

Het charteren van vliegtuigen

Paul HEYMANS

Paul LOMMEE

I. INLEIDING

1. Het charterbegrip komt vele juristen bekend voor; toch zijn de problemen in verband met het transport op aanvraag zo verscheiden en complex dat een nader onderzoek de moeite loont. Basis van dit onderzoek zijn de vigerende Belgische reglementeringen, de internationale verdragen en de standaardcontracten.

2. Onmiddellijk na de tweede wereldoorlog werd de charterformule in het luchtverkeer uitgedacht. Voor de eerste maal in de geschiedenis van de luchtvaart immers beschikte men over geperfectioneerd materiaal en voldoende opgeleid personeel. Militaire transporttoestellen werden door talloze kleine maatschappijen aangekocht aan dumpingsvoorwaarden en aangepast voor commerciële doeleinden. Rond de jaren 1950-1955 maakte deze sector een geweldige crisis door; een groot aantal maatschappijen gingen over kop. Oorzaken van deze faillissementen: de scherpe concurrentie en de hoge kosten voor de vervanging van het verouderde materiaal (1).

Juridische problemen werden opgelost naar analogie met het chartercontract in het scheepvaartrecht. Waar deze rechtstak tekort schoot, werden de leemten aangevuld met het gemeen recht, voornamelijk het verbintenissenrecht, het handelsrecht, verder het arbeidsrecht, het vennootschapsrecht, het administratief recht en het internationaal publiekrecht.

II. GEREGLD EN ONGEREGLD LUCHTVERVOER (2).

3. Dit basisonderscheid in het luchtvaartrecht steunt op de aard van de vluchten die uitgevoerd worden, op de wijze waarop de luchtvaartuigen gebruikt worden en op hun bestemming. Het werd voor de

(1) GUILLOT, J., *L'économie du transport aérien. Liberté de l'air et échange de droits commerciaux*, 1970, blz. 9-13.

(2) Nederlandse juristen gebruiken de uitdrukking *ongeregeld vervoer* terwijl het Belgische luchtrecht de woorden *niet-geregeld vervoer* gebruikt. Zie K.B. 15 maart 1954, art. 95.

LISSITZYN, O.J., *Freedom of the air, Sheduled and non sheduled air services*, Leiden, 1968, blz. 89 e.v.

eerste maal aangewend in het Verdrag van Chicago, inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 (3). Dit verdrag is nog steeds het *internationaal* publiekrechtelijk statuut dat de normen voorschrijft die van toepassing zijn bij het gebruik van het luchtruim door luchtvaartuigen en het gebruik van de luchtvaartuigen zelf (4). Het bevestigde het principe van de absolute soevereiniteit van iedere staat over zijn luchtruim, zoals reeds vooropgesteld werd in het verdrag van Parijs van 1919. Wat betreft het internationaal luchtvervoer zouden de verdragssluitende partijen overgaan tot het sluiten van bijzondere *bilaterale* akkoorden.

4. Hoewel het verdrag van Chicago een onderscheid maakt tussen geregeld en ongeregeld luchtvervoer, stelt het hiervoor geen criterium vast. De ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) (5), door het verdrag opgericht, heeft in 1952 gepoogd een bepaling te geven van geregelde internationale luchtdiensten (6). Verscheidene voorwaarden worden *cumulatief* vereist :

- (a) een reeks vluchten ;
- (b) door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat (7) ;
- (c) door luchtvaartuigen (8) ;
- (d) voor het openbaar vervoer van passagiers, post en goederen (9) ;
- (e) tegen vergoeding ;
- (f) op systematische wijze tussen twee of meer dezelfde punten, al dan niet overeenkomstig een gepubliceerd uurrooster.

Het ongeregeld vervoer dekt dan al het overige ; het omvat een heterogene groep van luchtactiviteiten, o.m. luchttaxi, verschillende vormen van luchtarbeid, zoals luchtfotografie, publiciteit en propaganda door middel van luchtvaartuigen, besproeiingen door luchtvaartuigen en chartervluchten.

5. In de praktijk is de scheidingslijn tussen beide niet altijd even duidelijk. De IT-chartervlucht (zie infra), indien ze in serie wordt uitgevoerd, benadert door haar quasi-openbaar karakter sterk het geregeld luchtvervoer. Dezelfde luchtvaartmaatschappij kan overigens

(3) Goedgekeurd door de Belgische Wet van 30 april 1947, in werking getreden op de dag van de publicatie in het B.S., 2 december 1948.

(4) VAN TICHELEN, C., *Ontstaan en ontwikkeling van het luchtrecht*, R.W., 1962-1963, blz. 681 e.v.

(5) Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

(6) Definition of a scheduled international air service, ICAO Doc. 7278 — C/841, mei 1952, blz. 3-6.

(7) Conventie van Chicago, 7 december 1944, art. 96.

(8) Dit zijn toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht erop uitoefent. Belgische Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, art. 1.

(9) Conventie van Chicago, 7 december 1944, art. 96.

meer frequent een bepaalde plaats aandoen op basis van een charter-contract dan bij het uitvoeren van gewone lijnvluchten. De traditionele criteria worden verder grotendeels onderbroken door recente charter-technieken, zoals het ABC-systeem (zie infra).

6. Dit onderscheid is nochtans van belang omdat volgens de conventie van Chicago van 1944, het geregeld luchtvervoer kan aanspraak maken op meer luchtvrijheden dan het ongeregeld. De conventie voorzigt in de toekenning van volgende vijf luchtvrijheden :

- (a) het recht van overvlucht ;
- (b) het recht op technische landing ;
- (c) het recht om, op het grondgebied van een verdragspartij personen, vracht en post te ontladen, ingescheept op het grondgebied van de registratiestaat van het vliegtuig ;
- (d) het recht om passagiers, vracht en post in te schepen met bestemming naar de registratiestaat van het vliegtuig ;
- (e) het recht om personen, vracht en post in te schepen in iedere verdragsstaat met bestemming naar iedere andere verdragsstaat (10).

7. Het geregeld vervoer heeft recht op de eerste twee vrijheden, maar moet voor de laatste drie vrijheden — de zogenaamde commerciële vrijheden — meestal een beroep doen op bilaterale overeenkomsten of eenzijdige vergunningen, omdat slechts een gering aantal staten deze vrijheden op multilaterale basis toekenden. Ook België erkende deze commerciële vrijheden niet in Chicago, omdat dit neerkwam op volledige vrijheid van concurrentie (11).

Het ongeregeld verkeer heeft slechts recht op de eerste twee vrijheden met inachtneming van de bepalingen van de Conventie en behoudens het recht van de staat om landing te eisen en bepaalde routes voor te schrijven (12). Als de staat, waar de landing plaats heeft, de drie commerciële vrijheden erkend heeft, dan mogen de onregelmatige vluchten er beroep op doen mits inachtneming van de door die staat opgelegde reglementen, voorwaarden en *bepalingen* (13). Ondanks de theoretische erkenning van die drie commerciële vrijheden, kan een staat dus door middel van voorbehoud zover gaan dat zij *in feite* teniet worden gedaan.

Deze reserves kunnen allerlei vormen aannemen ; zo o.m. voor wat betreft chartervluchten :

- (a) het uitsluiten van bepaalde categorieën van luchtvaartuigen en beperkingen op de toegelaten chartercapaciteit ;

(10) SUY, E., *Leerboek van het Volkenrecht*, II, *Het territoriaal element*, Leuven, 1973, blz. 235.

(11) Door het systeem van de vrijheid van concurrentie zouden landen met sterk ontwikkelde luchtvluchten, zoals de USA, fel bevoordeeld worden.

NIJS, R., *Geregeld en ongeregeld luchtvervoer*, R.W., 1963-1964, kol. 2104-2112.

(12) Conventie van Chicago, 7 december 1944, art. 5, al. 1.

(13) Conventie van Chicago, 7 december 1944, art. 5, al. 2.

(b) het verlenen van een exclusiviteitsrecht voor de eigen maatschappij(en), b.v. in Israël heeft alleen El Al de toelating om chartervluchten uit te voeren ;

(c) de verplichting de capaciteit van het vliegtuig onbenut te laten bij heen- of terugreis ; de bedoeling is aldus de prijs van het charterticket minder interessant te maken ;

(d) het vereisen van vergunningen verbonden aan bepaalde voorwaarden zoals de maximumfrequentie, en dergelijke.

Door aldus haar soevereiniteitsrechten over haar luchtruim te doen gelden, wil een staat haar eigen maatschappijen beschermen en bevoordelen. In de praktijk zijn de ongeregelde vluchten gebonden aan unilaterale gouvernementele vergunningen, terwijl de toelating voor de geregelde diensten via bilaterale luchtvaartovereenkomsten worden verleend aan bepaalde door de regering aangeduide luchtvaartmaatschappijen.

8. In het kader van de ECAC (*European Civil Aviation Commission*) (14) werd op 30 april 1956 te Parijs een multilateraal verdrag ondertekend betreffende de commerciële rechten voor de niet-geregelde luchtvervoerdiensten (15). Deze overeenkomst heeft tot doel luchtvaartuigen, gebruikt op niet-geregelde commerciële vluchten binnen Europa, die de geregelde luchtdiensten van de verdragspartijen *niet* schaden, op de grondgebieden van deze staten vrijelijk toe te laten tot het opnemen en afzetten van personen, goederen en post. De verdragspartijen nemen de eerste twee vrijheden van de conventie van Chicago aan voor het ongeregeld verkeer ; verder worden de reserves op de drie commerciële vrijheden opgeheven voor de zogenaamde entity-charter (zie infra) (16) en voor de op zichzelf staande chartervluchten, dit betekent maar één vlucht per maand tussen twee verkeerscentra voor alle vliegtuigen waarover de vervoerder beschikt. Eveneens zullen de verdragspartijen soepeler optreden bij gebrek aan een redelijke rechtstreekse geregelde luchtverbinding (17). Het ongeregeld luchtvervoer werd hierdoor geliberaliseerd op *regionale* basis, zonder dat afbreuk werd gedaan aan het protectionisme van de geregelde luchtvaartlijnen.

(14) Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart.

(15) Goedgekeurd door de Belgische Wet van 7 april 1960, B.S. 27 juni 1960.

(16) Conventie van Parijs, 30 april 1956, art. 2, 1, c.

