
HOF VAN CASSATIE 17 NOVEMBER 2011

VERVOER

Luchtvervoer – Valschermspringers – Hoofdelijkheid van de veroordeling van de piloot en van de aeroclub – Grond van niet-ontvankelijkheid van de voorziening ten aanzien van de aangestelde geldt niet ten aanzien van de VZW bij gebrek aan onsplitsbaarheid van geschil – Toepassing van verdrag van Warschau gewijzigd te 's Gravenhage ook in geval van binnenlands vervoer – Begrip vervoer

Het luchtvervoer tegen betaling van parachutisten met het oog op het springen in België wordt onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag van Warschau en maakt een vervoer uit in de zin van artikel 1, 2. van voormeld verdrag.

Paracentrum Vlaanderen Flanders Skydive Center VZW / B.B. en E.V.

Zet.: Gh. Londers (eerste voorzitter), E. Forrier en E. Dirix (afdelingsvoorzitters), A. Smetryns en G. Jocqué (raadsheren)

OM: Ch. Vandewal (advocaat-generaal)

Pl.: Mrs. F. T'Kint en P. Van Ommeslaghe, M. Mahieu

I. Rechtspleging voor het Hof

Het cassatieberoep is gericht tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel van 3 februari 2010.

Raadsheer A. Smetryns heeft verslag uitgebracht.

Advocaat-generaal G. Dubrulle heeft geconcludeerd.

II. Cassatiemiddelen

De eiseres voert in haar verzoekschrift, drie middelen aan.

Eerste middel

Geschonden wetsbepalingen

– de artikelen 1 en 29 Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage door het protocol van 28 september 1955, bekrachtigd bij de wet van 30 juli 1963, houdende de overeenkomst tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer;

– de artikelen 1779, 1782 tot en met 1786 alsmede 2262bis Burgerlijk Wetboek.

Aangevochten beslissing en motieven

Om te beslissen dat de aansprakelijkheidsvordering van het slachtoffer B.B. tegen de VZW noch immers de vordering in vrijwaring van E.V. tegen de VZW verjaard zijn, bij toepassing van de tweejarige vervaltermijn van artikel 29 van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage, en van toepassing in België op niet-internationaal luchtvervoer, zoals aangevoerd door de eiseres, stelt het arrest vast dat de eerste vordering niet verjaard is daar deze binnen de vijf

TRANSPORT

Transport aérien – Transport par air de parachutistes – Condamnation solidaire du pilote et de l'aéroclub – Fin de non-recevoir fondée à l'égard du pilote ne vaut pas pour le commettant à défaut d'indivisibilité du litige – Application de la convention de Varsovie amendée à la Haye aux transports intérieurs – Notion de transport

Le transport contre rémunération et par aéronef de parachutistes en vue d'un saut au-dessus du territoire de la Belgique est soumis aux dispositions de la Convention de Varsovie et s'analyse en une opération de transport au sens de l'article 1, 2. du traité susvisé.

jaar werd ingesteld en dat de vordering in vrijwaring evenmin verjaard is, nu de verjaringstermijn daarvan slechts kan aanvangen vanaf de instelling van de hoofdvordering. Deze beslissing steunt op volgende motieven:

“De toepassing van die verdragen veronderstelt dat er sprake is van vervoer van personen met luchtvaartuigen, hetgeen impliceert dat een horizontale verplaatsing gemaakt wordt van de ene plaats naar de andere. De voorstelling van de zaken als zouden die verdragen ook een vervoer in verticale zin beogen (het brengen van parachutisten tot op een bepaalde hoogte van waaruit zij uit het vliegtuig kunnen springen) vindt geen steun in de verdragen, die slechts van toepassing zijn als het vertrekpunt en het aankomstpunt in verschillende landen liggen.

De omstandigheid dat de Belgische wet die verdragen ook toepasbaar maakt als zowel vertrek- als aankomstplaats in België ligt, wijzigt in geen enkele zin het feit dat de verdrag-opstellende partijen uitsluitend vervoer in horizontale zin hebben willen regelen.

De VZW Paracentrum Vlaanderen organiseerde geen vervoer, zij organiseerde parachutesprongen. Geen enkele van de deelnemers had de bedoeling zich te verplaatsen, zij wilden parachutespringen.”

