te verkeeren zal het zich dus normaal tusschen twee luchtvaartterreinen n.l. dat van vertrek en dat van aankomst bevinden, terwijl in de nabijheid van de route welllicht nog andere luchtvaartterreinen zullen zijn. Men kan daarvan dus hulp verwachten.

Teneinde te land en ter zee hulp te kunnen verleenen, hebben verschillende landen reeds op bepaalde luchtvaartterreinen reddingsluchtvaartuigen gestationeerd.

Uitbreiding en regeling van deze hulpverleening zal van groot belang voor het luchtvaartwezen zijn.

Hierbij dient dan tevens de samenwerking tusschen de organisaties van het zeereddingswezen en het luchtvaartreddingswezen, zoowel ten behoeve van schepen als van luchtvaartuigen, welke in de nabijheid van de kust in nood komen te verkeeren, geregeld te worden.

Hoe dit luchtvaartreddingswezen technisch georganiseerd zal moeten worden b.v. welk type reddingsluchtvaartuig, hoe de uitrusting van het luchtvaartuig en van de bemanning zal zijn, e.d. is het werk van luchtvaartexperts.

Het verdrag van 1938 legt deze organisatie juridisch geen hinderpalen in den weg.

Een voorbeeld van een organisatie van een luchtvaartreddingswezen vinden wij in Amerika, waar de U.S. Coastguard door middel van luchtvaartuigen hulp verleent aan hen, die in gevaar verkeeren [1]).

Het is een organisatie, welke op militaire leest is geschoeid; zij dateert reeds van 1916, in welk jaar een wetsontwerp werd goedgekeurd, waarbij de Coastguard werd gemachtigd, tot oprichting en onderhoud van 10 luchtvaartstations langs den Atlantischen Oceaan en de Amerikaansche meren.

---

[1]) Zie „Het Vliegveld", November 1939.

De bedoeling was, dat deze luchtvaartuigen de mannen van de Coastguard bij hun zoo menschlievend werk zouden bijstaan.

In weinige jaren is de luchtvaart een onmisbare schakel geworden in het systeem der U.S. Coastguard. Zij werkt nauw samen met de kuststations en verleent voor allerlei doeleinden hulp; zij gaat zelfs zoover, dat zij b.v. zieken van boord haalt, die een spoedoperatie moeten ondergaan.

Een voorbeeld van samenwerking tusschen Nederlandsche luchtvaartuigen en het Nederlandsche zeereddingswezen vinden we in het boek van Viruly „Voor vrij .... Contact" [1]).

Toen in November 1928 bij Zandvoort het Italiaansche stoomschip de „Salento" op, de kust was geslagen en alle pogingen om van de wal af verbinding met het wrak te krijgen mislukt waren, is door militaire luchtvaartuigen uit Soesterberg getracht dit werk te verrichten. Inderdaad is het dezen gelukt een verbinding tot stand te brengen. Hoewel bij deze eerste practische uitvoering van het denkbeeld om luchtvaartuigen hulp te laten brengen aan op de kust gestrande schepen, geen menschenlevens konden worden gered, was dit feit belangrijk genoeg om de aandacht te hebben van hen, die het reddingswerk langs onze kust organiseeren.

Sinds enkele jaren werd dan ook te Soesterberg, een luchtvaartuig gereed gehouden om in voorkomend geval aan het zeereddingswezen hulp te verleenen.

Een ander voorbeeld vond ik in het avondblad van de Telegraaf van 17 Juni 1941, waarin een afbeelding voorkwam van een rubberboot met vier personen, welke naar een luchtvaartuig werd geroeid. Het bijschrift luidde „Een Italiaansch vliegtuig was op een van zijn tochten beschadigd en gedwongen op zee te dalen. Door middel van de radio had het zijn positie opgegeven.

De bemanning, die in de rubberboot was gegaan, werd aan boord genomen van een reddingsvliegtuig, dat onmiddelijk via het radiobericht was opgestegen".

Hieruit blijkt dat men ook in Italië bepaalde reddingsluchtvaartuigen heeft.

Tenslotte merk ik volledigheidshalve op, dat de huidige wereldoorlog blijkens dagbladen er toe heeft geleid, dat men op verschillende plaatsen voor luchtvaarders, die in zee zijn gestort reddingsboeien heeft verankerd.

De „Telegraaf" gaf in het avondblad van 4 Juli 1941 een afbeelding van een dergelijke boei. Een steeds brandend licht wijst de bemanning van een brandend luchtvaartuig, die haar machine moest verlaten den weg.

De boei draagt de kenteekenen van het Roode Kruis. In de boei zou men bedden, droge kleeren, verbandmiddelen, noodproviand e.d. vinden, voorts beschikt de boei over een radio-ontvang-zend-toestel [2]).

---

[1]) Blz. 194–197.

[2]) Zie ook „Vliegveld", Nov. 1941, blz. 203 „Zeenoodboeien".

BIJLAGE I

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand; le Président de la République Argentine; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc., et Roi Apostolique de Hongrie: pour l'Autriche et pour la Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; le Président des Etats-Unis du Brésil; le Président de la République du Chili; le Président de la République de Cuba; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des Etats-Unis d'Amerique; le Président de la République Française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi des Hellènes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; le Président des Etats-Unis Mexicains; le Président de la République de Nicaragua; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves; Sa Majesté le Roi de Roumanie; Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Suède; le Président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir; etc.

Lesquels, à ce dument autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Article 1

1) L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieurs sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

2) Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémuneration n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

3) N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

4) Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considéres comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

5) Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

6) Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

7) Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut à la requête de l'une des parties être annulée ou

modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

8) La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base: *a*) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommage subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; *b*) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévu à article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparait que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

9) Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leur accessoires.

10) L'action en payement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'état dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

11) Tout capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est responsable à raison des contraventions à la dispostion précédent (Art. 15 no. 3).

12) Les Hautes Parties Contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties Contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictes ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution qui précède.

13) La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle et, notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

14) La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

15) Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un Etat de l'une des Hautes Parties Contractantes ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois:

1°. Qu'a l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant l'application desdites dispositions pours être subordonnées par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;

2°. Que lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable;

3°. Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'articles il n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

16) Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et, notamment, d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

17) Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties Contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

18) La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entre en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 17.

19) Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties Contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties Contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 Septembre 1910.

BIJLAGE II

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES À L'ASSISTANCE ET AU SAUVETAGE DES AÉRONEFS EN MER

(Conférence internationale de Droit Privé Aérien, Bruxelles, Septembre 1938)

Article 1

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer, en danger de se perdre, pour autant qu'elle puisse le faire sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes.

2) Tout capitaine de navire est tenue, dans les conditions prévues au par. 1, et sans préjudice des obligations plus étendues lui incombant d'après les lois et Conventions en vigueur, de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre sur un aéronef ou à la suite de l'avarie d'un aéronef.

3) Pour l'application de la présente Convention, on entend par assistance tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant en mer en danger de se perdre même par simple renseignement donné, compte tenu des conditions différentes dans lesquelles s'exercent la navigation maritime et la navigation aérienne.

4) L'obligation d'assistance n'existe que si l'aéronef ou le navire est en cours de voyage ou prêt à partir et s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile.

5) L'obligation d'assistance cesse quand celui qui en est tenu a connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même.

6) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'éxecution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ces dispositions.

7) Aucune responsabilité ne peut peser sur le propriétaire ou l'armateur du navire ou sur le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef pris en cette qualité, à raison de l'inexécution de cette obligation, sauf dans le cas où il aurait donné à la personne tenue de prêter assistance l'ordre de ne pas l'exécuter.

Article 3

1) Toute assistance prêtée en exécution de l'obligation prévue à l'article précédent donne lieu à indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances ainsi que des dommages subis au cours des opérations.

