

## BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 6 MAART 1929.

**Verlag uit naam der Commissie van Landsverdediging, belast met het onderzoek van het wetsontwerp over het inrichten van een aan krijgsveldbaarheden onderworpen veiligheids gordel rondom de vliegvelden door één of meer eskadrils van 't leger gebruikt.**

*(Zie de n<sup>os</sup> 27 en 198 (zitting 1927-1928), en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 30 Augustus en 19 September 1928, en n<sup>o</sup> 188 (zitting 1927-1928) van den Senaat.)*

Aanwezig : De heeren burggraaf DU BUS DE WARNAFFE, ondervoorzitter; ridder BEHAGHEL DE BUEREN, CALONNE, DERBAIX, BAFON D'HUART, PIERLOT en DE BROUCKERE, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het u voorgelegde wetsontwerp heeft ten doel rond een zeker aantal burgerlijke en militaire vliegvelden, die uitdrukkelijk worden bepaald, « een veiligheids gordel in te richten, waarvan de gronden aan luchtvaartdienstbaarheden onderworpen zijn ». Het vestigen derzelve lijkt volkomen gewettigd te zijn. Het volstaat op dit punt te verwijzen naar de Memorie van Toelichting.

De Commissie meent echter gedurende enkele oogenblikken uwe aandacht te moeten vestigen op een bijzonder kiesche vraag : nl. te weten of de eigenaars van gronden met deze nieuwe dienstbaarheden bezwaard dienen schadeloos gesteld, in welke mate en hoe dit eventueel moet geschieden.

In de Commissie van de Kamer heeft een lid gevraagd of « het feit een goed met eene dienstbaarheid te belasten voor den eigenaar van het goed geen aanleiding geeft tot recht op vergoeding ». De Minister van Landsverdediging heeft

geantwoord als volgt : « Dit vraagstuk werd breedvoerig onderzocht door de rechterlijke macht en door de wetgevende Kamers, inzonderheid naar aanleiding der bespreking van de wet van 2 April 1873 op de krijgsveldbaarheden. De oplossing luidde ontkennend. »

Dit antwoord lijkt tevens wat al te bondig en al te volstrekt.

Gewis, min of meer soortgelijke thesissen werden staande gehouden door zeer hooge rechterlijke overheden. Men zou zich kunnen beroepen op de besluiten, op 27 Juni 1845, neergelegd door procureur-generaal Leclercq bij het Hof van Cassatie. Onder tal van anderen zal men aanvoeren Bara, Lelièvre, Malou en den verslaggever in de Kamer der wet van 1873, den heer Drubbel. Men zou evenwel daartegenover kunnen stellen het gezag van Victor Jacobs, die over deze zaak merkwaardige bladzijden heeft geschreven (1); en trouwens Malou, Lelièvre, Bara en Drubbel zelf, indien zij in zoo louter theoretisch en abstract

(1) VICTOR JACOBS. — *Études sur les servitudes légales.* — Bruxelles, Deq, 1862.

recht zoo luide voor den Staat het recht opeischten niet te betalen, hebben niet-temin ten slotte eenparig hunne goedkeuring gehecht aan de wet, waarvan de titel zelf veelbeteekenend is : *Wet waarbij vergoedingen worden toegekend wegens de krijgsdienstbaarheden.*

Staat trouwens, zelfs onder opzicht van louter recht, de thesis, zoo categoriek verdedigd door den Minister van Landsverdediging, zoo vast ? Het kan niet in de bedoeling van de Commissie liggen hierover eene juridische bespreking aan te vatten, die stellig zeer kiesch en misschien overbodig is. Het volstaat in herinnering te brengen dat, na de bespreking van 1873, die te dien tijde zooveel opzien heeft gebaard, Edmond Picard in een even gezaghebbend werk het vraagstuk aldus samenvat :

« Om samen te vatten wat betreft het zoo kiesche en belangwekkende vraagstuk der betrekkingen tusschen de onteigeningen en de wettelijke dienstbaarheden, kan men zeggen dat het vestigen van dergelijke dienstbaarheden geen geval van onteigening is, maar dat de verwezenlijking ervan soms leidt tot onteigeningen; dat zij in dit laatste geval, en zoo er openbaar nut bestaat, aanleiding geven tot de toepassing der beginselen van de billijke en voorafgaande vergoeding; dat zij in de andere gevallen onderworpen blijven aan het gemeen recht, dit wil zeggen dat er enkel recht op vergoeding bestaat indien eene uitdrukkelijke en bijzondere bepaling der wet het aldus heeft voorzien » (1).

