

9. Een vervoer tegen betaling van personen met luchtvaartuigen op het Belgische grondgebied valt onder de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Warschau ongeacht wanneer de passagier het luchtvaartuig verlaat.

10. De appelrechters die oordelen dat de bepalingen van het Verdrag van Warschau niet van toepassing zijn op een vervoer van personen met de bedoeling dat dezen wanneer het vliegtuig een bepaalde hoogte heeft bereikt, met een parachute uit het vliegtuig springen, verantwoordelijk hun beslissing niet naar recht.

Het onderdeel is gegrond.

**Dictum**

HET HOF,

Verwerpt het cassatieberoep in zoverre het gericht is tegen de verweerder.

Vernietigt het bestreden arrest in zoverre het uitspraak doet over de ontvankelijkheid van het hoger beroep gericht tegen de verweerster en over de vordering van de verweerster gericht tegen de eiseres alsmede over de daaraan verbonden kosten.

Beveelt dat van dit arrest melding zal worden gemaakt op de kant van het gedeeltelijk vernietigde arrest.

Veroordeelt de eiseres tot de kosten van het cassatieberoep gericht tegen de verweerder.

Houdt de overige kosten aan en laat de beslissing daaromtrent aan de feitenrechter over.

Verwijst de aldus beperkte zaak naar het hof van beroep te Antwerpen.

(...)

**Note**

***Parachutisme et transport***

*Marc Godfroid<sup>1</sup>*

1. L'arrêt entrepris de la cour d'appel de Bruxelles du 3 février 2010 avait jugé que la responsabilité civile d'un aéroclub, dont l'appareil, transportant des parachutistes qui allaient sauter, s'était écrasé au sol quelques instants après le décollage par suite d'une faute de pilotage, était soumise au régime de droit commun des articles 1382 et suivants du Code civil. Partant, il avait décidé que l'action n'était pas prescrite puisque le délai de cinq ans de l'article 2262bis du Code civil n'était pas écoulé au jour de l'intentement de la procédure en indemnisation.

2. La partie défenderesse avait elle vainement soutenu devant le juge d'appel qu'il y avait un transport au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 amendée par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 et qui, aux conditions de ladite convention, peut s'appliquer aux transports intérieurs (par opposition à 'internationaux') en vertu de l'article 2 de la loi de ratification du 30 juillet 1963.

Cette partie se prévalait dès lors du délai de prescription biennal de l'article 29 de la convention amendée.

3. La question déférée à la Cour de cassation, qui a statué sur les conclusions contraires du ministère public, portait sur le concept de 'transport' qui pas davantage que la notion de 'contrat de transport' ne fait l'objet d'une définition légale.

La cour d'appel avait jugé que le transport au sens de la Convention de Varsovie amendée requérait un 'déplacement horizontal d'un lieu à un autre' et ne visait pas un déplacement vertical. Le premier moyen de cassation, déclaré fondé, critiquait cette conception. La cour affirme en effet que la convention susvisée s'applique quel que soit le moment où le passager quitte l'aéronef et admet partant qu'il y a transport au sens de cette convention internationale.

4. Van Ryn et Heenen (*Principes de droit commercial*, T. IV, 2<sup>ème</sup> éd., p. 6011, n° 739) enseignaient déjà que le contrat de transport est: "la convention par laquelle l'une des parties – le transporteur – s'oblige envers l'autre, moyennant une rémunération, à déplacer, soit une personne, soit des marchandises" et ajoutaient: "Bien que le lieu de départ et le lieu d'arrivée soient, en général, différents, il n'en est pas nécessairement ainsi. Le déplacement n'implique pas non plus la fixation préalable d'un itinéraire conventionnel." (cf. R. RODIÈRE, *Droit des transports terrestres et aériens*, 1977, nos 229-230). La distance parcourue importe aussi peu (P. RUBENS et VAN GYSEL, *De overeenkomst van nationaal wegvervoer – Nationale vervoerwet 1891 – Overzicht van rechtspraak 1946-1996*, p. 4, n° 6).

En d'autres termes, le contrat de transport est celui "par lequel une partie s'engage, moyennant rémunération, à faire parvenir des personnes ou des choses dans un endroit déter-

<sup>1</sup> Avocat, maître de conférences à l'ULB.

miné” (L. FREDERICQ, *Traité de droit commercial belge*, T. III, n° 382 et *RPDB*, T. XV v° *Transport*, p. 52 et les références citées).

5. Bien que la Convention de Varsovie ne se réfère pas nécessairement, selon notre enseignement, à un contrat de transport mais à un simple transport, la définition du premier conduit déjà à considérer qu’un déplacement d’une personne d’un endroit à un autre ou au même point que celui de départ suffit pour qu’il y ait transport.

La jurisprudence française est fixée en ce sens depuis un arrêt de la Cour de cassation du 19 octobre 1999 (*RFDAS* 2000, p. 126) confirmé par un arrêt ultérieur du 22 novembre 2005 (*RFDAS* 2005, p. 470 et en Belgique: J. PUTZEYS, *Droit*

*des transports et droit maritime*, 2<sup>ème</sup> éd., p. 110, n° 166 et note 142) dans le cadre de transports circulaires.

Dans le contexte spécifique de la Convention de Varsovie, les auteurs admettent son application dès qu’il y a déplacement qu’il soit horizontal ou vertical effectué à l’aide d’un aéronef (cf. GULDIMANN, *Internationales Lufttransport*, p. 22).

6. L’apport de l’arrêt commenté est d’avoir confirmé, conformément à une doctrine majoritaire, que le transport doit s’entendre dans une acceptation large même si le point d’arrivée est indéterminé ou si les passagers quittent volontairement ou non l’aéronef avant qu’il ne se pose à nouveau au sol.