2) Si l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de le faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

3) L'indemnité est due par l'exploitant de l'aéronef assisté, ou par le propriétaire ou armateur de navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

4) L'indemnité ne peut excéder la somme de cinquante mille francs par personne sauvée, et si aucune personne n'a été sauvée, la somme totale de cinquante mille francs.

En tout cas, l'obligation de l'exploitant de l'aéronef sera limitée à la somme de cinq cent mille francs.

Les sommes fixées au présent paragraphe sont considérées comme se rapportant au franc-or constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

En outre, le propriétaire ou l'armateur de navire ne sera pas tenu au delà des limites fixées par les lois et Conventions en vigueur relatives à son obligation en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

5) *a.* Au cas où il y a eu assistance par plusieurs navires ou aéronefs et où l'ensemble des indemnités dues dépasserait la limite fixée par le par. 4 précédent, il y aura lieu à une réduction proportionnelle des indemnités.

b. Les sauveteurs doivent dans ce cas faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à celui qui est tenu de l'indemnité dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'assistance.

c. Le délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Article 4

1) Au cas d'assistance ou de sauvetage de l'aéronef en mer en danger de se perdre ou des choses se trouvant à bord, le navire ou l'aéronef qui a prêté assistance a droit à une rémunération fixée en prenant pour base:

a. en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef ou le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel, exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale de l'assistant.

b. en second lieu, la valeur des choses sauvées.

2) Aucune rémunération n'est due si le secours prêté n'a pas obtenu un résultat utile.

3) La rémunération ne peut jamais excéder la valeur qu'ont les biens sauvés à la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

4) La rémunération est due encore que les aéronefs ou les navires apartiennent au même exploitant ou au même propriétaire ou armateur.

5) Au cas où il y a assistance ou sauvetage par plusiers navires ou aéronefs, la répartition de la rémunération se fera entre eux sur les bases établies par le par. 1 du présent article.

6) Les mêmes règles sont applicables au cas d'assistance ou de sauvetage en mer par un aéronef, d'un navire en danger ou de sa cargaison, le propriétaire ou l'armateur du navire conservant dans ce cas le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité fixée pour lui par les lois et Conventions en vigueur en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Article 5

Au cas où des indemnités ou rémunérations sont dues en vertu des art. 3 en 4 de la présente Convention, il y a lieu à une répartition équitable sur les bases et dans les limites des dits articles des dépenses faites et des dommages subis.

Article 6

La répartition éventuelle de la rémunération entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef sera réglée par les lois nationales.

Article 7

Au cas où il y a eu à la fois assistance et sauvetage de personnes et de biens, le sauveteur des personnes a droit à une part équitable de la rémunération accordée pour le sauvetage des biens, sans préjudice du droit à indemnité, qui lui appartient en vertu de l'article 3.

Article 8

1) Aucune indemnité ou rémunération n'est due si l'assistance a été prêtée ou le sauvetage effectué malgré la défense expresse et raisonnable de celui qui a été assisté ou sauvé.

2) Le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité ou la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage, ou augmenté les dommages, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 9

1) La rémunération due à raison des opérations d'assistance ou de sauvetage est à la charge de l'exploitant de l'aéronef assisté , ou du propriétaire ou de l'armateur du navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

2) L'exploitant de l'aéronef a un recours contre les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de ces marchandises. Toutefois, ce recours sera supprimé ou réduit s'il apparaît que l'assistance ou le sauvetage des marchandises a été rendu nécessaire à la suite d'un fait de l'exploitant de nature à engager sa responsabilité envers les propriétaires de ces marchandises.

3) Le propriétaire de la marchandise pourra, dans tous les cas, en payant la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de sa marchandise, ou en donnant valable caution pour ce paiement, obtenir la délivrance de la marchandise par l'exploitant et la mainlevée de la saisie si elle avait été effectuée.

4) Le recours du propriétaire ou de l'armateur du navire contre les propriétaires de marchandises reste soumis aux règles maritimes.

Article 10

Il n'y a pas lieu de faire entrer dans les biens, soit pour le calcul de la rémunération, soit pour les recours à exercer, les effets personnels et les bagages de l'équipage et des passagers, ni les objets transportés sous le régime des Conventions postales ou des Accords relatifs au service des postes.

Article 11

1) Les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

2) Le recours de l'exploitant contre les propriétaires des marchandises se prescrit par un délai d'un an qui court à partir du jour du paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Article 12

Toute convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, et, notamment, lorsque la rémunération est, de façon excessive, dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

Article 13

1) Les actions en indemnité ou en rémunération seront portées, au choix du demandeur et en conformité avec les règles de procédure et de compétence de chaque Etat, soit devant la juridiction du territoire où est domicilié le défendeur soit devant celle du territoire où ont été effectuées les opérations d'assistance ou de sauvetage, soit s'il y a eu saisie de l'aéronef ou de la cargaison, devant celle du lieu de la saisie.

2) Si différents sauveteurs agissentdevant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Article 14

Est qualifiée „exploitant de l'aéronef", toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'a preuve du contraire.

Article 15

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, est tenu du paiement des indemnités et rémunération et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef en répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites prévues aux articles précédents.

Article 16

La présente Convention est, sous réserve des dispositions de l'art. 13 relatives à la compétence, applicable aux navires et aéronefs d'Etat, à l'exclusion des navires ou aéronefs militaires, de douane et de police auxquels ne s'appliquent pas les droits et obligations résultant des dispositions précédentes.

Article 17

1) Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire ou l'aéronef assistant ou sauveteur, soit le navire ou l'aéronef assisté ou sauvé est immatriculé dans le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes.

2) L'expression „territoire d'une Haute Partie Contractante" comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

3) Il est entendu toutefois:

a. qu'a l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

b. que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le Tribunal saisi, la Convention n'est pas applicable;

c. qu'au cas où des navires et des aéronefs sont engagés dans la même opération d'assistance, la présente Convention ne s'applique pas aux rapports entre les navires.

Article 18

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume de Belgique à chacun des Gouvernements intéressés.

Article 19

1) La présente Convention sera ratifiée.

Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification.

Chaque ratification, dont le dépôt sera effectué ultérieurement, produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de Royaume de Belgique de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 20

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique.

Article 21

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 22

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer,territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originale.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté autorité ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 23

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera, dans ce but, au Gouvernement de la République Française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Bruxelles, le 29 septembre 1938, restera ouverte à la signature jusqu'au 30 juin 1939.

En foi de quoi les Plenipotentiaires ont signé la presente Convention.

BIJLAGE III

QUATRIÈME AVANT-PROJET DE CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES À L'ASSISTANCE ET AU SAUVETAGE DES AÉRONEFS PAR LES AÉRONEFS SUR TERRE

Article 1

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne embarquée à bord d'un aéronef et en danger de se perdre, sur terre, sous réserve que l'aéronef en perdition se trouve dans une des zones définies à l'article 3 ci-dessous et que l'assistance puisse être prêtée sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes.

2) Pour l'application de la présente Convention, on entend par assistance tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant sur terre en danger de se perdre, dans les conditions fixées à l'alinéa (1) du présent article, même par simple renseignement donné à tout autre sauveteur possible.

3) L'obligation d'assistance n'existe que si l'aéronef est en cours de vol ou prêt à partir et s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile.

4) L'obligation d'assistance cesse quand celui qui est tenu à connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même.

5) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'exécution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ces dispositions.

6) Aucune responsabilité ne peut peser sur le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, pris en cette qualité, à raison de l'inexécution de cette obligation sauf dans le cas où il aurait donné à la personne tenue de prêter assistance l'ordre de ne pas l'exécuter.

Article 3

1) Les zones fixées à l'alinéa (1) de l'article 2 sont des zones notoirement dépourvues de tous moyens normaux d'assistance et de secours dont les limites seront déterminées par les Etats du territoire desquels elles font partie.