(17) NIJS, R., *Geregeld en ongeregeld luchtvervoer*, R.W., 1963-1964, kol. 2104-2114.

III. OMSCHRIJVING VAN HET CHARTERBEGRIJF (18).

9. Het charterbegrip is gegroeid uit de praktijk van het Angelsaksisch maritiem recht. Het werd aangepast om te voldoen aan de noden van het luchtvaartrecht en aldus meer en meer beperkt.

Eerst en vooral moet het onderscheiden worden van bepaalde financieringstechnieken zoals huurkoop, verkoop op afbetaling en leasing, die eigendomsoverdracht op het oog hebben. Dit is zeker niet het geval bij de charterovereenkomst.

De charterovereenkomst verschilt eveneens van de *locatio rei*, een huurovereenkomst waarbij een vliegtuig zonder bemanning als een zaak ter beschikking gesteld wordt van de huurder (19). De huurder krijgt de volledig vrije beschikking over de zaak; hij kan optreden als exploitant (20). Eventueel kan hij het vliegtuig aanwenden voor niet commerciële doeleinden, voor vredelievende doelstellingen, voor tentoonstellingen, Voor de juridische problemen in verband hiermee verwijzen wij naar de verbintenissenleer in het gemeen recht (21).

10. Het charterbegrip *sensu lato* omvat de *demise-charter*; dit is een overeenkomst waarbij een toestel wordt ter beschikking gesteld met piloot en/of ander vliegend personeel en waarbij de bemanning onder controle van de huurder komt te staan. De huurder zal dus volledig aansprakelijk zijn, zowel op het *operationele* als op het *commerciële*.

Demise-charter — in het Belgisch recht huurcharter genoemd — moet goed onderscheiden worden van de eigenlijke charter of transportcharter. Hieronder verstaat men een overeenkomst tussen de eigenaar van een toestel en een charterer waarbij een volledig uitgerust en bemand toestel ter beschikking wordt gesteld van de charterer om het transport van vracht of passagiers te verzekeren, en waarbij de eigenaar de operationele controle behoudt, terwijl de commerciële aansprakelijkheid bij de charterer ligt. Deze overeenkomst onderscheidt zich essentieel van de voorgaande doordat de chartermaatschappij zich verbindt tot het uitvoeren van een *vervoerprestatie*.

(18) PELICHET, M., *Responsabilité civile en cas d'affrètement et de location d'aéronefs au regard des conventions internationales*, Montreux, 1963.

DU PONTAVICE, E., *Encyclopédie Dalloz*, trefwoord *affrètement*, Paris, 1972, nr. 1-8.

SCHWEICKHARDT, A., *Le contrat d'affrètement de transport aérien dans une nouvelle perspective*, R.F.D.A., 1965, blz. 291-310.

SHAWCROSS & BEAUMONT, *On air law*, 1966, blz. 600-604.

DU PONTAVICE, E., *Le statut juridique des affrètements aériens dits charters*, R.G.A.E., 1970, blz. 241-257.

(19) *Affrètement coque nue*; (*bare hull charter*).

(20) Belgische wet van 27 juni 1937, art. 1, B.S. 26-27 juli 1937.

(21) B.W., art. 1708 e.v.

11. Op deze twee laatste overeenkomsten bestaan verschillende varianten: de banalisatie van vliegtuigen, de poolvorming, het interchange-akkoord en de substitutie.

De *banalisatie* heeft tot doel de exploitatie- en landingsrechten door de verhuurder verkregen, samen met het gebruik van het vliegtuig aan de huurder over te dragen. Hierbij is het niet relevant of het toestel al dan niet bemand is en of het een al dan niet onregelmatige vlucht betreft. Hieruit blijkt dat alleen bepaalde banalisatie-contracten zullen voldoen aan de vereisten van het charterbegrip.

Pool-vorming (22) is een vorm van economische samenwerking tussen verschillende maatschappijen; in elk van de gevallen moet worden nagegaan welke de juridische structuur precies is. Het meest geslaagde voorbeeld in Europa is dat van het *Scandinavian Air System of SAS*, een concertium van de Noorde DNL, de Deense DDL en de Zweedse SICA. Dergelijke vorm van samenwerking is toegelaten volgens de conventie van Chicago (23).

Het *interchange-agreement* is een akkoord gesloten tussen twee luchtvaartmaatschappijen om tijdelijk hun beperkt potentieel aan te vullen, zo ondermeer de charterovereenkomst tussen KLM en de VIASA, waarbij de KLM de beschikking heeft gekregen over een straalvliegtuig met Venezolaanse stuurhutbemanning, welke de verbinding tussen New-York en het Caraïbische gebied onderhoudt (24).

Substitutie kan voorkomen in de volgende omstandigheden. Nadat een chartermaatschappij zich ertoe verbonden heeft een bepaalde chartervlucht uit te voeren, gaat zij een nieuw, meer voordelig, contract aan waarbij de tweede charterer de beschikking krijgt over hetzelfde vliegtuig op hetzelfde ogenblik. Bijgevolg zal de chartermaatschappij zelf een gelijkaardig toestel moeten huren om haar verbintenissen ten opzichte van de eerste charterer te kunnen nakomen (25). Nu gaan wij dieper in op de verschillende juridische aspecten van huur- en transportcharter. In het kader van dit artikel beperken wij ons hierbij tot het reizigersverkeer.

(22) DUTHEIL DE LA ROCHERE, J., *La politique des Etats-Unis en matière d'aviation civile internationale*, Paris, 1971, blz. 90-93.

(23) Conventie van Chicago, 7 december 1944, art. 77 - 78 - 79.

(24) VAN DER BROEK, H., en MEYERING, N.W., *Bijdrage tot de studie van het aanvullend verdrag betreffende huur en charter van luchtvaartuigen*, R.W., 1962-1963, kol. 1147-1156.

(25) Trib. Comm. Liège, 17 mars 1970, *R.F.D.A.*, 1972, blz. 65-66.

IV. JURIDISCHE VERHOUDINGEN BIJ CHARTERCONTRACTEN (26).

§ 1. Huurcharter (27).

12. Hier stelt de chartermaatschappij een toestel ter beschikking met piloot en/of andere bemanningsleden aan de charterer, die de controle over hen verkrijgt. We staan voor een *onbenoemd* contract, waarin twee elementen terug te vinden zijn. Vooreerst vindt men er de huur van goederen — in casu een toestel — in terug, waarop de artikelen 1713 en volgende van het B.W. van toepassing zijn. Vervolgens een onbenoemd contract bestaande in het verlenen van diensten, gepresteerd door een derde. Immers de bemanningsleden, in dienst van de chartermaatschappij, komen operationeel onder de controle te staan van de charterer (28).

13. *Huur van goederen*. De chartermaatschappij moet het vliegtuig leveren in goede staat, luchtwaardig en geschikt voor het gebruik zoals overeengekomen in het contract. Zij moet instaan voor de grove herstellingen (29). De charterer, van zijn kant, moet de overeengekomen prijs betalen; daarnaast moet hij instaan voor de lopende herstellingen, hij moet het toestel gebruiken volgens de overeengekomen bestemming en het teruggeven in de staat waarin hij het heeft gekregen, rekening houdend met de normale slijtage. De sancties zijn die voorzien door het gemeen recht: het stilzwijgend ontbindend beding, de dwanguitvoering en de schadevergoeding.

14. *Verlenen van diensten, gepresteerd door een derde*. — De chartermaatschappij belooft aan de charterer de arbeidsprestatie van de bemanning. Deze blijft door een bediendenovereenkomst verbonden met de chartermaatschappij. Het toezicht wordt gedeeltelijk overgedragen aan de charterer voor de duur van het contract. Deze gedeeltelijke overdracht van rechten, uit overeenkomst van huur en diensten door de chartermaatschappij, gebeurt op basis van een overeenkomst sui generis. Daarop zijn van toepassing de algemene contractsnormen en per analogie de bijzondere regels inzake arbeidsovereenkomst en aannemingsovereenkomst.

(26) Bij charterovereenkomsten staat de (charter)maatschappij (*fréteur, owner, Vercharterer*) tegenover de charterer (*affréteur, charterer, Charterer*). De chartermaatschappij kan zowel een luchtvaartmaatschappij als een gespecialiseerde onderneming zijn, de charter een individu, een vereniging of een tour-operator.

(27) SCHWEIKHARDT, A., *Le contrat d'affrètement de transport dans une nouvelle perspective*, R.F.D.A., 1965 blz. 294-295.

(28) Cfr. het *Dienstverschaffungsvertrag* in het Duitse recht.

(29) B.W. art. 1720.

§ 2. Transportcharter (30).

15. Typisch is hier dat de chartermaatschappij de exclusieve leiding heeft voor het uit te voeren transport. De bemanning blijft immers onder haar toezicht staan. Statistisch is dit de meest voorkomende vorm van chartervervoer; op juridisch vlak echter geeft zij aanleiding tot de grootste moeilijkheden. Het betreft hier een *benoemde* overeenkomst, namelijk een ondernemingscontract en meer bepaald een vervoercontract. Het vervoercontract is een contract waarbij de ene partij zich verbindt, mits vergoeding door de andere partij, een zaak of een persoon, eventueel een derde, te vervoeren.

Een bijzonderheid is echter dat die derde niet vooraf aangeduid is. Het contract heeft immers betrekking op een bepaalde ruimte in een vliegtuig, die kan ingenomen worden door een onbepaald aantal passagiers. Wij sluiten ons aan bij de meerderheid van de rechtsleer die deze particulariteit niet essentieel genoeg acht, om de vervoerovereenkomst anders te kwalificeren. De juridische moeilijkheden zullen precies ontstaan omdat de charterer op zijn beurt contracten zal afsluiten met derden-passagiers. Hieruit blijkt een dualiteit van vervoercontracten (zie infra).

16. Het betreft hier essentieel een *resultaatverbintenis*, vermits de chartermaatschappij als schuldenaar een wel omschreven uitslag belooft. Inzake contractuele verantwoordelijkheid wordt de chartermaatschappij bijgevolg vermoed aansprakelijk te zijn voor een slecht uitgevoerde vervoerprestatie. Hieraan kan zij alleen ontsnappen door het leveren van het tegenbewijs.