Elders leert Picard dat er onteigening bestaat wanneer « een recht het gebied van den onteigende te buiten gaat ». Is dit het geval in zake krijgsdienstbaarheden ? De rechtspraak heeft er steeds anders over beslist en de leer schijnt over dit nauwkeurig punt vast te staan. Sommigen kunnen zich hierover verwonderen, maar men is wel verplicht

dit toe te geven. Moet men derhalve beslissen dat, krachtens de gelijkens, de nieuwe dienstbaarheden, die voortaan zullen bekend staan onder de benaming « luchtvaartdienstbaarheden », niet eveneens zullen leiden tot eene eigenlijke onteigening ? Men zou aan deze gevolgtrekking enkel kunnen ontsnappen met eens te meer in onze wetten een dezer willekeurige tegenstrijdigheden te lassen, die kost wat kost zouden dienen vermeden omdat zij leiden vooreerst naar onzekerheid en vervolgens naar willekeur.

\* \* \*

Eens dit vastgesteld, vloeit daaruit voort dat de eigenaars, wier vaste goederen worden belast met luchtvaartdienstbaarheden, geen recht zullen hebben op eenigerlei vergoeding ? Omdat artikel 11 van de Grondwet op hen niet toepasselijk is, moet men daaruit besluiten dat men hun billijk elke vergoeding zou kunnen weigeren ? Gewis, indien de wetgever desaangaande geen enkele bepaling in zijnen tekst laschte, dan zouden de rechtbanken over geenerlei middel beschikken om de burgers, die onder de toepassing der nieuwe bepalingen vallen, schadeloos te stellen. Maar wat moet men daaruit besluiten zooniet dat men alsdan tegenover een dezer wettelijke onrechtvaardigheden zou staan, die wij tot plicht hebben niet te bedrijven.

Te vergeefs zal men opmerken dat de eigenaar, wiens goed wordt bezwaard met eene wettelijke dienstbaarheid, het volstrekt onaangetast eigendomsrecht behoudt, dat hij bezat, omdat hij, naar luid van artikel 544 van het Burgerlijk Wetboek, niet ophoudt te genieten van en te beschikken over zijn goed op de meest volstreekte wijze « mits hij daarvan geen gebruik make dat verboden is bij de wetten of bij de reglementen ». Wie ziet niet in waar deze thesis zou heenleiden indien men ze in al hare logische strakheid wou handhaven ?

(1) Edmond PICARD. — *Traité général de l'expropriation pour utilité publique* T. I. blz. 30. — Brussel, Laricr 1875.

Zooals, zegt Leclercq in de reeds aangehaalde besluiten, de wet, die de algemeene rechtsorde en de openbare veiligheid binnen en buiten handhaaft, in sommige gevallen zekere persoonlijke daden kan gelasten of verbieden aan iederen enkeling en aldus de vrijheid van den persoon beperken, zonder daardoor hetzij de personen hetzij de vrijheid der personen te niet te doen, zoo ook kan zij in deze voorwaarden, eveneens op voorhand bepaald, zekere daden gelasten of verbieden die in deze voorwaarden zouden verkeeren, en aldus de vrijheid van gebruik en beschikking beperken, zonder dat in deze bepalingen een inbreuk op het eigendomsrecht kan worden gezien : het gezag van de wet wordt op dit gebied evenals voor de personen gewettigd door de groote belangen waarop wij komen te wijzen. »

Gewis ! Doch indien men niets te kort doet aan de werkelijke vrijheid van den staatsburger met hem bijv. te verbieden links te rijden in een straat met druk verkeer, indien men integendeel daardoor er toe bijdraagt zijn recht op vrij verkeer te vestigen met de voorwaarden te verwezenlijken die zulks mogelijk maken, zal men dan beweren dat de burger immer vrij is wanneer, om eenigerlei reden, het gezag hem verbiedt zijn meening uit te drukken of zich met andere burgers te vereenigen, of over zijn persoon te beschikken ? Eveneens, om de veronderstelling tot haar logische gevolgen te drijven, indien men iemand verbiedt door een reeks achtereenvolgende wettelijk bepaalde dienstbaarheden, zijn goed te verkoopen, te verhuren, er partij uit te trekken hetzij met der woon-, hetzij met er renderingsgebouwen op te richten, hetzij zelfs met het te bebouwen, zou het dan niet eenigszins bespottelijk zijn te beweren dat hij immer hetzelfde recht bezit op de meest volkomen wijze van zijn goed te genieten en er over te beschikken omdat hij voortgaat er mee te doen wat de wet en de reglementen hem niet verbieden ?

Stellig ontgaat het niemand hoe moeilijk het is de juiste grens te bepalen tusschen de billijke of noodige regelingen en den willekeurigen dwang. Doch elkeen voelt dat deze grens bestaat en begrijpt hoe noodig het is dat zij niet worde overschreden. België gaat er prat op immer met zorg zijn staatsburgers tegen elkewillekeurige daad van het gezag beschermd te hebben. Welnu, het is bijna even gevaarlijk voor de vrijheid het gezag in staat te stellen zijn tegenstanders in hun bezit te treffen als het toe te laten ze te treffen in hun persoon.