2) Les zones ainsi délimitées devront faire l'objet, dès la mise en vigueur de la présente Convention, et, à l'avenir, au fur et à mesure des textes destinés à les instituter, les modifier ou les supprimer, d'une communication qui sera faite à toutes les Hautes Parties Contractantes et reçues par elles sans préjudice de la question de souveraineté.

3) L'obligation d'assistance existe trois mois après la notification régulière aux Hautes Parties Contractantes qui auront ratifié la Convention, ou y auront adhéré, de la création ou de l'existance des dites zones.

4) En ce qui concerne les zones partiellement ou totalement supprimées, l'assistance ou le secours fournis pendant les trois mois suivant la notification régulière, aux Hautes Parties Contractantes ayant déjà ratifié ou adhéré, de leur suppression partielle ou totale, continuent d'ouvrir un droit aux indemnités prévues aux articles 4 en 5.

Article 4

1) Toute assistance prêtée en exécution de l'obligation prévue à l'article 2 donne lieu à indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances, ainsi que des dommages subis aux cours des opérations.

2) Si l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de le faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

3) L'indemnité est due par l'exploitant de l'aéronef assisté.

4) Cette indemnité ne peut excéder la somme de 50.000 francs par personne sauvée par l'aéronef sauveteur et, si aucune personne n'a sauvée, la somme totale de 50.000 francs.

En tout cas, l'obligation de l'exploitant sera limitée à la somme de cinq cent mille francs. (500.000 frs).

Les sommes fixées au présent paragraphe sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq milligrammes d'or au titre de neuf cents milliémes de fin. Elle poura être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

5) *a*) Au cas où il y a eu assistance par plusieurs aéronefs et où l'ensemble des indemnités dues dépasserait la limite fixée par l'alinéa précédent, il y aura lieu à une reduction proportionnelle des indemnités.

b) Les sauveteurs doivent dans ce cas faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à celui qui est tenu de l'indemnité dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'assistance.

c) Ce délai écoulé il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs reclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Article 5

1) Au cas d'assistance et de sauvetage de l'aéronef ou des choses se trouvant à bord, l'aéronef qui à prêté assistance a droit à une rémuneration fixée en prenant pour base:

a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale de l'assistant;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées.

2) Aucune rémunération n'est due si le secours prêté n'a obtenu un résultat utile.

3) La rémunération ne peut jamais excéder la valeur qu'ont les biens sauvés à la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

4) La rémunération est due encore que les aéronefs appartiennent au même exploitant ou au même propriétaire.

5) Au cas où il y a assistance ou sauvetage par plusieurs aéronefs, la répartition de la rémunération se fera entre eux sur les bases établies par le paragraphe (1) du présent article.

Article 6

Au cas où des indemnités ou rémunérations sont dues en vertu des articles 5 et 6 de la présente Convention, il y a lieu à une répartition équitable sur les bases et dans les limites des dits articles des dépenses faites et des dommages subis.

Article 7

La répartition éventuelle de la rémunération entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef sera réglée par les lois nationales.

Article 8

Au cas où il y a eu à la fois assistance et sauvetage de personnes et de biens, le sauveteur des personnes a droit à une part équitable de la rémunération accordé pour le sauvetage des biens, sans préjudice du droit à indemnité, qui lui appartient en vertu de l'article 5.

Article 9

1) Aucune indemnité ou rémunération n'est due si l'assistance a été prêtée ou le sauvetage effectué malgré la défense expresse et raisonnable de celui qui a été assisté ou sauvé.

2) Le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité ou la rémunération'sil apparait que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage ou augmenté les dommages ou qu'ils sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 10

1) La rémunération due à raison des opérations d'assistance ou de sauvetage est à la charge de l'exploitant de l'aéronef assisté.

2) L'exploitant de l'aéronef a un recours contre les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de ces marchandises. Toutefois, ce recours sera supprimé ou réduit s'il apparaît que l'assistance ou le sauvetage des marchandises a été rendu nécessaire à la suite d'un fait de l'exploitant de nature à engager sa responsabilité envers les propriétaires de ces marchandises.

3) La propriétaire de la marchandise pourra, dans tous les cas en payant la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de sa marchandise, ou en donnant valable caution pour ce payement, obtenir la délivrance de la marchandise par l'exploitant et la mainlevée de la saisie si elle avait été effectuée.

Article 11

Il n'y a pas lieu de faire entrer dans les biens, soit par le calcul de la rémunération, soit pour les recours à exercer, les effets personnels et les bagages de l'équipage et des passagers, ni les objets transportés sous le régime des Conventions postales ou des accords relatifs aux services des postes.

Article 12

1) Les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance.

2) Le recours de l'exploitant contre les propriétaires des marchandises se prescrit par un délai d'un an qui court à partir du jour du paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Article 13

Toute Convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, et, notamment, lorsque la rémunération est de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

Article 14

1) Les actions en indemnité ou en rémunération seront portées, au choix du demandeur et en conformité avec les règles de procedure et de compétence de chaque Etat, soit devant la juridiction du territoire où est domicilié le défendeur

soit devant celle du territoire où ont été effectuées les opérations d'assistance ou de sauvetage, soit, s'il y a eu saisie de l'aéronef ou de la cargaison, devant celle du lieu de la saisie.

2) Si différents sauveteurs agissant devant des juridictions situées dans de pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Article 15

Est qualifiée „exploitant de l'aéronef" toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte. Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au régistre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Article 16

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, est tenu du paiement des indemnités et rémunérations et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef en répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites prévues aux articles précédents.

Article 17

Sous réserve des dispositions de l'article 14 relatives à la compétence, la présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etat y compris les aéronefs militaires, de douane et de police, et en ce qui concerne ces aéronefs militaires, de douane et de police, à l'exception des dispositions de l'article 2 relatives à l'obligation d'assistance.

Article 18

1) Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit l'aéronef assistant ou sauveteur, soit l'aéronef assisté ou sauvé, appartient à un Etat de l'une des Hautes Parties Contractantes ou y est immatriculé.

2) L'expression „territoire d'une Haute Partie Contractante", comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

3) Il est entendu toutefois:

a) qu'a l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non Contractant, l'application des dites dispostions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

b) que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le Tribunal saisi, la Convention n'est par applicable.

CODICE DELLA NAVIGAZIONE
(Marittima, interna, aera)
27 gennaio 1941–XIX

PARTE PRIMA
Della Navigazione Marittima e Interna.

Titolo IV
Dell'assistenza e salvataggio. Del ricupero e del ritrovamento di relitti.

CAPO I
Dell'assistenza e del salvataggio

467. *Obbligo di assistenza.*
L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare, che siano in pericolo di perdersi, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto dall'articolo 463, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di nave, in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizzioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

PARTE SECONDA
Della navigazione aerea

LIBRO TERZO

TITOLO III
Dell'assistenza e salvataggio e del ritrovamento di relitti.

CAPO I

Dell'assistenza e del salvataggio.

953. *Obbligo di assistenza a navi o aeromobili in pericolo.*
L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare, che siano in pericolo di perdersi ovvero ad aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio dell'aeromobile soccorritore, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto dagli articolo 463 e 946, quando a bordo della nave o delaeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di aeromobile in corso di viaggio o pronto a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condi-

WETBOEK VAN DE NAVIGATIE
(ter zee, in de binnenwateren, in de lucht)
27 Januari 1941–XIX

TWEEDE DEEL
Van de luchtvaart
DERDE BOEK

TITEL III
Van de hulp en berging en van de strandvonderij.

HOOFDSTUK I
Van de hulp en berging.