17. De chartermaatschappij verbindt zich als vervoerder de overeengekomen ruimte in het aangeduide toestel ter beschikking te stellen van de charterer op het overeengekomen tijdstip. Het vliegtuig moet luchtwaardig en vliegklaar zijn. Vermits de maatschappij de controle behoudt over de bemanning voert zij het transport uit op haar eigen verantwoordelijkheid en zal de schade toegebracht aan derden op het aardoppervlak ter gelegenheid van het vervoer, integraal te haren laste vallen. De charterer moet de overeengekomen prijs betalen op het vastgestelde ogenblik. Ten opzichte van de chartermaatschappij staat hij geenszins in een band van ondergeschiktheid. Integendeel, hij heeft een zekere leiding bij de organisatie van de vlucht, die zich echter niet uitstrekt op het operationele plan.

(30) SCHWEIKHARDT, A., *Le contrat d'affrètement de transport aérien dans une nouvelle perspective*, R.F.D.A., 1965, blz 295 e.v.

PELICHET, M., *Responsabilité civile en cas d'affrètement et de location d'aéronef au regard des conventions internationales*, Montreux, 1963.

V. ONDERSCHIEDEN VORMEN VAN CHARTERCONTRACTEN.

§ 1. Volgens hun modaliteit.

18. Hierin onderscheidt men de *Time*- en de *Voyage Charter*. Bij *Time Charter* wordt gedurende een bepaalde tijd een vliegtuig ter beschikking gesteld, ongeacht de trajecten waarvoor het wordt aangewend. Het groter aantal landingsrechten, hiervoor vereist, maakt het tot een duurdere aangelegenheid. Omwille van het rendement, chartert men bijgevolg voor een langere periode. Daardoor zal de chartermaatschappij meestal verkiezen haar verantwoordelijkheid te beperken en de *bare hull charter* of de huurcharter voorstellen. Deze praktijk wordt vaak toegepast tussen vliegtuigmaatschappijen onderling.

19. Bij *Voyage Charter* krijgt de charterer de beschikking over de gehele of de gedeeltelijke capaciteit van een vliegtuig voor één reis of een serie van reizen en dit voor een welbepaald traject. Dit duidt op een beperkt aantal landingsrechten en maakt die chartervorm goedkoper. Een derde mogelijkheid is een combinatie van beide vormen; namelijk als de prijs van de chartervlucht berekend is op basis van de tijd die de uitvoering van het traject zal vereisen (31).

§ 2. Volgens hun vorm (32).

a. *Plane-load-charter* (33).

20. De meest oorspronkelijke vorm was de *entity-charter*. Bij een *single entity-charter* draagt één persoon de kosten van het vervoer van zijn medepassagiers voor eigen rekening. Essentieel is dus dat de kosten niet worden doorgerekend aan de passagiers. Zo werden onlangs regelmatig Jumbo-jets gecharterd door ondernemingen om hun verdelers en goede cliënten gratis te vervoeren naar promotiebijeenkomsten in het buitenland.

Bij een *groeps-entity-charter* gaat men een stap verder. Enkele personen huren samen een vliegtuig voor een gemeenschappelijk doel. Zij dragen zelf integraal de lasten van de hun ter beschikking gestelde plaatsen zonder ze door te rekenen aan hun medepassagiers.

21. De volgende ontwikkeling was de *pro-rata-charter*: de kosten van het vervoer worden verdeeld onder de passagiers, zonder dat de charterer echter winst maakt. Van dit systeem maken vooral organisaties en verenigingen gebruik.

(31) PELICHET, M., o.c.

(32) Bulletin Vragen en Antwoorden, Senaat, 1218, Vraag nr. 60, Vandezande, d.d. 16 mei 1973.

(33) THOMKA-GAZDIK, J.G., *Freedom of the air, Are inclusive tour charters sheduled or non sheduled servius*, Leiden, 1968, hoofdstuk 8.

Wanneer de chartermaatschappij een aangesloten lid is van de IATA (*International Air Transport Association* — zie infra), moet rekening gehouden worden met de IATA-resolutie 045. Om te voldoen aan de affiniteitsvereiste zal de vervoerde groep bepaalde voorwaarden moeten naleven. Zo zullen de leden een verplichte bijdrage moeten storten, reeds minimum zes maand voor de aanvang van de reis lid zijn van een organisatie of vereniging, wiens hoofddoel niet bestaat in het organiseren van reizen; de organisatie zal evenmin publiciteit mogen maken (34). Het moet dus gaan om bona fide leden. Deze voorwaarde wordt vaak ontdoken zowel door chartermaatschappijen als door charterers.

22. Om een nieuwe markt te scheppen werd in Europa de *Inclusive-Tour* charterformule uitgedacht. Hier charteren reisagentschappen — in België met vergunning A (35) — occasioneel of in serie de capaciteit van een toestel. Daarop wordt de reis door hen per brochure geadverteerd aan het groot publiek. Dit publieke aanbod betekent op indirecte wijze concurrentie met de regelmatige luchtvaartlijnen. Essentieel is eveneens dat in de prijzen, die forfaitair worden vastgesteld, alles inbegrepen is, met name de luchtreis, het landvervoer en de landaccommodatie. De passagier is dan ook gebonden aan een voorafbepaald schema en zal nooit de prijs van de verschillende onderdelen te weten komen. Wat de IATA-leden betreft moet volgens de resolutie 045 de minimumcharterprijs gelijk of groter zijn dan de goedkoopste retourprijs van het traject op een regelmatige luchtlijn. Niet-IATA-leden kunnen onder dit minimum gaan bij afwezigheid van interne reglementering hieromtrent, wat sommige IATA-leden ertoe bracht hun eigen resolutie niet in acht te nemen (36).

b. *Split-charter.*

23. Door de dringende noodzaak van een meer rendabele exploitatie van steeds grotere vliegtuigen werd de split-charter ingevoerd in 1964. Dit duidt op een combinatie van verschillende chartersystemen in éénzelfde vliegtuig: een pro-rata-chartergroep en een IT-groep, verschillende pro-rata-chartergroepen onderling of verschillende IT-groepen onderling. De totale capaciteit van het toestel mag maximaal onder drie groepen verdeeld worden, die elk tenminste veertig personen

(34) Dit wordt het verbod van *solicitation to the general public* genoemd.

(35) Belgische wet van 21 april 1965 houdende het statuut van de reisbureaus, B.S., 10 juni 1965

Zie ook in verband hiermee: LAFILI, L., *Het statuut van de reisbureaus in België*, Jura Falconis, 1971-1972, nr. 3, blz. 7 e.v.

(36) WASSENBERGH, H.A., *De plaats van de IT in de regeling van het internationale luchtvaartverkeer in Europa*, Tijdschrift voor Vervoerswetenschappen, 1963, blz. 183-202.

omvatten. Daarbij komt nog dat iedereen op hetzelfde punt moet vertrekken en dezelfde bestemming moet hebben (37).

c. ABC/TGC-systeem (38).

24. De meest recente ontwikkeling in het chartervervoer ressorteert onder de naam *advanced booking charter* of bevrachting met vóór-reservatie (39) voor vluchten van Europa naar Amerika en *travel group charter* (40) voor vluchten uit Amerika naar Europa. Omwille van de ontoereikendheid van de IATA-resolutie 045, weigerde de CAB (*Civil Aeronautic Board* — USA) nog verder reze resolutie te bekrachtigen. Immers, de daarin gestelde definitie van het begrip charter overschreed reeds lang haar grenzen, doordat ze soms regelrecht de concurrentie met de regelmatige luchtlijnen mogelijk maakte. Bovendien werd ze door verschillende IATA-leden ontrokken, die charterfilialen oprichtten, niet gebonden door de IATA-resoluties.

25. Het zoeken naar alternatieven leidde tot de conferentie van Ottawa in 1972, waar de CAB, de ECAC en Canada tot een unanieme verklaring kwamen inzake chartervluchten over de *Noord-Atlantische Oceaan*. Het voorgestelde systeem schakelt de affiniteitsvoorwaarde voor groepen uit. De groepen moeten bestaan uit minimum veertig personen en het vliegtuig dient minstens negentig dagen vooraf geheel of gedeeltelijk gehuurd te worden; de lijst van de deelnemers moet op dat ogenblik afgesloten zijn. De deelnemers van eenzelfde groep moeten samen reizen, zowel bij de heen- als bij de terugreis. De verblijfsduur, die normaal niet in de verkoopprijs is inbegrepen, moet minimum tien dagen bedragen in de winter en minimum veertien dagen in de zomer. Het doel van de voorgestelde regeling was te komen tot een rendabeler exploitatie van de onregelmatige luchtlijnen, vereist omwille van de steeds stijgende capaciteit van de nieuwe vliegtuigtypes.

Van de ECAC-leden aanvaardden alleen Italië, Denemarken, Zweden en Noorwegen niet, terwijl de IATA de verklaring grotendeels steunde. Vanaf 1 april 1973 werd het ABC/TGC-systeem niet alleen meer voor de transatlantische vluchten aangewend, maar bovendien uitgebreid tot de vluchten tussen Engeland, Spanje en Portugal.

(37) WASSENBERGH, H.A., *Aspects of air law and civil air policy in the seventies*, The Hague, 1970, blz. 51-104.

(38) Bulletin OACI, mei 1973.

(39) De gebruikelijke afkorting is ABC.

(40) De gebruikelijke afkorting is TGC.

VI. LUCHTVAARTREGLEMENTERING IN VERBAND MET CHARTER-VERVOER.

26. Het luchtrecht omvat het geheel van wetten en rechtsregels welke het verkeer en het gebruik van luchtvaartuigen reglementeert en de betrekkingen die daaruit ontstaan bepaalt en bestudeert (41). Het is een zeer jonge rechtstak, die zich oorspronkelijk inspireerde op het zeevaartrecht en nu een eigen ontwikkeling kent. Op het internationale plan wordt het beheerst door enkele multilaterale verdragen en heel wat bilaterale akkoorden en informele afspraken. Waar de internationale solidariteit te kort schoot, werden de leemten aangevuld door nationale wetgeving. Het is bijgevolg hoofdzakelijk geschreven recht.

§ 1. Internationale reglementering.