Grieven

EERSTE ONDERDEEL

Artikel 1 van het bovenvermelde Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage stelt: “Dit verdrag is toepasselijk op alle internationaal vervoer van personen, bagage of goederen, dat met luchtvaartuigen

tegen betaling plaats heeft. Het vervoer is eveneens toepasselijk op het kosteloos vervoer met luchtvaartuigen bewerkstelligd door een luchtvervoersonderneming.”

Artikel 2 van de Belgische wetten van 7 april 1936 en 30 juli 1963 maakt deze regel toepasbaar op “elk vervoer van personen, bagage of goederen in de voorwaarden bij het verdrag voorzien, zelfs zo het vertrekpunt en het punt van bestemming op Belgisch grondgebied zijn gelegen”.

Uit de twee bovenvermelde bepalingen volgt ontegensprekelijk dat elk vervoer van personen met luchtvaartuigen dat tegen betaling op het Belgische grondgebied plaats heeft van rechtswege onder de toepassing valt van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage op 28 september 1955, en waarin een vervaltermijn van twee jaar wordt voorzien voor elke vordering tot vergoeding van de schade geleden door een passagier tijdens het luchtvervoer zoals omschreven in artikel 17 van bovenvermeld verdrag.

In strijd met wat het arrest oordeelt, dient er geen onderscheid te worden gemaakt tussen een ‘verticale’ en ‘horizontale’ verplaatsing maar is er sprake van een vervoer zodra een persoon verplaatst wordt dankzij een vervoermiddel. Het brengen van valschermspringers vanuit een luchthaven, punt van vertrek, tot op een bepaalde hoogte om te kunnen springen, maakt een vervoer uit in de zin van zowel artikel 1 van het bovenvermelde verdrag zoals gewijzigd te 's-Gravenhage als bij toepassing van het gemeen recht zoals gesteld in de artikelen 1779, 1782 en volgende Burgerlijk Wetboek zodat het neerstorten van het vliegtuig met de valschermspringers aan boord van het luchtvaartuig wel een ongeval is die zich tijdens het vervoer voordeed (schending van art. 1 van het Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te 's-Gravenhage alsmede van de art. 1779, 1782 tot en met 1786 Burgerlijk Wetboek, zijnde de bepalingen inzake niet commercieel vervoer, en van art. 29 van het verdrag in zoverre het arrest onterecht de toepassing ervan verwerpt en van art. 2262bis Burgerlijk Wetboek waarvan het onterecht toepassing maakt voor de bepaling van de toepasselijke verjaringstermijn).

TWEDE ONDERDEEL

Het aanvangspunt van een vordering in vrijwaring is in principe niet verbonden aan het instellen van de hoofdvordering die aanleiding geeft tot de vordering in vrijwaring. De verjaringstermijn van een vordering in vrijwaring dient los van de verjaringstermijn van de hoofdvordering te worden bepaald telkens dat, zoals ter zake, de grondslag ofwel het voorwerp van beide vorderingen verschillend zijn en zodra er niet met omklede redenen wordt vastgesteld dat zij een geheel vormen zodat de ene niet vóór de andere zou kunnen verjaren (schending van art. 2219 en 2244 Burgerlijk Wetboek).

Tweede middel

Geschonden wetsbepalingen

– artikel 14 van de wet op verenigingen en stichtingen van 27 juni 1921;

– artikel 1384, 3^{de} lid Burgerlijk Wetboek;

– artikel 4, § 1 van het KB van 15 september 1994 over de vliegverkeersregelen;

– artikel 149 gecoördineerde Grondwet.

Aangevochten beslissing en motieven

Het aangevochten arrest beslist dat E.V., de piloot van het luchtvaartuig, niet als orgaan van de VZW Paracentrum Vlaanderen kan worden aanzien omdat hij er geen bestuursfunctie uitoefende doch wel als een aangestelde ervan en steunt dit oordeel op volgende redenen:

“Het wordt niet betwist dat VZW Paracentrum Vlaanderen de organisator was van de parachutesprongen.