953. *Verplichting van de hulp aan een schip of luchtvaartuig, dat zich in gevaar bevindt.*
De hulpverleening aan een schip of aan een luchtvaartuig op zee, dat in gevaar verkeert verloren te gaan, of wel aan een luchtvaartuig, gevallen of gedaald in een onbewoonde landstreek, is verplicht, voor zoover zulks mogelijk is zonder ernstig gevaar voor het hulpverleenende luchtvaartuig, voor zijn bemanning en voor zijn passagiers, tenzij in het door artt. 463 en 946 voorziene geval, dat aan boord van het schip of van het luchtvaartuig menschenlevens in gevaar verkeeren.

De commandant van een luchtvaartuig, dat onderweg is of gereed is tot vertrek, die er kennis van draagt, dat een schip of een luchtvaartuig zich in gevaar bevindt, is gehouden zich daar-

468. *Obbligio di salvataggio.*

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo.

E del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare in pericolo di perdersi.

469. *Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile.*

L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito, in ragione del

zioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

954. *Obbligo di salvataggio e di assistenza a persone in pericolo.*

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare o di riprendere il volo, il comandante dell'aeromobile soccorrritore è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentere il salvataggio delle persone.

E del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare o, quando ciò non sia possibile, di prestare assistenza, a persone che siano in mare in pericolo di perdersi.

955. *Indennità e compenso di assistenza a navi o aeromobili.*

L'assistenza a nave o ad aeromobile, che non sia prestata contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, dà diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi

heen te begeven tot het verleenen van hulp, wanneer hij redelijkerwijs een nuttig resultaat kan verwachten, tenzij hij er kennis van draagt, dat de hulp verleend wordt door anderen, die zich in betere of in soortgelijke omstandigheden als hijzelf bevinden om deze hulp te verleenen.

954. *Verplichting van redding en hulp aan personen, die in gevaar verkeeren.*

Wanneer het zich in gevaar bevindend schip of luchtvaartuig ten eenenmale niet in staat is hetzij te manoeuvreeren, hetzij zijn koers te hernemen, is de commandant van het hulpverleenende luchtvaartuig gehouden, onder de omstandigheden en binnen de grenzen, aangegeven in het voorgaande artikel, te trachten de menschen te redden. Hij is eveneens verplicht, binnen dezelfde grenzen, te trachten, personen, die zich op zee in levensgevaar bevinden, te redden, of, wanneer dit niet mogelijk is, hun hulp te verleenen.

955. *Schadeloosstelling en vergoeding voor hulp aan schip of luchtvaartuig.*

De hulp aan een schip of aan een luchtvaartuig, indien deze niet is verleend tegen de uitdrukkelijke en redelijke weigering van den commandant, geeft recht binnen de grenzen van de waarde van de geredde goederen, op vergoeding van de geleden schaden en terugbetaling van de gemaakte onkosten; zoomede, wanneer ten deele met goed gevolg resultaat is bereikt, op een belooning.

Verschoor

successo ottenuto, dei rischi corsi dalla nave soccorritrice, *degli sforzi* compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'assocazione sindacale che li rappresenta.

470. *Indennità e compenso per salvataggio di cose.*

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto aspresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo (480).

471. *Indennità e compenso per salvataggio di persone.*

Il salvataggio di persone dà diritto al risarcimento dei danni subiti e al rim-

dall'aeromobile soccoritore, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se l'aeromobile è adibito allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti e del valore dei medisimi.

La determinazione del compenso fatta per accordo o mediante arbitrato non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'assocazione sindacale che li rappresenta.

956. *Indennità e compenso per salvataggio di cose.*

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole dei proprietario delle cose medesime o del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

957. *Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di persone.*

L'assistenza e il salvataggio di persone danno diritto al risarcimento dei

Het loon wordt vastgesteld in evenredigheid met den verkregen uitslag, met de risico's, welke het hulpverleenende luchtvaartuig, heeft geloopen, met de gegeven moeite, met den gebruikten tijd, met de algemeene kosten van de Maatschappij, die het luchtvaartuig bezigt met het doel om hulp te verleenen, alsook met het gevaar, waarin de geredde goederen verkeerden en met de waarde daarvan.

De vaststelling van het loon, die geschied is bij overeenkomst of middels arbitrage is niet doeltreffend ten opzichte van de leden van de bemanning, wanneer deze haar niet hebben aanvaard, tenzij zij goedgekeurd is door de vakvereeniging, die hen vertegenwoordigt.

956. *Schadeloosstelling en belooning voor het redden van zaken.*

De redding van zaken, welke niet geschiedt tegen de uitdrukkelijke en redelijke weigering van den eigenaar daarvan of van den commandant van het in gevaar verkeerende schip of luchtvaartuig, geeft recht, binnen de grenzen vastgesteld in het vorige artikel, op schadeloosstelling en terugbetaling van de gemaakte kosten, zoomede ook, indien slechts ten deele een goed resultaat is bereikt, op een loon, welke bepaald wordt naar de maatstaven genoemd in het voorgaand artikel.

957. *Schadeloosstelling en belooning voor hulp en berging van personen.*

Hulp en berging van personen geeft recht op vergoeding van de geleden

borso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 913.

Ove abbia conseguito un risultato utile, il salvataggio di persone dà altresì diritto ad un compenso, in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versavano le persone salvate, nei casi indicati dal comma precedente, entro i limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese; ovvero altrimenti, quando il salvataggio è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, nei limiti di una parte equitativamente determinata del compenso relativo a queste ultime operazioni.

472. *Concorso di operazioni e concorso di soccorritori.*

Quando da una stessa nave vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e salvataggio di cose o di persone, ovvero salvataggio

danni subiti e al rimborso delle spese incontrate dall'aeromobile soccorritore, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'art. 913.

Ove abbiano conseguito un utile risultato, l'assistenza e il salvataggio di persone danno altresì diritto a un compenso, in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versavano le persone assitite o salvate, nei casi indicati nel comma precedente, entro i limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese; ovvero altrimenti, quando il soccorso a persone sia stato effettuato in occasione di operazioni di assistenza a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, nei limiti di una parte equitativamente determinata del compenso relativo a queste ultime operazioni.

958. *Concorso di operazioni e concorso di soccorritori.*

Quando da uno stesso aeromobile vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e assistenza a persone, ovvero salvataggio di

schade en terugbetaling van de door het hulpverleenende luchtvaartuig gemaakte kosten, doch slechts in de gevallen en tot de grenzen, waarin het betreffende bedrag door verzekering is gedekt, of wel door de aansprakelijkheid van den vervoerder bij ontbreken van het nakomen van de verzekeringsverplichting, volgens de regelen van art. 913.

Als een nuttig resultaat is bereikt geeft de hulp en berging van personen bovendien recht op een loon, naar verhouding van het geloopen risico, van de gegeven moeite en van den gebruikten tijd, alsook van het gevaar waarin de geholpen of geredde personen hebben verkeerd, in de gevallen aangegeven in de voorafgaande alinea, binnen de grenzen van het overblijvende bedrag, dat door verzekering of door aansprakelijkheid der vervoerder, na aftrek van het bedrag, verschuldigd voor de vergoeding der schaden en terugbetaling der onkosten of wel anders, wanneer de hulp aan personen is verleend naar aanleiding van bijstand aan schepen of luchtvaartuigen, of van berging van goederen, binnen de grenzen van een naar billijkheid vastgesteld deel, overeenkomend met de belooning voor deze laatste werkzaamheden.

958. *Samenloop ban handelingen en meerdere helpers.*

Wanneer door een en hetzelfde luchtvaartuig tegelijkertijd hulp wordt verleend aan een schip of luchtvaartuig en hulp aan personen, of wel redding van

di cose e salvataggio di persone, l'ammontare dei danni e delle spese incontrate vengono equitativamente ripartite tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più navi, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 942.

473. *Ripartizione del compenso.*

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'armatore e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può esser convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso (480).