27. De conventie van Parijs van 13 oktober 1919 wordt aangezien als de grondwet van het international *publiek* luchtrecht. Hierbij werd aan het luchtruim een definitief statuut toegekend; onder invloed van de beschermingsidee die de verdragsluitende staten uit de eerste wereldoorlog hadden overgehouden, werd geöpteerd voor de volledige en uitsluitende soevereiniteit van elke mogendheid over zijn luchtruim. De principes van deze conventie werden overgenomen door de conventie van Chicago van 7 december 1944. Hoofddoel was de ontwikkeling te bevorderen van de internationale burgerlijke luchtvaart. De erkenning in artikel 1 van de absolute soevereiniteit van elke staat over zijn luchtruim doet dan ook erg bevreemdend aan. Tal van economische en politieke overwegingen op het einde van de tweede wereldoorlog kenden de luchtvaartuigen echter een grotere bewegingsvrijheid toe door het inschakelen van talloze beperkingen aan het soevereiniteitsbeginsel.

28. Op het *privaatrechtelijke* vlak dient de conventie van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer van 12 oktober 1929 als basis. Zij werd gedeeltelijk gewijzigd door het Protokol van Den Haag van 1955 en door het Protokol van Guatemala van 1971. Hoofdbrok hierin was de beperking van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder. Doordat de chartervluchten niet uitdrukkelijk uitgesloten werden, achtte de rechtspraak de conventie van Warschau ook op deze vluchten toepasselijk (42).

(41) VANDERPLANKEN, K., *Reglementering van de luchtvaart*, Tijdschrift voor Bestuurswetenschappen, 1965, blz. 92.

(42) District Court Atlanta, USA, 6 mai 1964, *R.F.D.A.*, 1964, blz 419.
Supreme Court, U.S., 10 juin 1968, *Rev. Trlm. Dr. Comm.*, 1969, blz. 312.

Om de passagiers van chartervluchten beter te beschermen, werd de conventie aangevuld door die van Guadalajara van 18 september 1961 inzake de unificatie van zekere regels met betrekking tot het internationaal luchtvervoer bewerkstelligd door een andere persoon dan de contracterende vervoerder (43). Vermeldenswaard is nog de overeenkomst van Rome van 1933 betreffende de schade veroorzaakt door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak, gewijzigd door de overeenkomst van Rome van 1952.

29. Verschillende internationale organisaties spelen een erg belangrijke rol in verband met het chartervervoer. Hun invloed wordt veelal onderschat. Daarom besteden we in de volgende nummers wat meer aandacht aan de voornaamste onder hen.

a. *De International Air Transport Association of IATA* (44).

30. De IATA is een niet-gouvernementele privaatrechtelijke internationale organisatie van luchtvaartmaatschappijen; het is een consultatief orgaan van de ECOSOC (45). Alle belangrijke luchtvaartmaatschappijen zijn vertegenwoordigd, uitgezonderd de maatschappijen van de USSR en de Chinese Volksrepubliek. De IATA neemt aldus ongeveer 88 % van het luchtverkeer op wereldvlak voor haar rekening. Zij telt 108 leden. Daarbij komt nog dat de USSR en de Chinese Volksrepubliek *in feite* de IATA-reglementen en -tarieven toepassen. Haar doelstellingen zijn ondermeer:

(a) de ontwikkeling aanmoedigen van regelmatige, veilige en economische vluchten;

(b) de internationale samenwerking bevorderen tussen de luchtvaartmaatschappijen bij de exploitatie van internationale luchtlijnen;

(c) samenwerking met de ICAO *International Civil Aviation Organization* en andere organisaties (46).

Hieruit blijkt al dadelijk dat de IATA het aantal chartervluchten binnen de perken van het redelijke wenst te houden. Enerzijds wil ze de eigen markt van de luchtvaartmaatschappijen beschermen door dirigistische en protectionistische maatregelen. Anderzijds wil ze de luchtvaartmaatschappijen toelaten onder bepaalde voorwaarden aan chartervervoer te doen, ondermeer IT- en ABC/TGC-vluchten (zie supra nrs. 22, 24 en 25).

(43) VAN DER BROEK, H., en MEYERING, N.W., *Bijdrage tot de studie van het aanvullend verdrag betreffende huur en charter van luchtvaartuigen*, R.W., 1962-1963, kol. 1129 e.v.

(44) GUILLOT, J., *L'économie du transport aérien. Libertés de l'air et échanges de droits commerciaux*, 1970, blz. 40.

JONGEBLOET-HAMERLIJNCK, R., *De ontwikkeling van het luchtrecht en de Europese samenwerking*, R.W., 1962-1963, kol. 1129 e.v.

(45) Economic and social Council of the United Nations.

(46) R.F.D.A., 1967, blz. 178.

Op te merken valt dat de gespecialiseerde bevrachters niet gebonden zijn door de beslissingen van de IATA. Dit laat hen meer vrijheid toe op het vlak van de prijzen en de algemene voorwaarden.

31. De IATA speelt een merkwaardige rol bij het bepalen van transport-tarieven en -voorwaarden. Hiervoor zijn vooral de Verkeersconferenties van belang. Gemakkelijkheidshalve werd de wereldbol in drie grote zones verdeeld, waaraan telkens een verkeersconferentie beantwoordt. Zij mogen afzonderlijk samenkomen en beslissingen nemen, maar in feite komen zij samen in algemene vergaderingen omwille van de interpenetratie van het luchtverkeer in de onderscheiden zones.

De drie zones zijn :

Zone 1 : Noord- en Zuid-Amerika en bijhorende eilanden, Hawaiï inclusief.

Zone 2 : Europa, Afrika en aansluitende eilanden, het Midden-Oosten ten westen van Iran.

Zone 3 : Azië vanaf Iran (inclusief), Australië, de Pacific-eilanden.

Om de twee jaar beslissen 250 à 300 experten in de vorm van resoluties over de te volgen luchtvaartpolitiek en passen zij de reglementeringen en tarieven aan. Elk lid beschikt over één stem in de algemene vergadering. Kan lid worden elke luchtvaartmaatschappij gemachtigd door een regering om een regelmatige luchtlijn uit te baten en die voldoet aan de voorwaarden om lid te worden van de ICAO. In die conferenties wordt nog altijd de unanimitétsregel gehuldigd, wat soms aanleiding geeft tot tariefoorlogen. Elke afgevaardigde beschikt in zijn zone over het veto-recht, hoe klein ook de maatschappij die hij vertegenwoordigt.

32. Het laatste woord komt toe aan de nationale regeringen. Meestal volgen zij de nationale luchtvaartmaatschappijen, die zelf immers het best in staat zijn hun eigen belangen te verdedigen. Eenmaal door de staten gehomologeerd, worden de resoluties op vastgestelde data van kracht. Speciaal hiervoor aangestelde *enforcement-officers* waken over de stricte naleving van de resoluties door de leden.

In verband met chartervluchten heeft de resolutie 045 een belang in geoef. Sommige landen die ze opgenomen hebben in hun nationale wetgeving, handhaven voorlopig de toepassing ervan in afwachting van het definitief in werking treden van de nieuwere chartertechnieken.

b. De International Civil Aviation Organisation of ICAO (47).

33. De ICAO is een gespecialiseerde instelling van de Verenigde Naties. Zoals de Verenigde Naties heeft zij een intergouvernementeel

karakter. Ze werd opgericht door de conventie van Chicago van 7 december 1944. Eén van haar doelstellingen is de soevereiniteit te waarborgen van de lidstaten bij het uitbaten van internationale luchttransportondernemingen.

34. Zoals elke gespecialiseerde instelling van de UNO bestaat de ICAO uit een algemene vergadering, een raad, vijf comités en een secretariaat-generaal. Op de algemene vergadering waren in 1967 116 staten vertegenwoordigd, elk beschikkend over één stem; een beslissing wordt genomen bij meerderheid van uitgebrachte stemmen, terwijl de meerderheid van de leden moet aanwezig zijn. De raad bestaat uit 27 leden en is verantwoordelijk ten opzichte van de algemene vergadering. De belangrijkste comités zijn het Transportcomité, dat zich ondermeer bezighoudt met het probleem van de *onregelmatige* vluchten, en het Juridisch Comité, dat projecten van conventies uitwerkt zoals de conventie van Rome van 1952, het Protokol van Den Haag van 1955, de conventie van Guadalajara van 1961.

De reglementen van de ICAO hebben slechts rechtskracht in het interne recht van de staten-leden door de tussenkomst van de onderscheiden nationale wetgevers. Toch zijn de staten, zo zij een beslissing goedkeurden, verplicht hun nationale wetgeving hiermee in overeenstemming te brengen.

c. De European Civil Aviation Commission of ECAC (48).

35. De ECAC kan beschouwd worden als een onderdeel van de ICAO, vermits zij eveneens een intergouvernementele organisatie op regionale schaal is in het kader van de Raad van Europa. De politiek, nagestreefd door de ECAC in verband met chartervluchten verschilt duidelijk van deze van de IATA; zij is liberaler en stuurt aan op uitbreiding van het charterverkeer. Desondanks streeft zij ernaar IATA- en niet-IATA-leden een gelijke kans te geven op het vlak van de concurrentie. Daarom stelde zij voor de affiniteitsvoorwaarde eveneens voor niet-IATA-leden verplichtend te maken. Hierop reageerden deze laatsten door massale ontduiking van deze voorwaarde, ondermeer door het oprichten van fictieve affiniteitsgroepen, door het vragen van een zeer laag lidmaatschapsgeld, ... De IATA-leden stichtten trouwens gespecialiseerde charterfilialen om aan deze concurrentie het hoofd te bieden, bvb. Condor voor Lufthansa, Sobelair voor Sabena.

36. Op 11 juni 1971 werd door de gespecialiseerde charterondernemingen te Straatsburg de *International Air Carriers Association* of *IACA* opgericht. Deze organisatie stond alleen open voor niet-leden van een vereniging of van een internationale organisatie van regel-

(48) DU PONTAVICE, E., *Encyclopédie Dalloz*, trefwoord *affrètement*, Paris, 1970, nr. 6. Règles du transport à la demande, *R.F.D.A.*, 1971, blz. 270.

matig luchtvervoer. Ook filialen van IATA-leden werden uitgesloten. Deze laatsten verenigden zich op hun beurt in de *Air Charters Carriers Association of ACCA* (49).

§ 2. Nationale reglementering (50).

37. In het intern Belgisch recht moet hoofdzakelijk verwezen worden naar administratieve rechtsregelen. Door de wet van 16 november 1919 werd de regering gemachtigd de luchtvaart te regelen door middel van koninklijke besluiten (51).