VZW Paracentrum Vlaanderen had haar bestuurslid B.B. afgevaardigd als verantwoordelijke vliegactiviteiten ten einde de verschillende vluchten te coördineren en te zorgen dat alles gesmeerd liep. B.B. had dus namens de VZW Paracentrum Vlaanderen gezag, leiding en toezicht op eenieder die meewerkte aan de realisatie van het evenement. Zulks geldt des te meer wat E.V. betreft, nu die bovendien lid was van de vereniging, hetgeen op zich reeds een zekere onderwerping aan de regels en voorschriften van de vereniging inhoudt.

E.V. voerde de vluchten uit onder leiding en toezicht van de VZW Paracentrum Vlaanderen, die bepaalde of, wanneer, hoe dikwijls en met welke passagiers hij zou vliegen.

De VZW Paracentrum Vlaanderen is dus aansprakelijk op grond van artikel 14 van de VZW-wet voor de schade die B.B. heeft geleden.”

Grieven

EERSTE ONDERDEEL

Artikel 14 van de wet op verenigingen en stichtingen van 27 juni 1921, voorziet dat: “De vereniging is aansprakelijk voor de fouten die kunnen worden toegerekend aan haar aangestelden of aan de organen waardoor zij handelt.”

Uit artikel 1384, 3^{de} lid Burgerlijk Wetboek volgt dat: “De meesters en zij die anderen aanstellen zijn aansprakelijk voor de schade door hun dienstboden en aangestelden veroorzaakt in de bediening waartoe zij hen gebezigd hebben.”

Voor de toepassing van zowel artikel 14 van de wet van 27 juni 1921 als van artikel 1384, 3^{de} lid Burgerlijk Wetboek is vereist dat tussen de dader en de aansteller een band van aanstelling of ondergeschiktheid bestaat.

Uit de enkele vaststelling dat “VZW Paracentrum Vlaanderen had haar bestuurslid B.B. afgevaardigd als verantwoordelijke vliegactiviteiten teneinde de verschillende vluchten te coördineren en te zorgen dat alles gesmeerd liep heeft het arrest niet wettelijk afgeleid dat B.B. dus namens de VZW Paracentrum Vlaanderen gezag, leiding en toezicht had op eenieder die meewerkte aan de realisatie van het evenement” zoals E.V. als vrijwillige piloot van het vliegtuig van de VZW Paracentrum Vlaanderen (schending van art. 14 van de wet van 27 juni 1921 alsmede van art. 1384, 3^{de} lid Burgerlijk Wetboek) des te meer dat, overeenkomstig artikel 4, § 1 van het KB van 15 september 1994 over de vliegverkeersregelen, de piloot van een vliegtuig gezag heeft op het gebruik van zijn luchtvaartuig.

TWEDE ONDERDEEL

Het arrest laat na (schending van art. 149 Grondwet) om te antwoorden op de volgende argumentatie van de VZW Paracentrum Vlaanderen waarbij deze laatste uitvoerig aanvoerde dat E.V. geen aangestelde ervan was, namelijk,

enerzijds:

– (p. 12, nr. 14) *Het is wel degelijk E.V. die het Paracentrum contacteert om te mogen vliegen en niet het Paracentrum die E.V. vraagt om te willen vliegen.*

Het enige wat het Paracentrum doet is, naast het terbeschikkingstellen van materiaal, een rooster opstellen waarin de verschillende piloten/vrijwilligers, naar gelang van de door hen zelf opgegeven beschikbaarheid, ingevuld worden. Het spreekt voor zich dat indien dit rooster voor een bepaalde piloot toch niet past, de piloten onderling het rooster kunnen aanpassen.

Het is dus duidelijk dat niet het Paracentrum de vragende partij was, doch wel E.V. Dit blijkt onder meer uit het feit dat op de dag van de bewuste vlucht het aanbod van piloten de vraag oversteeg en er zelfs drie piloten op overschot aanwezig waren die klaar stonden om E.V. te vervangen,

en anderzijds:

– (p. 12, nr. 15) *B.B. was op de bewuste datum op de vlieghaven van Moorsele enkel aanwezig ten einde de verschillende vluchten te coördineren en om er voor te zorgen dat alles gesmeerd liep.*

Het was dan ook niet meer dan normaal dat hij E.V., die voor het eerst alleen dit toestel zou besturen, voorafgaandelijk aan deze vluchten nogmaals uitdrukkelijk wees op de specifieke procedures die gevolgd dienden te worden op deze luchthaven, namelijk betreffende procedures en brandstofmanagement. Dergelijke briefing stelde niets meer voor dan de herhaling van enkele belangrijke praktische afspraken en was dan ook een zuivere en niet meer dan gebruikelijke veiligheidsbriefing.