474. *Incidenza della spesa per le indennità e il compenso.*

La spesa per le indennità e per il compenso, dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla

cose e salvataggio di persone, ovvero assistenza a nave o aeromobile o a persone e salvataggio di cose o di persone, l'ammontare dei danni e delle spese viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più aeromobili, al concorso dei soccorritori, si applicano le disposizioni dell'art. 942.

959. *Ripartizione del compenso.*

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando l'aeromobile non sia impiegato ed equipaggiato allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'esercente e per due terzi ai componenti dell'equipaggio tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata. La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

960. *Incidenza della spesa per le indennità e il compenso.*

La spesa per le indennità e per il compenso, dovuti all'aeromobile in caso di assistenza prestata a nave o ad aeromobile viene ripartita fra gli interessati alla spedizione assistita a norma degli articoli 447 e seguenti, anche quando

zaken en redding van personen, ofwel hulp aan schepen of luchtvaartuigen, of aan personen, en berging van goederen of van personen, wordt het bedrag van de schaden en de gemaakte kosten naar billijkheid verdeeld over de verschillende volbrachte werkzaamheden.

Wanneer aan een en dezelfde hulp- en bergingsonderneming meerdere luchtvaartuigen hebben deelgenomen worden voor de gezamenlijke helpers de bepalingen van art. 942 toegepast.

959. *Verdeeling van het loon.*

Het loon voor hulp en berging komt toe, wanneer het luchtvaartuig niet bestemd en bemand is om hulp te verleenen, voor een derde deel aan den exploitant en voor twee derde deel van de leden van de bemanning, onder wie de som verdeeld wordt, naar gelang van het loon van ieder van hen, terwijl voorts rekening wordt gehouden met hetgeen elk van hen heeft gepresteerd. Het aandeel van het onder de bemanning te verdeelen loon kan door overeenkomst niet zoodanig worden vastgesteld, dat het minder dan de helft van het totale bedrag van het loon zou bedragen.

960. *Verdeeling van de kosten van de schadeloosstelling en het loon.*

De kosten van de schadeloosstelling en het loon, welke verschuldigd is aan het luchtvaartuig in geval van hulp verleend aan een schip of aan een luchtvaartuig, worden verdeeld tusschen hen die belang hebben bij de reddingsonder-

contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

475. *Navi dello stesso proprietario od armatore.*
Le disposizioni che precedono si applicano per quanto è possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dallo stesso armatore.

476. *Azione dell'equipaggio.*
Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il consequimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

477. *Prescrizione.*
Le azioni per il conseguimento delle indennità e del compenso di assistenza o di salvataggio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

961. *Aeromobili dello stesso proprietario o esercente.*
Le disposizioni che precedono si applicano ,per quanto è possibile, anche se l'aeromobile soccorritore e l'aeromobile assistito appartengono allo stesso proprietario o sono impiegati dallo stesso esercente.

962. *Azione dell'equipaggio.*
Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio, hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

963. *Prescrizione.*
Le azioni per il conseguimento delle indennità e del compenso di assistenza o di salvataggio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

neming volgens de regelen van art. 447 en volgende, ook wanneer de bijstand niet is verleend op verzoek van den commandant van het schip of van het luchtvaartuig dat in gevaar verkeert, of is verleend in weerwil van diens weigering.

961. *Luchtvaartuigen behoorend aan denzelfden eigenaar of exploitant.*
De voorafgaande bepalingen worden voor zoover mogelijk toegepast, ook wanneer het luchtvaartuig, dat hulp verleent en het luchtvaartuig dat geholpen wordt, aan denzelfden eigenaar behooren of door denzelfden exploitant zijn uitgerust.

962. *Aandeel der bemanning.*
Indien de reeder niet gerechtigd is of verzuimt een actie in te stellen ter verkrijging van het loon voor hulp en berging, hebben de leden van de bemanning een vordering voor het deel dat hun van het loon zelf toekomt.

963. *Verjaring van rechtsvordering.*
De rechtsvorderingen ter verkrijging van de schadeloostellingen en van het loon voor hulp en berging verjaren na verloop van twee jaar gerekend van den dag, waarop de werkzaamheden zijn beeindigd.

942. *Ordine nel concorso.*

Nel concorso sulla somma limite, i crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato i loro reclami all'esercente o comunque fatto valere i loro diritti entro sei mesi dal giorno dell'accidente, sono preferiti ai crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato i loro reclami o fatto valere i loro diritti successivamente a tale termine.

942. *Regeling in geval van samenloop van vorderingen.*

In het geval van samenloop van vorderingen, waarbij een bepaald bedrag zou worden overschreden, genieten de vorderingen van de derden, die letsel hebben opgeloopen, en die hun vordering ter kennis van den exploitant hebben gebracht, of op andere wijze hun rechten hebben doen gelden binnen 6 maanden, gerekend van den dag, waarop het ongeval plaats had, in de eerste plaats voorkeur boven schulden aan gewonden, die hun vordering hebben ter kennis gebracht of hun rechten hebben doen gelden na het verstrijken van dezen termijn.

946. *Della responsabilità per danni da urto.*

Danni da urto, per spostamento di aria od altra causa analoga.

In caso di urto fra aeromobili in volo o fra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano gli articoli 460 a 465. Le stesse norme si applicano quando i danni sono cagionati da spostamento di aria od altra causa analoga, anche se tra gli aeromobili in volo o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale. Ai fini del comma precedente, l'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre d'involo al termine di quelle di approdo.

946. *Van aansprakelijkheid voor schade door aanvaring.*

Schade door aanvaring bij verplaatsing door de lucht of andere analoge oorzaken.

In het geval van aanvaring tusschen luchtvaartuigen in beweging of tusschen luchtvaartuigen in beweging en een schip in beweging worden de artt. 460–465 toegepast. Dezelfde artikelen worden ook toegepast wanneer de schaden veroorzaakt zijn door verplaatsing door de lucht of een andere analoge oorzaak, ook wanneer tusschen de luchtvaartuigen in beweging of tusschen het luchtvaartuig in beweging en het schip in beweging geen daadwerkelijke aanvaring heeft plaats gehad.

Aan het eind van de voorgaande alinea, beschouwt men het luchtvaartuig in beweging te zijn vanaf het begin van het opstijgen tot het einde van de manupulaties tot het landen.

447. *Della contribuzione alle avarie communi.*

Avarie communi.

Le spese ei danni direttamente prodotti dai provvedimenti ragionevomente presi, a norma dell'art. 282, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione, sono avarie communi e vengono ripartiti fra tutti gli interessati alla spedizione stessa, sempre che il danno specifico volontariamente prodotto non sia quello stesso che si sarebbe necessariamente verificato secondo il corso naturale degli eventi.

447. *Van de bijdrage tot de gewone averij.*

Gewone averij.

De kosten en de schaden, die het direct gevolg zijn van de maatregelen die redelijkerwijs genomen zijn volgens art. 282 door den commandant of de anderen in zijn plaats voor de redding van het schip, zijn gewone averij en worden verdeeld tusschen alle belanghebbenden bij de onderneming ,maar altijd zoo dat de schade in questie, die vrijwillig veroorzaakt is, niet gelijk is aan de schade, die men noodzakelijkerwijze zou verifiëeren volgens de natuurlijke gang van zaken.

463. *Obbligo di soccorso in caso di urto.*

Avvenuto un urto fra mavi, il co-

463. *Verplichting van hulp in geval van aanvaring.*

Wanneer tusschen schepen een aan-

mandante di ciascuna è tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio ed ai loro passaggeri, sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave o per le persone che sono a bordo (467). Il comandante à parimenti tenuto, nei limiti del possibile, a dare alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria (1168).