Zo is de exploitatie van ongeregeld luchtvervoer onderworpen aan de machtiging van de Minister, belast met het bestuur der luchtvaart of zijn afgevaardigde, in casu het Bestuur der Luchtvaart (52). De machtigingen mogen alleen verleend worden aan Belgische natuurlijke personen en aan rechtspersonen naar Belgisch recht, wanneer :

- (a) het toezicht op de onderneming werkelijk door Belgen wordt uitgeoefend ;
- (b) als tenminste twee derde van de hoofdelijke vennoten, van de beherende vennoten, van de beheerders, van de zaakvoerders of lasthebbers Belg zijn ;
- (c) als tenminste twee derde van de onder het regime van de vereniging vallende kapitalen aan Belgen toebehoort (53).

38. Daarnaast wordt eveneens vereist dat de natuurlijke persoon of rechtspersoon, die een exploitatiemachtiging aanvraagt, eigenares is van tenminste één vliegtuig, beantwoordend aan alle technische eisen voorzien in het M.B. van 13 februari 1970 en ingeschreven op haar naam in het Belgisch luchtvaartregister. De ondernemer moet ervoor zorgen dat *alle* luchtvaartuigen beantwoorden aan de veiligheidsvoorschriften van het M.B. van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten geno-

(49) Bulletin OACI, mei 1972, 25.

IACA, Constitution, R.F.D.A., 1971, blz. 342-343.

(50) NIJS, R., *Geregeld en ongeregeld luchtvervoer*, R.W., 1963-1964, kol. 2104-2112.

(51) Belgische wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, art. 1. K.B. 18 augustus 1938 houdende algemeen reglement betreffende de luchtvaart, de politie der luchtvaartterreinen en het gebruik van de door de Staat beheerde openbare luchtvaartterreinen, B.S., 10 december 1938.

K.B. 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, B.S., 26 maart 1954.

K.B. 12 maart 1965 tot wijziging van K.B. 15 maart 1954, B.S., 7 mei 1965.

(52) K.B. 18 augustus 1938, art. 19 en K.B. 15 maart 1954, art. 95. Zie in verband hiermee het arrest COBETA, R. v. St., 3 juli 1952, *Arr. R. v. St.*, 1952, blz. 710 e.v.

Het bestuur der Luchtvaart moet duidelijk worden onderscheiden van de Regie der Luchtwezen.

(53) K.B. 12 maart 1965, art. 4 § 1.

Deze vereiste komt neer op de aanvaarding van de controletheorie die in het scheepvaartrecht verworpen werd ; daar geldt het criterium van de hoofdzetel.

men worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer (54).

De machtiging tot het exploiteren van ongeregeld luchtvervoer is algemeen of speciaal. De speciale machtiging voor chartervervoer wordt tot opzeggens toe verleend. Zij kan *ten allen tijde* worden ingetrokken (55).

39. De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, stelt de eisen vast voor het verlenen van de toelating vóór het uitvoeren van elke chartervlucht (56). Het bestuur der luchtvaart heeft daartoe een controlerecht op economisch, administratief en technisch vlak. Vermits de charteractiviteiten steeds een internationaal karakter hebben, vallen zij eveneens onder de toepassing van de regelen die het betrokken land krachtens de vigerende overeenkomsten heeft opgelegd. Bij het onderzoek van de aanvragen voor het uitvoeren van ongeregelde vluchten wordt rekening gehouden met de behandeling die de Belgische vervoerders van de zijde van de vreemde administraties genieten (57).

40. Nu wordt de procedure beschreven inzake toelating voor het uitvoeren van niet-geregelde vluchten (58).

a. Bevrachtingsvluchten voor IT-reizen waarvan de tijdsduur langer is dan één week.

41. De aanvraag dient de volgende gegevens en bescheiden te bevatten :

- (a) naam en zakenadres van de vervoerder ;
- (b) inschrijvingskenmerken en type van de luchtvaartuigen & aantal zitplaatsen ;
- (c) volledige reisweg, data en uurregeling ;
- (d) naam en zakenadres van de bevrachter ;
- (e) minimum verkoopprijs voor het publiek per passagier ;
- (f) publiciteit waardoor de IT-reis onder de aandacht van het publiek wordt gebracht.

42. De tarifaire voorwaarden waaraan deze bevrachtingsvluchten met Europese bestemmingen of naar het Middellands zeegebied moeten voldoen zijn de volgende.

(54) M.B. 13 februari 1970, B.S., 4 april 1970, vooral hfdst. 2, art. 1, en hfdst. 3, art. 4.

(55) K.B. 12 maart 1965, art. 3.

(56) K.B. 12 maart 1965, art. 4, § 2. Uit het hoger vermeld COBETA-arrest blijkt dat de toelating werd verleend omdat die exploitatie van ongeregeld luchtverkeer helemaal geen aanleiding zou geven tot verwarring met geregelde diensten van luchtvervoer, zowel internationale als nationale. R. V. St., 3 juli 1952, *Arr. R. V. St.*, 1952, blz. 710 e.v.

(57) Bulletin Vragen en Antwoorden, Senaat 1218, vraag nr. 60, Vandezande, 16 mei 1973.

(58) Procedure inzake toelating voor het uitvoeren van niet-geregelde vluchten bij toepassing van de artikelen 95 tot 97 van het K.B. van 15 maart 1954 en 12 maart 1965 tot regeling van de luchtvaart.

De geadverteerde reissom per passagier moet tenminste één van de hieronder aangegeven percentages van het laagst vergelijkbare IATA-retourtarief voor het algemene publiek op lijndienst-verbindingen bedragen :

- (a) 100 % ten aanzien van vluchten die plaats hebben tijdens de week-ends van het topseizoen ;
- (b) 80 % buiten de week-ends van het topseizoen ;
- (c) 80 % tijdens de week-ends van het seizoen ;
- (d) 70 % buiten de week-ends van het seizoen ;
- (e) 60 % buiten het seizoen.

Hierbij wordt verstaan onder :

- topseizoen : de periode van 27 juni tot 12 augustus 1974 ;
 - seizoen : de periodes van 1 april tot 26 juni en van 13 augustus tot 31 oktober 1974 ;
 - buiten seizoen : de periode van 1 november 1973 tot 31 maart 1974 ;
 - week-ends lopen van vrijdag 10.00 u. GMT tot zondag 19.00 u. GMT.
- Bij overlapping van seizoenen is de datum van vertrek doorslaggevend.

43. De bevrachtingsvluchten met andere bestemmingen dan deze onder (2) aangehaald, zijn in principe niet toegelaten, indien de verkoopprijs voor het publiek beneden de laagst vergelijkbare minimumprijs ligt die op geregelde dienst wordt toegepast. Deze regel werd overgenomen uit de IATA-resolutie 045. Volgens deze resolutie moet de verkoopprijs van chartertickets op Noord-Atlantische vluchten minimum 110 % van het IATA-retourtarief bedragen.

44. De aanvragen betreffende de bevrachtingsvluchten voor IT-reizen, die uitsluitend schriftelijk moeten geschieden, dienen vooraf, voor elke vlucht afzonderlijk, in drievoud, ingediend worden bij het Bestuur der Luchtvaart.

b. Bevrachtingsvluchten die niet onder de aandacht van het publiek worden gebracht.

45. Hieronder verstaat men vluchten gecharterd door beroeps-, studenten-, sociale of andere verenigingen of groeperingen en voorbehouden aan hun leden.

46. De aanvraag dient de volgende gegevens en bescheiden te bevatten :

- (a) naam en zakenadres van de vervoerder ;
- (b) inschrijvingskenmerken en type van het vliegtuig & aantal zitplaatsen ;
- (c) volledige reisweg, data en uurregeling ;
- (d) *doel* van de vlucht ;
- (e) naam en adres van de bevrachter ;
- (f) aantal passagiers ;

(g) de verbintenis in de vorm opgelegd door de IATA-resolutie 045 (59).

47. Daarbij moet bij bevrachtingsvluchten voor studenten voldaan zijn aan bijzondere voorwaarden :

(a) deze vluchten moeten gepatroneerd zijn door een erkende studentenorganisatie of -instelling ;

(b) de deelnemers aan wie deze vlucht wordt voorbehouden, moeten tot één van de hierna vermelde categorieën behoren :

— studenten tot 30 jaar, die dagcolleges volgen aan een erkende universiteit of een andere instelling van hoger onderwijs ;

— leerlingen van 16 tot 22 jaar, die in een erkende onderwijsinrichting minstens gedurende één schooljaar een volledig leerprogramma volgen ;

(c) worden eveneens tot deze vluchten toegelaten :

— de leden van het onderwijzend personeel of andere personen die de leiding hebben over de deelnemende studentengroepen, op voorwaarde dat het aantal groepsleiders niet hoger is dan de leiding van elke groep eist ;

— de echtgenoten van de personen die van deze vluchten kunnen genieten evenals de kinderen ten hunnen laste, tot en met de leeftijd van 18 jaar, wanneer ze in hetzelfde vliegtuig als de begunstigde plaats nemen ;

(d) oud-studenten en oud-leerlingen worden eveneens op deze vluchten aanvaard tot 31 december van het jaar waarin ze hun studies hebben beëindigd ;

(e) worden uitgesloten van deze vluchten :

— studenten met een beperkt leerprogramma en leerlingen die avondlessen, lessen per briefwisseling of tijdelijk georganiseerde lessen volgen ;

— personen die reeds gedurende een zekere tijd gewerkt hebben in betaald dienstverband en een herscholingscursus volgen in het kader van hun loopbaan of om naar een andere loopbaan over te gaan ;

(f) elke student dient zijn studentenkaart bij zich te hebben.

Deze regeling is door alle ECAC-leden aanvaard.