Het overmaken van praktische afspraken met het oog op de veiligheid kan uiteraard niet gelijkgesteld worden met het

hebben van gezag en leiding over een bepaalde piloot.

De briefing door een coördinator op een luchthaven waarop verscheidene activiteiten plaatsvinden, kan niet gelijk gesteld worden met het gezag en de instructies uitgaande van de aansteller.

– (p. 12, nr. 15) *Er dient dan ook te worden herinnerd aan de regels luidens dewelke: “De bestuurder-gezagvoerder van een luchtvaartuig beslist in laatste instantie over het gebruik van dit luchtvaartuig zolang hij er het bevel over heeft.” (KB van 15 september 1994 over de vliegverkeersregelen – art. 4, § 1).*

Het feit dat E.V. eveneens lid is van conluante als VZW bevestigt dat er geen band van ondergeschiktheid bestaat tussen de piloot, die op ieder moment van de vlucht bevel heeft op zijn luchtvaartuig, en de VZW die zich beperkt tot het terbeschikkingstellen van luchtvaartuigen voor het vervoer van valschermspringers.

– (p. 12 en 13, nr. 15) *Ter staving van de afwezigheid van een band van ondergeschiktheid tussen de piloten en de VZW kan er ten slotte eveneens worden verwezen naar de ‘Richtlijnen Manifest’ (zie stuk 33 van het dossier van de eiseres) en het ‘Huishoudelijk reglement’ (zie stuk 35 van het dossier van de eiseres) waarin enkel voorschriften ten aanzien van de springers en toeschouwers worden opgelegd en niet ten aanzien van de piloten. Geen teken van ondergeschiktheid is hierin trouwens terug te vinden.*

Noch E.V., noch B.B. leveren het bewijs dat er sprake is van gezag en leiding in hoofde van het Paracentrum zodat de aansprakelijkheid van laatstgenoemde op basis van dit artikel van de VZW-wet moet worden afgewezen en het vonnis a quo op dit punt dient te worden hervormd.

Derde middel

Geschonden wetsbepaling

– *artikel 149 Grondwet.*

Aangevochten beslissing en motieven

Na te hebben vastgesteld “reeds hoger werd aanvaard dat aan de VZW Paracentrum Vlaanderen geen fout in oorzakelijk verband met het ongeval kan worden verweten” en in herinnering gebracht dat:

“E.V. een vordering in vrijwaring tegen de VZW Paracentrum Vlaanderen formuleert op grond van de fout die er in bestond zich op een onvoldoende wijze te hebben verzekerd tegen de gevolgen van het ongeval” beslist het arrest “dat E.V. er mocht op rekenen dat de VZW Paracentrum Vlaanderen voor zijn onbezoldigde vrijwillige prestaties als piloot een adequate verzekering zou hebben aangegaan voor zijn aansprakelijkheid. Het Hof stelt vast dat voor de lichamelijke schade van de passagiers de dekking in de verzeke-

ringspolis beperkt was tot 74.368,06 EUR (3.000.000 BEF) per passagier.

Het Hof oordeelt dat zulk manifest een te lage dekking uitmaakt. De VZW Paracentrum Vlaanderen had zich moeten laten verzekeren voor een bedrag dat voldoende was om alle normaal voorzienbare schade van een passagier te vergoeden.”

Grievens

Zodoende antwoordt het arrest niet op het door de eiseres ingeroepen middel en op de door haar neergelegde stukken, zijnde gelijkaardige verzekeringspolissen, waaruit bleek dat voor een polis een waarborg B.A. van 75.000 EUR, zoals deze verleend in 1999 door Aviabel aan haar verzekerde, gebruikelijk was en geenszins een manifest te lage dekking uitmaakte noch op het schrijven vanwege de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer d.d. 6 augustus 2007 (stuk 29 van eiseres) waarin deze bevestigt dat ten tijde van het ongeval het toekennen van een vergunning voor het uitvoeren van luchtarbeid, id est hetgeen het Paracentrum Vlaanderen doet, onderworpen was aan de voorwaarde van een verzekering voor de aansprakelijkheid voor de passagiers voor overlijden of lichamelijk letsel van minimum 58.000 USD, hetgeen nog lager is dan het bedrag waarvoor het Paracentrum een verzekering had afgesloten.