480. Indennità e compenso.

Il ricupero, quando siano stati adempiuti gli obblighi relativi alla consegna delle cose ricuperate, dà diritto, entro i limiti del valore delle cose medesime, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese nonché a un compenso stabilito in ragione del valore delle cose ricuperate, degli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e dei materiali impiegati e delle spese generali dell'impresa, se la nave è armata allo scopo di operare ricuperi.

Per la determinazione e la ripartizione del compenso si applicano le norme degli articolo 470 e 473.

913. *Assicurazione dei passaggeri contro i danni di volo.*

L'esercente di linee aeree regolari deve assicurare ciascum passaggero contro gli infortuni di volo per la somma di centosessantamila lire.

Ove non adempia a tale obbligo, l'esercente è tenuto per le indennita e per le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore, nei limiti previsti dalle disposizioni sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri.

varing heeft plaats gehad, zijn de commandanten verplicht hulp te verleenen aan elkaar, aan hun bemanning en aan hun pasaagiers, voor zoover, zij zulks kunnen doen zonder ernstig gevaar voor hun schip en voor de zich aan boord bevindende personen. De commandant is eveneens verplicht, binnen de grenzen van het mogelijke, de andere schepen de noodzakelijke mededeelingen te doen ter identificatie van het eigen schip.

480. *Schadeloosstelling en loon.*

De berging geeft, wanneer voldaan is aan de verplichtingen, betrekking hebbend op de bewaring van de geborgen goederen, recht, binnen de grenzen van de waarde van dezelfde goederen, op schadeloosstelling van de geleden schade en de terugbetaling van de gemaakte kosten, alsmede op een loon vastgesteld naar verhouding van de waarde van de geborgen goederen, van de gegeven moeite en van de geloopen risico's, van de waarde van de hulpmiddelen en van de gebruikte materialen en van de algemeene kosten van de onderneming, indien het schip is uitgerust voor bergingswerkzaamheden. Voor de bepaling en de verdeeling van het loon gelden de regels van artt. 470 en 473.

913. *Verzekering van de passagiers tegen schaden bij een luchtreis.*

De exploitant van een luchtvaartonderneming moet iederen passagier verzekeren tegen vliegtuigongevallen voor een bedrag van 160.000 lire.

Wanneer aan een dergelijke verplichting niet is voldaan, is de exploitant aansprakelijk voor de schadeloosstellingen en voor de bedragen die de verzekerden verschuldigd zijn, binnen de grenzen voorzien door de bepalingen op de verplichte verzekering van de passagiers.

LITERATUURLIJST

Air Law Review. April 1939.
American Journal of International Law. Jan. 1941.
Annexes van het verdrag van Buenos Airos, 1938/'39.
Archiv für Luftrecht IX. 1939.
BASTIDE, A., L'assistance aéro-maritime, Revue Politique et Parlementaire, 1935.
BEIRNAERT, L., L'assistance en mer. Etude théorique et pratique. Diss. Dunkerque 1904.
BOUQUET, E., Revue Aéronautique Internationale. June 1936.
BRUNSCHWICK, L., La Responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne. Thèse. Paris 1934.
BUFFART, F. J. A. M., Aanvaring, hulp en berging, hulploon en averij in Nederlandsch-Indië. Nieuwe Zeerecht. Themis 1939.
Bulletin de la navigation aérienne. 1924–1925. Paris.
Bulletin d'information de l'association Internationale du traffic Aérien. no. 27.
BÜLOW, Die vierte Staaten Konferenz über internationales Luftprivatrecht. Deutsche Justiz. 1938 II.
CLEVERINGA, R. P., Het nieuwe Zeerecht. Zwolle 1931.
— De voortschrijdende herziening van boek III W.v.K. Ned. Jur .blad 1930.
— Rechtsgeleerd Magazijn, Themis aflevering 4.
Codice Della Navigazione (marittima, interna, aera), 27 gennaio 1941.
Compte rendu de IIIième Congrès International de Sauvetage et de premier Secours en cas d'accidents. Amsterdam 6–11 septembre 1926.
Comptes Rendus du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens.
COQUOZ, R., Le Droit Privé International Aérien. Paris 1938.
DELARNE, E., Convention de Bruxelles de 10 avril 1926. Controverses inédites sur les privilèges et hypothèques maritimes. 1939.
Döring, HERMANN, Hilfeleistung und Bergung im Luftverkehr. Rivista de Diritto Aeronautica. 1938.
DRIES, J. J. VAN DEN, Nederlandsch Zeerecht. Zwolle 1926.
EICHLER, W., Die Rettung von Luftfahrzeugen aus Seenot. Königsberg 1933.
EMPEL, A. C. VAN DEN, De rechtsgrond van den omslag van de averij grosse. Diss. 1938.
FRANÇOIS, J. P. A., Handboek van het Volkenrecht.
GIANNINI, A., La Convenzione de Bruxelles del 1938 sull assistenza agli aeromobile in mare; Rivista del Diritto Commerciale e del diritto generale della obligazioni.
GODSCHALK, L. A. F., Ontijdig Schipverlaten. Diss. 1942.
GOEDHUIS, D., La convention de Varsovie. La Haye 1933.
— Vorming van het Luchtrecht. 1938.
— National Airlégislations and the Warsaw Convention.
— La situation juridique du Commandant de l'aéronef. Revue de Droit Aérien International et de Législation comparée. 1933.
— Observations sur le régime de la Convention de Rome du 29 Mai 1933. Revue de Droit International et de Législation comparée.
— Handboek voor het Luchtrecht. 1943.
GOFF, M. LE, Traité Théorique et Pratique de Droit Aérien. Paris 1934, supplément Paris 1939.
HALSBURY, (The Earl of), Laws of England: Londres, Butterworth 1932.
Handelingen der Tweede Kamer bijl. 1919/1920/1923/1924.

Handelingen van de Staten-Generaal. 1924–1925.
HOUTTE, J., La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationales.
KAFTAL, A., La Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations nationales.
KENNEDY, A. R., A Treatise on the Law of civil Salvage. London 1907.
KLAVER, G. CH., l'Europe nouvelle van 10 Nov. 1928.
KNAUTH, A. W., Air Law Review. April 1939.
KUHN, A. K., The American Journal of International Law. Jan. 1941.
LATCHFORD, S., Brussels Air Law Conference. The Journal of Air Law and Commerce. April 1939.
LAURÈS, M. T., La Convention de Rome. Paris 1934.
LESCURE, J., L'assistance dans la navigation aérienne. Diss. Parijs 1938.
LEVERINGHAUS, Der Anspruch auf Berge- und Hilfelohn im Seerecht. Diss. Glatz. 1929.
Luchtvaartwet. Schuurman en Jordens no. 104.
MANGOLDT H. VON., Archiv für Luftrecht. Juli–December 1939.
MEIJER, W., Der Kampf um Nobile. 1931.
MOLENGRAAF, W. L. P. A., Handelsrecht II. Haarlem 1940.
— Kort begrip van het Nederlandsch Zeerecht.
MULDERIJE, H., Aanvaring, aanrijding en hulploon. Haarlem 1931.
Nachrichten für Luftfahrer II, III, VII, X, XI.
NOORDRAVEN, T. J. en DE BOER, S. P., Handboek der Scheepsvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie.
Proces-Verbalen van de diplomatieke conferentie van 1938.
Procès-verbaux du 12 au 27 Sept. 1910. Conference Internationale de Droit Maritime.
Rapport d'I.A.T.A. sur l'assistance et sauvetage des aéronefs à soumettre à la 39ième Assemblée générale. New-York 13, 14 en 15 septembre 1939.
Reglement betreffende den internationalen dienst der verre berichtgeving voor het luchtvaartverkeer. Deel I. Reglement aanhangsels; Uitgegeven door den Luchtvaartdienst van het Departement van Waterstaat 1940.
Revue Aéronautique Internationale. Juni 1936.
Revue de Droit Internationale et de Législation Comparée. 1933 no. 1.
Revue de Droit Maritime Comparé.
Revue Générale de Droit Aérien.
RIESE, O., Archiv für Luftrecht IX. 1939.
RIPERT, G., Droit Maritime II, III. Paris 1923.
— La Convention Internationale de Bruxelles du 29 September 1938, sur l'assistance des aéronefs ou par les aéronefs en mer, Revue de Droit Maritime comparé. 1939 Janvier-juin.
RIPERT, H., Etude des conventions de Bruxelles sur l'arbordage, l'assistance et le sauvetage du 23 september 1910. Diss. Aix 1911.
SCHAPS, G., Das Deutsche Seerecht. 1921.
SCHELTEMA, F. G. Hulpverleening en strandvonderij. 1934.
SUDRE, E., Bulletin d'IATA. no. 27.
TAMBACOUPOULOS, A. P., Das Brüsseler übereinkommen von 23 septembre 1910, zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die maritime Bergung und Hilfeleistung. Diss. Göttingen 1915.
Het vliegveld 1929, 1939, 1941.
WEGERDT, A., Die vierte diplomatische Konferenz über Luftprivatrecht.
Zeitschrift Academie für Deutsches Recht. Band 5, 1938.
ZIMMERMANN, G., Internationale Hilfsleistung zur See. Diss. Coburg 1932.