48. Supplementaire voorwaarden waaraan beroeps-, sociale of andere verenigingen evenals hun leden dienen te voldoen voor bevrachting van vliegtuigen :

(a) de vereniging mag niet als hoofddoel het reizen of het luchtvervoer hebben ;

(b) zij moet tenminste twee jaar wettelijk bestaan ;

(c) zij dient een chronologisch register te bezitten met de ledenlijst ;

(d) iedere deelnemer aan een bevrachte vlucht dient tenminste zes

maand lid te zijn vóór de aanvang van de vlucht en zijn bijdragen te hebben betaald ; hij moet zijn lidkaart bij zich hebben ;

(e) de inlichtingen betreffende de vlucht mogen slechts bekendgemaakt worden door folders en omzendbrieven van de vereniging die bestemd zijn voor haar leden ; elke vorm waarbij de deelneming aan de reizen onder de aandacht van het publiek wordt gebracht, rechtstreeks of onrechtstreeks, is verboden ;

(f) de vereniging moet een vliegtuig bevrachten voor een groep van tenminste veertig leden ;

(g) de deelnemers mogen vergezeld zijn van de onder hetzelfde dak wonende familieleden.

Deze regeling is door alle ECAC-leden aanvaard.

49. Het Bestuur der Luchtvaart behoudt zich het recht voor van de vervoerder het bewijs te eisen en er de juistheid van na te gaan dat de verenigingen of groeperingen werkelijk voldoen aan de voorwaarden hierboven gesteld. Dit wordt geverifieerd aan de hand van de statuten.

50. De aanvragen betreffende deze bevrachtingsvluchten moeten, in drievoud, minstens 30 dagen voor de voorziene datum van de vlucht toekomen bij het Bestuur der Luchtvaart.

c. Andere niet-geregelde vluchten.

51. Hieronder verstaat men vluchten voor IT-reizen met een maximale duur van 7 dagen en vluchten naar aanleiding van bijzondere gebeurtenissen ondermeer van sportieve aard.

De aanvraag dient de gegevens en bescheiden te bevatten vermeld in nr. 46 onder de letters a tot en met f. Bovendien moet de aard en de hoegrootheid van de eventuele vracht worden aangegeven.

52. Wanneer de eindbestemming bediend wordt door regelmatige lijndienstverbindingen zijn de chartervluchten van korte duur in principe slechts toegestaan 's zaterdags, 's zondags en op feestdagen.

53. De aanvraag moet in principe minstens drie dagen vóór de datum van de beoogde vlucht toekomen bij het Bestuur der Luchtvaart.

Wat betreft de mini-trips bestaan er geen tarifaire voorwaarden en is er dus evenmin prijscontrole.

54. Wat betreft de ABC/TGC-charters moet men minimum zestig dagen vooraf de hoofdlijst van de ingeschreven passagiers doorgeven aan het Bestuur der Luchtvaart ; daarbij kan men een wachtlijst voegen, waarvan de passagiers tot maximum 15 % de hoofdlijstpassagiers mogen vervangen tot dertig dagen voor het vertrek.

55. De door het Bestuur der Luchtvaart uitgereikte toelatingen stellen niets voorop omtrent de beslissingen van de desbetreffende buitenlandse luchtvaartautoriteiten.

56. De controle door het Bestuur der Luchtvaart gebeurt preventief. In de praktijk hangt het al dan niet verlenen van een toelating hoofd-

zakelijk af van het al dan niet bestaan van een regelmatige luchtverbinding met die bestemming verzorgd door de SABENA.

57. Het Belgisch luchtrecht geeft nergens een definitie van het begrip exploitatie, maar omschrijft wel de exploitant van een luchtvaartuig als iemand die er de beschikking over heeft en er voor eigen rekening gebruik van maakt. Wanneer de naam van de exploitant niet ingeschreven is in het register der luchtvaart of in een ander officieel document, wordt de eigenaar vermoed exploitant te zijn tot het bewijs van het tegendeel (60).

VII. HET PROBLEEM VAN DE AANSPRAKELIJKHEID.

58. Het probleem van de aansprakelijkheid werd scherp gesteld door het groter aantal luchtvaartrampen bij chartervluchten (61). Zo verongelukten tijdens de periode van 1956 tot 1966 ongeveer vijf maal meer passagiers en bemanningsleden bij chartervluchten dan bij regelmatige vluchten. Omdat beide soorten vluchten moeten voldoen aan dezelfde veiligheidsvoorschriften inzake vliegwaardigheid, technische controle, enz. ..., dienen de oorzaken elders te worden gezocht. Chartermaatschappijen maken veelal gebruik van oudere vliegtuigtypes, afgeschreven door de geregelde luchtvaartmaatschappijen. Desondanks ligt de hoofdoorzaak bij de *menselijke* factor: minder strenge aanwervingscriteria, oververmoeide bemanningen (62), grotere navigatiemoeilijkheden door gebruik van minder geperfectioneerde vliegvelden.

59. De aansprakelijkheid van de vervoerder berust op een essentieel bestanddeel van het vervoercontract, namelijk de veiligheidverplichting (63).

60. Het regime van de aansprakelijkheid werd voor het eerst geregeld door de Conventie van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer van 12 oktober

(60) Belgische wet van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919 i.v.m. de reglementering van de luchtvaart, art. 1, B.S., 26-27 juli 1937.

(61) *Journal of Transport, Economics and Policy*, volume II, 1968, blz. 71.

(62) Het hoofdstuk van de afdeling verrichtingen stelt de regelen vast waarbij de vliegtijd van het stuurpersoneel is beperkt evenals de perioden tijdens dewelke het voor de vliegtijd moet beschikbaar zijn. Zij moeten eveneens voldoende rusttijden voorzien, zodanig dat de veiligheid van een vlucht niet in gevaar wordt gebracht door vermoeidheid, optredende, hetzij tijdens een vlucht of een serie van vluchten, hetzij tijdens een bepaalde periode waarin buiten de vluchten ook ander werk wordt verricht. Deze regelen worden door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart goedgekeurd. M.B. 13 februari 1970, hfdst. 3, art. 4, B.S., 4 april 1970.

(63) Deze veiligheidsverplichting berust volgens de Amerikaanse doctrine op delictuele basis (tort) in tegenstelling tot de continentale doctrine, die het ziet als een contractuele verplichting.

1929 (64). De Conventie heeft betrekking op het internationaal vervoer per vliegtuig tegen vergoeding, al dan niet ondernomen door een luchttransportonderneming, of gratis, mits uitgevoerd door een luchttransportonderneming (65). De hoofdbedoeling van de Conventie was de aansprakelijkheid te beperken van de vervoerder. De *ratio legis* hiervan is de ontwikkeling van de luchtvaart te stimuleren.

61. Ingeval van lichamelijk letsel, vertraging en verlies of beschadiging van reisgoed wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder vermoed (66). Daar kan hij niet aan ontsnappen, maar hij kan het vermoeden weerleggen als hij bewijst dat hij en zijn aangestelden alle noodzakelijke maatregelen hebben getroffen om de schade te vermijden of onmogelijk voorzorgsmaatregelen konden nemen (67). Ingeval de benadeelde persoon zelf een fout heeft begaan of eraan heeft meegewerkt, leidt dit tot gedeelde aansprakelijkheid of ontheffing van aansprakelijkheid in hoofde van de vervoerder (68). Essentieel is dat de benadeelde persoon de bewijslast niet draagt en dat de vervoerder hem geen volledige exoneratie zal kunnen tegenstellen.

Het bedrag van de vergoeding wordt voor wat betreft de passagier maximaal gesteld op 250.000 goud franks per persoon en voor wat betreft de bagage op 5.000 goud franks per persoon (69). De vervoerder kan echter geen lager plafond bedingen (70). De verjaringstermijn voor het instellen van de vordering is gesteld op twee jaar (71).

62. De beperkingen van de Conventie worden niet toegepast, als de benadeelde persoon een intentionele fout of roekeloosheid kan bewijzen in hoofde van de vervoerder of van zijn aangestelden (72), als

(64) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, door België geratificeerd op 13 juli 1936; Belgische wet van 6 april 1936, *B.S.*, 24 september 1936.

R.P.D.B., tome XIV, Brussel, 1953, nrs. 167-181, blz. 855 e.v.

(65) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 1.

(66) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 17-18-19.

(67) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 20, 1.

Trib. Comm. Seine, 20 décembre 1963, *R.F.D.A.*, 1964, 413.

Art. 20, 2 van de Conventie van Warschau werd immers afgeschaft door art. 10 van het Protocol van DEN HAAG van 28 september 1955.

(68) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 21.

(69) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 22, 4: Les sommes indiquées ci-dessous sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

(70) Conventie van Warschau, art. 22, aangepast door het Protocol van Den Haag van 28 september 1955, art. 11; dit laatste werd geratificeerd door België op 27 augustus 1963.

(71) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 29.

Cour d'Appel des Etats-Units, 29 décembre 1970, *R.F.D.A.*, 1971, blz. 195. *Trib. 1^o instance Genève*, 9 décembre 1958, *R.F.D.A.*, 1959, blz 405.

(72) Conventie van Warschau art. 25, 1, vervangen door het Protocol van Den Haag, art. 13.

de vervoerder aan de benadeelde persoon geen ticket afleverde (73) of een ticket zonder *duidelijke* verwijzing naar de toepasselijkheid van de Conventie (74) en tenslotte wanneer in de overeenkomst tussen de vervoerder en de benadeelde persoon een hogere vergoeding is bedongen (75).

63. Omtrent de vraag naar de toepasselijkheid van de Conventie van Warschau op het chartervervoer is de rechtsleer grondig verdeeld (76). De rechtspraak daarentegen achtte de Conventie toepasselijk vermits de chartervluchten daarin niet expliciet werden uitgesloten (77), dit op voorwaarde dat de chartermaatschappij en de charterer in hun overeenkomst uitdrukkelijk naar de Conventie van Warschau verwijzen. Immers, bij het ontbreken van een wet of een internationaal verdrag, is alleen het chartercontract toepasselijk (78).

64. Een lacune in de Conventie is dat zij nergens een definitie geeft van de term *vervoerder*. Wie is eigenlijk de vervoerder bij chartervluchten? De eigenaar, de exploitant of de charterer? Uit de Conventie blijkt dat de vervoerder niet noodzakelijk diegene is die deelnam aan het contract met de derde-benadeelde (79). De Belgische rechtsleer baseert zich op het onderscheid tussen huur- en transportcharter. Zij beschouwt de chartermaatschappij als vervoerder aansprakelijk ten opzichte van de passagiers als de bemanning onder haar controle en leiding blijft en zij de technische controle van het vliegtuig blijft waarnemen, met andere woorden in het geval van transportcharter. Bij alle andere chartervormen beschouwt zij de charterer als vervoerder (80).