III. Beslissing van het Hof

Beoordeling

Ontvankelijkheid van het cassatieberoep

1. De verweerder voert een middel van niet-ontvankelijkheid van het cassatieberoep aan: het cassatieberoep tegen hem is laattijdig.

2. Uit de stukken waarop het Hof vermag acht te slaan, blijkt dat de verweerder op 17 mei 2010 het bestreden arrest heeft laten betekenen aan de eiseres en de verweerster.

Het cassatieberoep dat op 20 augustus 2010 is betekend, is krachtens artikel 1073, 1^{ste} lid Gerechtelijk Wetboek, laattijdig en dus niet ontvankelijk in zoverre het tegen de verweerder is gericht.

Dit middel van niet-ontvankelijkheid van het cassatieberoep is gegrond.

3. De verweerster voert eveneens een middel van niet-ontvankelijkheid van het cassatieberoep aan: het cassatieberoep tegen haar is laattijdig; het werd ingesteld meer dan drie maanden nadat de verweerder het bestreden arrest heeft laten betekenen aan de eiseres en aan haar; het bestreden arrest veroordeelt de eiseres en de verweerder hoofdelijk tot de betaling van vergoedingen; het geschil is volgens haar dus onsplitsbaar.

4. Krachtens artikel 1084, 1^{ste} lid Gerechtelijk Wetboek moet, wanneer het geschil onsplitsbaar is, de voorziening

worden gericht tegen alle bij de bestreden beslissing betrokken partijen wier belang strijdig is met dat van de eiser.

Uit die regel volgt dat ieder van de partijen tegen wie het cassatieberoep moet worden ingesteld, zich kan beroepen op de betekening die door een van hen aan de eiser is gedaan om de termijn voor het cassatieberoep te doen ingaan.

5. Krachtens artikel 31 Gerechtelijk Wetboek is het geschil enkel onsplitsbaar in de zin van het artikel 1084 van dit wetboek, wanneer de gezamenlijke tenuitvoerlegging van de onderscheiden beslissingen waartoe het aanleiding geeft, materieel onmogelijk is.

6. De omstandigheid dat de eiseres en de verweerder hoofdelijk werden veroordeeld tot het vergoeden van de schade van de verweerster en tot het betalen van de kosten, heeft niet tot gevolg dat het geschil onsplitsbaar is, daar, bij behoud van de veroordeling van de ene en hervorming van de veroordeling van de andere, de gezamenlijke tenuitvoerlegging van die onderscheiden beslissingen materieel niet onmogelijk is.

Dit middel van niet-ontvankelijkheid van het cassatieberoep dient te worden verworpen.

Eerste middel

EERSTE ONDERDEEL

7. Krachtens artikel 1, 1. van het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, zoals gewijzigd door het protocol van 's-Gravenhage, ondertekend op 28 september 1955 (hierna: Verdrag van Warschau), is dit verdrag toepasselijk op alle internationaal vervoer van personen, bagage of goederen, dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het verdrag is eveneens toepasselijk op het kosteloos vervoer met luchtvaartuigen, door een luchtvervoeronderneming bewerkstelligd.

Krachtens artikel 1, 2. van het Verdrag van Warschau, wordt onder internationaal vervoer in de zin van dit verdrag verstaan alle vervoer, waarbij volgens de overeenkomst tussen partijen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, gelegen zijn op het grondgebied van twee verdragssluitende partijen, hetzij op het grondgebied van een enkele verdragssluitende partij indien in een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere staat, zelfs indien deze staat geen verdragssluitende partij is.

8. Krachtens artikel 2 van de wet van 30 juli 1963 houdende goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekend protocol tot wijziging van het Verdrag van Warschau, zijn de bepalingen van het protocol toepasselijk op elk vervoer van personen, bagage of goederen in de voorwaarden bij het verdrag voorzien, zelfs zo het vertrekpunt en het punt van bestemming op Belgisch grondgebied zijn gelegen.

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, verantwoord en 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 Godfroid¹

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^{er} 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^{ème} 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-

¹ Avocat, maître de conférences à l'ULB.