REGISTER

ZUSAMMENFASSUNG

Das Abkommen vom 29 September 1938 bezüglich der Hilfe und Bergung von Luftfahrzeugen oder durch Luftfahrzeuge zur See ist das vierte Abkommen gewesen, das von einer diplomatischen Konferenz auf dem Gebiet des Luftfahrtrechts genehmigt worden ist. Das Abkommen ist vorbereitet worden von der CITEJA, es beschränkt sich auf Hilfe und Bergung zur See.

Den bei der Anwendung des Seerechts gemachten Erfahrungen ist selbstredend in diesem Abkommen Rechnung getragen worden.

In verschiedenen Ländern hat man schon vorläufig Bestimmungen bezüglich der Hilfe und Bergung für Luftfahrzeuge aufgestellt, denen die Bestimmung in Par. 23 des internationalen Abkommens von Paris vom 13 Oktober 1919 zu Grunde gelegen hat.

Den Text des Abkommens findet man in Anlage II vor.

Als wichtige Fragen sind u.A. zu erwähnen:

In dem Abkommen ist keine Definition des Worts aeronef aufgenommen; ich bedaure dies. Diese Definition würde meiner Ansicht nach am besten lauten können: „Luftfahrzeuge sind Vorrichtungen, welche dienen zur Ausübung der Luftfahrt".

Auch ist es zweifelhaft, was mit hohen kontrahierenden Parteien gemeint ist, nämlich ob man lediglich damit meint die Staaten, die das Abkommen ratifiziert haben, oder nur die Staaten, welche es unterschrieben haben; ich bin der Ansicht, dass die erste Auffassung vorzuziehen ist.

Das Abkommen legt die Verpflichtung zur Hilfeleistung auf, diese ist jedoch beschränkt (Par. 2). Ich halte die Auferlegung einer Verpflichtung für richtig, da hierdurch die Angelegenheit geregelt worden ist, indem bei der Nichtauferlegung der Verpflichtung praktisch das Abkommen mehr oder weniger auf Schrauben stehen würde.

Das Abkommen weicht in mancher Hinsicht von dem maritimen Abkommen ab (man vergleiche Anlage I), diese Abweichungen betrachte ich als Verbesserungen.

So berechtigt das Abkommen von 1938 zum Schadenersatz bei der Rettung von Personen (Par. 3), hierdurch sind die Ansprüche des Retters garantiert worden. Ich bedaure es, dass nach dem Abkommen die Verteilung des Schadenersatzes zwischen der Schiffsmannschaft und dem Unternehmer von den Gesetzen der Heimatsstaaten geregelt wird (Par. 6), weil hierdurch — wie jetzt auch im Seerecht der Fall ist — der Prozent-

satz, welcher der Schiffsmannschaft ausbezahlt wird, in den verschiedenen Ländern verschieden sein kann.

Auch die Strafandrohung bei der Nichterfüllung der Verpflichtung ist den Gesetzen der Heimatsstaaten überlassen worden (Par. 2, Absatz 6); dies ist m.E. unerwünscht, da hierdurch die Einförmigkeit bei der Anwendung der Bestimmungen nicht verbürgt worden ist.

Die Auferlegung der Verpflichtung führte dazu, dass in dem Abkommen festgesetzt wurde, wann kein Schadenersatz oder Lohn verschuldet ist (Par. 8), da sonst der Geholfene — auch wenn triftige Gründe vorlagen keinen Schadenersatz oder Lohn zu bezahlen — im Rechtsweg keinen direkten Anhalt im Abkommen finden würde.

Es ist sehr richtig, dass in Par. 9 des Abkommens bestimmt worden ist, in welcher Weise der Rückanspruch bezüglich des Lohns auf den Eigentümer der Handelsware stattfinden kann, da es billig ist, dass nicht alle Nachteile dem Eigentümer oder Unternehmer zur Last fallen.

Dass der Rückanspruch auf Post ausgeschlossen ist (Par. 10), kann ich nicht billigen, da besonders bei Luftfahrzeugen die Post einen wesentlichen Teil darstellen kann.

Auch eine Verjährungsfrist von zwei Jahren (Par. 11) ist nach meiner Meinung zu lang, da in dem Luftfahrtbetrieb eine schnelle Erledigung der Geschäfte naturgemäss ist. Ich ziehe eine Frist von einem Jahr vor.

Die grosse Anzahl der Gerichtsstände, welche nach Par. 13 zuständig sind, dürfte Schwierigkeiten herbeiführen. Eine Lösung, wie diese vorgeschlagen worden ist bei dem Zustandekommen des Romer Abkommen, nämlich eine Art Konkursverfahren, das stattfinden müsste bei der zuständigen Instanz im Wohnort des Unternehmers, halte ich für besser.

Die Bestimmung in Par. 14, in der angegeben worden ist, wer mit dem „Unternehmer" gemeint ist, wird Schwierigkeiten vorbeugen.

Wenn man das Abkommen in der Form, wie es schliesslich zustande gekommen ist, betrachtet, so wird man bemerken, dass ein wertvolles Ganzes erzielt worden ist. Erst wenn das Abkommen in Kraft getreten sein wird, wird man richtig feststellen können, wo die Schwierigkeiten liegen, die Abänderungen zweifelsohne erfordern werden.

Inzwischen muss dieses Ergebnis jahrenlanger gediegener Vorbereitung als ein grosser Fortschritt auf dem Gebiet des Zivilrechts betrachtet werden.

Mit Rücksicht auf die Hilfe und Bergung zu Lande darf ich bemerken, dass diese Angelegenheit noch nicht in einem Abkommen geregelt worden ist; wohl existiert ein Text eines Vorentwurfs auf diesem Gebiet (man vergleiche Anlage III).

RÉSUMÉ

La convention du 29 septembre 1938 relative à l'assistance et au sauvetage des aéronefs en mer ou par des aéronefs en mer fut la quatrième convention acceptée par une conférence diplomatique dans le domaine du droit aérien. La convention a été préparée par la CITEJA ; elle se restreint à l'assistance et au sauvetage en mer.

Il va de soi, qu'on a tenu compte dans cette convention avec les expériences acquises dans l'application du droit maritime.

Dans les différents pays on a déjà adopté provisoirement des dispositions sur l'assistance et le sauvetage en mer des aéronefs, dans lesquelles on s'est servi comme fondement de la disposition de l'article 23 de la convention internationale de Paris du 13 octobre 1919.