65. Opdat de chartermaatschappij zich zou kunnen beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid van de Conventie van Warschau ten opzichte van de derde-benadeelde, moet deze laatste hiervan op de hoogte zijn. Om zich te beschermen tegen de eventuele nalatigheid van de charterer, kan de chartermaatschappij toch haar aansprakelijkheid beperken door het afleveren van een ticket op *haar*

(73) Conventie van Warschau, art. 3, 2, vervangen door het Protocol van Den Haag, art. 3, b.

District Court Atlanta, USA, 6 mai 1964, *R.F.D.A.* 1964, blz. 419.

(74) Court of Appeal, USA, 16 december 1966, *R.F.D.A.*, 1968, blz. 432.

District Court New-York, USA, 10 april 1969, *R.F.D.A.*, 1969, blz. 427.

(75) Conventie van Warschau, art. 22, 1, aangepast door het Protocol van Den Haag, art. 11, 1.

(76) PELICHET, M., *Responsabilité civile en cas d'affrètement et de location d'aéronet au regard des conventions internationales*, Montreux, 1963, blz. 140 e.v.

(77) Supreme Court U.S., 10 juni 1968, *Rev. Trim. Dr. Comm.*, 1969, blz. 312.

District Court Atlanta, USA, 6 mai 1964, *R.F.D.A.*, 1964, blz. 419.

(78) Paris, 19 décembre 1964, *R.F.D.A.*, 1965, blz. 346.

(79) Conventie van Warschau, 12 oktober 1929, art. 30, 2.

(80) R.P.D.B., tome XIV, Bruxelles, 1953, nr. 180, blz. 857.

Appel Dijon, 31 janvier 1968, *R.F.D.A.*, 1968, blz. 335 e.v.

naam aan de derde-passagier. Aldus ontstaat een rechtstreekse band tussen de chartermaatschappij en de derde.

66. Om de passagiers bij chartervluchten beter te beschermen, werd op 18 september 1961 de Conventie van Guadalajara ondertekend. Deze beoogt de eenmaking van zekere regels met betrekking tot het internationaal luchtvervoer bewerkstelligd door een ander persoon dan de contracterende vervoerder (81). Zij vond haar oorsprong in een strekking in de jurisprudentie die als vervoerder beschouwde de gene die het contract met de derde heeft gesloten (82).

De Conventie maakt dan ook een onderscheid tussen de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder. *Contractueel* vervoerder (83) is hij die partij is bij een vervoercontract, geregeld door de Conventie van Warschau en gesloten met een passagier of diens vertegenwoordiger. *Feitelijk* vervoerder (84) is hij die het transport geheel of gedeeltelijk uitvoert (85).

67. Door het contract met de passagier moet de contractuele vervoerder onderworpen zijn aan de Conventie van Warschau. De feitelijke vervoerder wordt nu eveneens onderworpen aan de Conventie van Warschau bij de uitvoering van een deel of het geheel van het vervoer op basis van de overeenkomst tussen de contractuele vervoerder en de passagier. De passagier kan dus *twee* debiteurs aanspreken, de contractuele vervoerder voor het geheel van het vervoer, de feitelijke vervoerder voor het gedeelte dat hij presteert (86).

68. Daden of nalatigheden van de feitelijke vervoerder of zijn aangestelden worden eveneens geacht die te zijn van de contractuele vervoerder. Daden of nalatigheden van de contractuele vervoerder of van zijn aangestelden, worden eveneens geacht die van de feitelijke vervoerder te zijn. Nochtans zal zijn aansprakelijkheid beperkt blijven tot hetgeen bepaald is in artikel 22 van de Conventie van Warschau (87). De feitelijke vervoerder zal expliciet moeten instemmen om zijn aansprakelijkheid te vergroten (88).

(81) Ondertekend door België op 28 november 1961, geratificeerd op 6 mei 1969, in werking getreden op 4 augustus 1969.

(82) Appel Lyon, 12 novembre 1951, *R.F.D.A.*, 1951, 440, en Cass. fr., 11 juin 1956, *R.F.D.A.* 1957, blz. 31.

Trib. féd. Suisse, 12 mars 1957, *R.F.D.A.*, 1958, blz. 82.

Trib. 1^o instance Genève, 9 décembre 1958, *R.F.D.A.*, 1959, blz. 405

(83) *Transporteur contractuel ; contracting carrier.*

(84) *Transporteur de fait ; actual carrier.*

(85) Conventie van Guadalajara, art. 1, b - c, ondertekend door België op 28 november 1961, geratificeerd op 6 mei 1969 en in werking getreden op 4 augustus 1969.

(86) Conventie van Guadalajara, art. 2.

(87) Zie nr. 61. Het bedrag is maximaal 25.000 goud franks per persoon en 5000 goud franks voor de bagage.

(88) Conventie van Guadalajara, art. 3.

69. De passagier wordt hierdoor beschermd tegen de insolventie van één van beide debiteurs, die nochtans niet hoofdelijk verbonden zijn. Wanneer de feitelijke vervoerder echter achteraf een ander vervoerder contracteert tot het uitvoeren van het transport dan heeft de tweede vervoerder geen relatie met de passagier op basis van de Conventie van Warschau, noch met de contractuele vervoerder. De Conventie van Guadalajara is hier dus niet toepasselijk (89).

Moeilijkheden ontstaan als de staten de conventie van Warschau en die van Guadalajara niet allebei ondertekend hebben. Immers, slechts weinig landen hebben deze laatste conventie aanvaard. In principe wordt in dit geval het gemeen recht toegepast.

VIII. ONDERZOEK VAN ENKELE CONTRACTUELE BEDINGEN.

70. Vooraf moet een onderscheid gemaakt worden tussen de contracten van de luchtvaartmaatschappijen en die van de gespecialiseerde maatschappijen. De eerste hebben eerder het karakter van een toetredingscontract; de tweede laten meer over aan de vrije wil en de vindingrijkheid van de partijen (90).

71. Vooral omwille van bewijsredenen zal de charterovereenkomst geschreven zijn. IATA-leden zijn hiertoe zelfs verplicht. In één geval mag hiervan afgeweken worden, namelijk wanneer het contract zo laat tot stand komt, dat er gebrek aan tijd is, maar dan moet het uiterlijk zeven dagen na het begin van de vlucht geschreven en getekend worden (91).

72. Bij het onderzoeken van de onderlinge verplichtingen, valt meteen op dat de bedingen vooral afgestemd zijn op de transportcharter. De chartermaatschappij verschaft het volledig uitgeruste toestel, de brandstof en de volledige bemanning. De gezagvoerder neemt alle operationele beslissingen; dit zijn de beslissingen omtrent de uitvoering en de wijze van uitvoering van de vlucht op technisch gebied (92). De vereiste landingsrechten moeten door de maatschappij bekomen worden. Meestal zal zij ook op zich nemen de noodzakelijke vergunningen aan te vragen, maar ze zal niet instaan voor het weigeren of het intrekken van de vergunningen door de bevoegde instanties. De rechtspraak aanvaardt in ieder geval dat er op haar een zekere plicht rust om de charterer op de hoogte te brengen van de vigerende voorschriften daaromtrent (93). De charterer moet de overeengekomen

(89) IATA-Bulletin n° 34, 1966, blz. 89.

(90) Voor ons onderzoek beperkten wij ons tot de contracten van enkel Europese maatschappijen. Immers in Canada en de USA legt de regering heel wat meer dwingende regels op in verband met charterclausules.

(91) IATA-resolutie 045, art. 10.

(92) M.B. 13 februari 1970, hfdst. 3, art. 1, B.S., 4 april 1970.

(93) Cass. fr., 1 décembre 1970, *R.F.D.A.*, 1971, nr. 25, blz. 158 e.v.

prijs betalen op de vastgestelde datum. Hij dient ervoor te zorgen dat de passagiers tijdig aanwezig zijn en voorzien zijn van de nodige documenten. Zoniet zal hij gehouden zijn tot het betalen van overstaangelden (94). Hij heeft de commerciële leiding; dit betekent dat hij het risico draagt om de gecharterde capaciteit vol te krijgen, dat hij het aantal passagiers bepaalt en beslist inzake vertrekdatum, plaats van vertrek en reisfrequentie. Doorgaans is subcharter slechts mogelijk na uitdrukkelijke toelating van de chartermaatschappij.

§ 1. Clause inzake aanduiding van het toestel (95).

73. Gewoonlijk wordt alleen het type van toestel aangeduid. In dit geval kiest de chartermaatschappij één van haar toestellen uit, beantwoordend aan het overeengekomen type. Zelfs al is het toestel specifiek bepaald, dan nog moet aan de chartermaatschappij de mogelijkheid worden geboden om een toestel van hetzelfde type en kwaliteit ter beschikking te stellen, tenzij dit een essentieel bestanddeel uitmaakte van het contract. In dit laatste geval is de chartermaatschappij niet verplicht een ander toestel ter beschikking te stellen, bij schade aan het aangeduide toestel buiten haar fout. Enerzijds zal zij bevrijd zijn van haar verplichting, anderzijds zal zij de overeengekomen prijs niet kunnen opvorderen en het reeds betaalde voorschot moeten teruggeven.

74. In de praktijk wordt meestal een bepaald type vliegtuig overeengekomen, en de chartermaatschappij behoudt zich daarenboven het recht voor dit type te vervangen door een ander gelijkaardig type, zonder dat daardoor aan de overeenkomst iets gewijzigd wordt.

75. Als tengevolge van substitutie van het gecharterde vliegtuig, een hogere prijs voor het vervangingstoestel ten laste valt van de chartermaatschappij, mag zij deze niet doorrekenen aan de charterer (96).

§ 2. Prijs, kosten en betalingsmodaliteiten (97).

76. De prijs omvat meestal de normale onderhouds- en exploitatiekosten voor de vliegtuig, de bezoldiging van de bemanning en alle ladings- en landingskosten. Zijn doorgaans uitgesloten, de kosten

(94) Dit zijn vergoedingen te betalen door de charterer indien hij schuld heeft aan de vertraging opgelopen bij de uitvoering van de vlucht.

(95) SCHWEICKHARDT, A., *Le contrat d'affrètement de transport aérien dans une nouvelle perspective*, R.F.D.A., 1965, blz. 301.

(96) Zie nr. 11.

Trib. comm. Liège, 17 mars 1970, R.F.D.A., 1972, blz. 63.