Le texte de la présente convention se trouve dans l'annexe II.

Les questions suivantes se présentent entre autres comme importantes:

Dans la convention aucune définition du mot „aéronef" n'est donnée; ce que je regrette.

Cette définition pourrait être le mieux conçue, à mon avis, de la façon suivante: „Les aéronefs sont des appareils servant à l'exercice de l'aéronautique".

Il peut être douteux aussi ce qu'il faut comprendre par „Les Hautes Parties Contractantes"; les États, qui ont ratifié la convention ou bien seulement les États, qui l'ont soussignée? Je donne la préference à la première interprétation.

La convention impose l'obligation d'assistance; néanmoins celle-ci a été limitée (article 2); à mon avis il est exacte d'imposer une obligation expresse, vue que de cette façon la matière a trouvé un règlement, tandis qu'au cas où une obligation expresse ne serait pas imposée, la teneur de la convention resterait incertaine.

La convention diffère sous plusieurs rapports de la convention maritime (voir annexe I); je considère ces différences comme des améliorations.

La convention de 1938 par exemple donne droit à une indemnité au cas de sauvetage de personnes (art. 3); de cette façon les droits du sauveteur sont garantis. Je regrette que d'après la convention la répartition de la rémunération entre l'équipage et l'exploitant soit réglée par les lois nationales (art. 6), parce que de cette façon — comme est aussi le cas dans le droit maritime — le pourcentage qui est payé à l'équipage peut être différent dans les divers pays.

La détermination des sanctions pénales au cas d'inexécution de l'obligation est également laissée aux législations nationales (art. 2, al. 6); ce qui à mon avis n'est pas opportun, parce que l'uniformité dans l'application des dispositions n'est pas garantie de cette façon.

L'imposition expresse de l'obligation comporte que la convention a fixé le cas où aucune indemnité ou rémunération n'est dûe (art. 8); sinon, l'assisté — aussi au cas, où il y aurait des raisons valables pour ne pas payer une indemnité ou une rémunération — ne trouverait pas dans la procédure un appui direct dans la convention.

Il a été très bien vu, que dans l'article 9 de la convention il a été fixé de quelle façon le recours pour la rémunération contre le propriétaire de la marchandise pourra avoir lieu, parce qu'il est équitable, que toutes les charges ne pésent sur le propriétaire ou l'exploitant.

Je ne pourrais donner mon adhésion à ce que le recours contre les Postes a été exclu (art. 10), parce que surtout dans les aéronefs le courrier peut être très important.

La fixation de la préscription à deux ans (art. 11) est aussi, à mon avis, trop longue, parce que dans l'aéronautique une réglémentation prompte des affaires est dans la nature des choses. Je préférerais un delai d'un an.

Le grand nombre de juridictions compétentes d'après l'article 13 peut donner lieu à des difficultés. Je préférerais une solution comme celle proposée dans les négociations de la convention de Rome, à savoir une sorte de procédure de faillite, qui pourrait avoir lieu devant la juridiction compétente du domicile de l'exploitant.

La disposition de l'article 14, où il a été indiqué ce qu'il faut entendre par „exploitant", préviendra des difficultés.

Quand on étudie la convention dans sa forme définitive, on aura l'impression qu'un ensemble d'une grande valeur a été obtenu. Néanmoins, une fois qu'elle sera entrée en vigueur on verra mieux, où des difficultés, qui rendront nécessaires des modifications, se trouvent.

Entretemps, il faut considérer ce résultat d'un travail approfondi d'années comme un grand progrès dans le domaine du droit privé.

En ce qui concerne l'assistance et le sauvetage sur terre il est à noter, que cette matière n'a pas encore été réglée dans une convention; toutefois il existe un texte d'un avant-projet dans ce domaine (annexe III).

SUMMARY

The treaty of September 29th 1938 on help and salvage at sea for or by aeroplanes was the fourth treaty that has been accepted by a diplomatic conference on aero-law.

Of course this treaty is influenced by the experiences, acquired in applying maritime law.

For the time being in various countries provisions on help and salvage for the benefit of aeroplanes are already made, which are based on Art. 23 of the international treaty of Paris of October 13th 1919.

The text of this treaty is to be found in supplement no. II.

I.a. the following important questions arise:

No definition of the word „aeronef" is given in the treaty; I am sorry for this.

In my opinion this definition can best be given as follows: „Aeroplanes are instruments for exercising aero-navigation". One may also doubt what must be understood by „High Parties Concluding", viz. whether it is desirable to appoint by these words only the nations which have ratified the treaty or only those which have subscribed to it; I prefer the first interpretation.

The treaty obliges to render salvage; the obligation is however limited. I think it right to impose an obligation, because in so doing the matter is regulated, whereas in not imposing an obligation the treaty would practically be more or less on loose screws.

The treaty deviates from the maritime treaty in several points (see supplement no. I); in my opinion these deviations are improvements.

The treaty of 1938 e.g. gives a right to indemnity in saving persons (art. 3); so the rights of the saver are secured. I am sorry, that the treaty leaves to the prescriptions of the national law the division of the indemnity between the crew and the manager (art. 6), because in so doing the percentage due to the crew can be different in various countries, just as in maritime law.

The appointment of punitive sanctions in case the obligation is not fulfilled, is also left to the national law; (art. 2 par. 6); I think this undesirable, because in so doing no uniformity is granted in applying the provisions of the treaty.

To impose an obligation implied to settle in the treaty, in which cases no indemnity or wages were due (art. 8), because otherwise the saved

people would not find a direct support in the treaty — even in case there were sound reasons not to pay any indemnity or wages at all.

It is all right, that art. 9 of the treaty prescribes in which way the owner of the goods can be looked to for indemnification of the wages, because it is fair, that not all expenses are charged only from the owner or from the manager.

I do not agree with the provisions excluding the indemnification from postal cargo (art. 10), because especially in the case of aeroplanes postal dispatches can form an important part. Besides, to fix the period of limitation at two years, is too long in my opninion, because in aero-business a quick settling of matters lies in the business' line. I should prefer a term of one year.

The large number of courts, appointed as competent by art. 13, may give rise to difficulties. In my opninion a solution of the problem as is proposed in the Rome-Treaty, viz. a sort of liquidation before the competent court of the residence of the manager would be better.

The provisions of art. 14, explaining what must be understood by „manager", will prevent difficulties.

Considering the treaty so as it was finally settled, one must observe, that a valuable thing has been acquired. Not before it will have come to work however, it will become quite clear, which are the difficulties, that will no doubt make alterations necessary.

In the meantime this result of long years of steady preparation must be looked upon as a great progress on the domain of private law.

As to help and salvage on land I should like to observe, that such matter was not as yet regulated in a treaty; however the text for a roughdraught of a project exists.

STELLINGEN

I

Dwaling leidt slechts tot vernietiging der overeenkomst als zij verschoonbaar is.

II

Compensatie werkt volgens onze wet slechts dan, wanneer er door partijen een beroep op wordt gedaan.

III

Het is wenschelijk het „droit de visite" te regelen, zoodanig dat het bezoekrecht berust op de overeenkomst tusschen de ouders, aan welke overeenkomst de wet zooveel gezag kan toekennen, dat zij zal gelden, tenzij de Rechter haar in het belang van de kinderen terzijde stelt na een degelijk onderzoek van de omstandigheden.

IV

Stage moet voor den aankomenden advocaat verplichtend worden gesteld.

V

Het verschil tusschen hulp en berging kan vervallen.

VI

De voogd optredende voor een minderjarige, kan geen getuige zijn in een procedure betreffende deze minderjarige.

VII

Het is wenschelijk, dat het art. 417*bis* W.v.Sr. betreffende de schuldheling, in zijn geheel vervalt, omdat aan te nemen is, dat onder art. 416 het voorwaardelijk opzet valt.

K 2597