(97) SCHWEICKHARDT, A., *Le contrat d'affrètement de transport aérien dans une nouvelle perspective*, R.F.D.A., 1965, blz. 301.

van het grondvervoer ter plaatse, de belastingen en de inschepingsrechten.

De prijs wordt overeengekomen tussen de chartermaatschappij en de charterer in vrij overleg, dit is zonder tussenkomst van de regering. Zij is forfaitair vastgesteld en blijft aldus aan de maatschappij verschuldigd *ongeacht* het aantal passagiers.

77. De prijs wordt meestal berekend op basis van het aantal vluchten en moet op voorhand betaald worden in *schijven*, zodanig dat de chartermaatschappij die niet tijdig wordt betaald het contract kan opzeggen wegens laattijdige prestatie van de debiteur en schadevergoeding kan eisen. De chartermaatschappij zal eveneens bedingen dat dit mogelijk is zonder ingebrekestelling en zonder tussenkomst van de rechter. De rechter kan aldus slechts in beperkte mate dit uitdrukkelijk ontbindend beding mildereren, daar hij de bindende kracht van de overeenkomst moet respecteren.

§ 3. De IATA-clausule.

78. Bij IATA-leden wordt over het algemeen de resolutie 045 van de IATA gehecht aan de overeenkomst. De charterer wordt verondersteld deze te kennen en ingeval van niet-naleving ervan wordt de overeenkomst verbroken, waarbij hij de charterprijs en eventueel schadevergoeding zal moeten betalen. Zo bvb. bij het niet-naleven van het verbod van publiciteit bij een affiniteitscharter.

79. Veel voorkomend is eveneens het beding waarbij de chartermaatschappij *vrij* kan beschikken over de door de charterer niet gebruikte ruimte (98). De charterprijs zal echter niet in evenredigheid vermindert worden.

De charterer zal eveneens moeten akkoord gaan met de mogelijke controle door speciale IATA-inspecteurs.

§ 4. Clausule van gedeeltelijke uitvoering en niet-uitvoering.

a. Gedeeltelijke uitvoering.

80. In de meeste chartercontracten komt een clausule voor waarin de charterprijs verlaagd wordt in verhouding tot het aantal gepresteerde vliegreuren, als de vluchten door de luchtvaartondernemingen slechts gedeeltelijk kunnen uitgevoerd worden. De vordering van de chartermaatschappij om betaling te bekomen van de charterprijs in verhouding tot de gepresteerde vliegreuren is echter ongegrond wanneer het vliegtuig tijdens het traject neerstort en vernietigd wordt samen met

(98) IATA-resolutie 045, art. 3.

de vracht. De rechtspraak neemt hier het geval van niet-uitvoering aan (99).

b. Niet-uitvoering (100).

81. Door dergelijke clauses wensen de charterondernemingen zich te beschermen tegen voorvallen die ontsnappen aan hun controle. Deze clause wordt alleen aanvaard in geval van *exceptio non adimpleti contractus*, *faillissement* van de charterer en niet-uitvoering *ex iusta causa*. Met dit laatste wordt bedoeld staking, schade aan het vliegtuig, overmacht en oorlog.

De rechtspraak aanvaardt alleen de staking als reden van niet-uitvoering wanneer zij werkelijk onvoorzien was (101).

82. Schade aan het vliegtuig als reden van niet-uitvoering is meer betwist. SUNDBERG aanvaardt dit alleen wanneer het vliegtuig bij nummer, niet bij type, werd aangeduid, en daarenboven wanneer de vlucht reeds begonnen is. Wel toegelaten zijn clauses als zou de piloot mogen beslissen terug te keren in geval van kaping, grote schade, ...

Bij niet-uitvoering *ex iusta causa* behoudt de chartermaatschappij zich het recht voor geen schadevergoeding te betalen. Daarom stelt de rechtspraak strenge eisen in verband met de interpretatie van dergelijke clauses. Bij *faillissement* van de charterer of in geval van *exceptio non adimpleti contractus*, zal de charterer doorgaans de annuleringsvergoeding verschuldigd zijn.

§ 5. De annulatieclause.

83. Vermits chartercontracten meestal lange tijd op voorhand worden gesloten, loopt de charterer veel risico's. In de meeste Europese landen kan hij het contract niet eenzijdig beëindigen tenzij dit speciaal zou zijn overeengekomen. Om de chartermaatschappij te vrijwaren werd de annulatieclause en -vergoeding ingevoerd.

84. SUNDBERG onderscheidt vier grote types (102) :

(a) een glijdende schaal om de annulatievergoeding te kunnen berekenen op basis van het ogenblik waarop de luchttransportonderneming op de hoogte wordt gebracht van de annulatie ; dit wordt ook het Europese type genoemd ;

Voorbeeld. — De kosten veroorzaakt voor annulering van een vlucht door de charterer bedragen :

(99) Trib. Comm. Seine, 20 décembre 1963, *R.F.D.A.*, 1964, blz. 413.

(100) SUNDBERG, J., *Air Charter. A study in legal development*, Stockholm, 1961, blz. 478 e.v.

J.C.P., 1971, II, 16.791.

(101) Cass. fr., 10 november 1971, *Semaine juridique*, 1972, II, 17.079.

(102) SUNDBERG, J., *Air Charter. A study in legal development*, Stockholm, 1961, blz. 470 e.v.

50 % van de charterprijs, indien voor 1 mei 1975 opgezegd wordt ;
 75 % van de charterprijs, indien na genoemde datum, doch voor de aanvangsdatum —
 3 juli 1975 — van het vervoer wordt opgezegd.

De volledige charterprijs, indien op of na aanvangsdatum wordt opgezegd.

(b) een voorafgaand overeengekomen forfaitair bedrag of boetebeding ;

(c) de vergoeding van alle reeds gemaakte kosten ; deze annulatie is principieel gratis als er geen kosten werden gemaakt ; dit type komt vooral voor in de Verenigde Staten ;

(d) in geval van annulatie zullen er bijkomende onderhandelingen worden gevoerd om het annulatiebedrag vast te stellen.

§ 6. De aansprakelijkheidsclausule.

85. Elke chartermaatschappij beperkt haar aansprakelijkheid tot wat overeengekomen werd in de Conventie van Warschau van 1929 en het Protokool van Den Haag van 1955. Naar de toepasselijkheid van het verdrag van Guadalajara van 1961 wordt zelden verwezen omwille van het gering aantal bekrachtigingen. Verder verwijst de chartermaatschappij naar de voorwaarden op de vervoerdocumenten en naar de algemene voorwaarden voor het vervoer van passagiers.

§ 7. Toepasselijk recht en bevoegde rechtbank.

86. De chartermaatschappij bepaalt doorgaans dat het interne recht van haar nationale staat zal toepasselijk zijn ingeval van geschil.

De gerechtskeuze kan slechts bindend zijn ten aanzien van haar geografische bepaling, bvb. bevoegd zijn de rechtbanken van Brussel. Aanduiding bij name van de bevoegde rechtbank kan aanleiding geven tot proceduremoeilijkheden, bvb. bevoegd is de handelsrechtbank te Brussel. Moeilijkheden rijzen hier op als de charterer geen handelaar is.

Voorbeeld van een aanvaardbaar beding. — Elke betwisting die zou ontstaan tussen partijen, in verband met de uitvoering of de verklaring van deze charterovereenkomst zal worden beslecht overeenkomstig de Belgische Wet, door de bevoegde rechtbanken van Brussel.

87. Wordt desondanks een vordering ingesteld in een land waar de gerechtskeuze niet als bindend wordt beschouwd, dan voorzien vele charterovereenkomsten een oplossing van het geschil door arbitrage of door tussenkomst van de International Chambre of Commerce van Parijs. Deze kamer gaat door als de verdedigster van de belangen van de reizigers.

IX. BESLUIT.

88. In verband met chartercontracten blijven vele vragen onopgelost, vooral bij gebrek aan internationale solidariteit om een eensgezinde oplossing te zoeken.

Zo beantwoorden verschillende juridische categorieën in het luchtvaartrecht niet meer aan de economische categorieën, steunend op de realiteit van het vervoeraanbod. Het onderscheid geregeld en ongeregeld vervoer lijkt ons voorbijgestreefd, vooral door de spectaculaire opgang van de IT-chartervluchten en het recente fenomeen van het ABC/TGC-systeem. Beide vormen zijn in feite een tussen-categorie omwille van het publiek aanbod. Daarom stelt een zekere rechtsleer een indeling in drie categorieën voor :

- (a) geregeld vervoer ;
- (b) IT- en ABC/TGC-chartervervoer ;
- (c) ongeregeld vervoer.

Een andere rechtsleer onderscheidt twee categorieën, gebaseerd op het al dan niet publiek karakter van de vlucht.

89. Een ander nijpend probleem is de omschrijving van de rol van de charterer, vermits het hier in principe een *driepartijenverhouding* betreft. Om de juridische gevolgen te onderzoeken bij de tussenkomst van de charterer neemt men best als leidraad de onderscheiden vormen van chartercontracten (103).

Bij *entity-charter* gaat het om een gewoon synallagmatisch contract tussen chartermaatschappij en charterer zonder tussenpersoon. De juridische verhoudingen worden ingewikkelder bij de *pro-rata-chartervorm*. De leden van de vereniging, vertegenwoordigd door hun bestuur, sluiten via een reisbureau het chartercontract met de chartermaatschappij. Hierbij treedt de vereniging op als charterer terwijl het reisbureau als technisch uitvoerder alleen de verplichting van lasthebber op zich neemt.

90. De discussie omtrent de onderlinge verplichtingen ontstaat bij de *IT- en ABC/TGC-charterformules*. De tour-operators of organiserende reisbureaus beperken hun verantwoordelijkheid hier, in onderlinge afspraak, tot die van een juridisch onbestaande vorm van vertegenwoordiging. Zij maken gebruik van de techniek van de dubbele contracten. Door het contract dat zij, als charterer, met de vervoerders sluiten, verlenen zij hun reizigers rechtstreekse aanspraken ten opzichte van hun medecontractanten inzake slechte uitvoering van het vervoer. Hun eigen verantwoordelijkheid wordt hierbij uitsluitend beperkt tot die van een slechte keuze van de uitvoerder van het vervoercontract.

(103) Zie supra nrs. 20 tot 25.