\* \* \*

Wij hebben hooger de klaarlijkende gelijkaardigheid vastgesteld tusschen de nieuwe luchtvaartdienstbaarheden en de krijgsvaardigheden. Welke nu ten opzichte dezer laatste de abstracte stellingen van onze rechtskundigen mochten zijn, de concrete betrachting van onze wetgevers is altijd geweest aan allen de vergoeding te verzekeren van de schade die deze dienstbaarheden hun veroorzaakten. Men zou in zekeren zin kunnen staande houden dat de vergoeding in beginsel reeds erkend werd door de revolutiewet van 8-10 Juli 1791, waarop eigenlijk heel ons recht op dit gebied berust. Stellig werd dit beginsel minder duidelijk onder het Hollandsch bewind, doch sedert de onafhankelijkheid heeft de wetgever immer getracht het toe te passen.

Dit blijkt inderdaad uit de drie wetten door hem in dit opzicht gestemd :

De *eerste*, nl. deze van 28 Maart 1870, wil alleen sommige bestaande dienstbaarheden verminderen. De kwestie der vergoeding werd dus niet gesteld.

De *tweede*, nl. die van 2 April 1873, gestemd bij de uitbreiding van de vesting van Antwerpen, stelt een regiem van vergoeding in voor al de schade

veroorzaakt door het vestigen van nieuwe dienstbaarheden. Het past hier de eerste twee artikelen ervan over te drukken :

« ART. 1. — De eigenaars van goederen bezwaard met krijgsdienstbaarheden worden vergoed, overeenkomstig deze wet, voor de schade die zij hebben geleden tengevolge van de waardevermindering voortspruitende uit het vestigen der dienstbaarheid met inachtneming, desgevallend, van de toepassing der wet van 28 Maart 1870.

» ART. 2. — Indien het aanleggen van versterkingswerken waaruit dienstbaarheid ontstaat een waardevermeerdering veroorzaakt, hetzij ten bate van heel het bezwaarde eigendom of een gedeelte ervan, hetzij ten bate van andere goederen toebehoorende aan denzelfden eigenaar, ontvangt hij slechts een vergoeding indien hij een nadeel ondergaat na compensatie van de waardevermeerdering en de waardevermindering. »

Ten slotte, de *derde* wet, nl. deze van 19 Augustus 1893, heeft voor doel het stelsel der wet van 1873 uit te breiden voor de dienstbaarheden ontstaan uit het aanleggen van de versterkingen der Maas.

\* \*

De redenen van gelijkaardigheid die wij straks aanvoerden willen dus dat de luchtvaartdienstbaarheden behandeld worden volgens de beginselen vervat in de wetgeving die wij daareven in herinnering brachten. Derhalve stelt uw Commissie u voor artikel 8, alinea 1, van den door de Kamer gestemden tekst, te wijzigen als volgt :

« De eigenaars van onroerende goederen bezwaard met luchtvaartdienstbaarheden worden vergoed voor de schade die zij eventueel hebben geleden

tengevolge van de waardevermindering voortspruitende uit het vestigen der dienstbaarheid. Indien het aanleggen van de vliegvelden voor welke benutting eene dienstbaarheid wordt gevestigd, eene waardevermeerdering voor gevolg heeft gehad hetzij ten bate van heel het bezwaarde eigendom of van een gedeelte daarvan, hetzij ten bate van andere goederen toebehoorende aan denzelfden eigenaar, dan zal hij slechts een vergoeding ontvangen indien hij een nadeel ondergaat na compensatie van de waardevermeerdering en de waardevermindering. »

\* \*

Een lid voert aan dat naar zijn meening de bepaling der schadevergoeding zou moeten toevertrouwd worden aan de gewone rechtbanken, en niet aan de Commissie bij artikel 1 van het ontwerp voorzien. Hij wil zich echter bij het voorgestelde systeem aansluiten om geen te klaarblijkend onderscheid te verwekken tusschen ons recht in zake luchtvaartdienstbaarheden en het bestaande recht in zake krijgsdienstbaarheden.

De Commissie wenscht eenparig dat al de wetgevende bepalingen betreffende de wettelijke dienstbaarheden, die dikwijls zoo tegenstrijdig zijn, of althans zoo verschillend, zoodra mogelijk zouden herzien en samengeschalkeld worden.

\* \*

De Commissie stelt u eenparig voor den tekst van de Kamer aan te nemen met het hooger omschreven amendement.

*De Voorzitter,*

Burggr. DU BUS DE WARNAFFE.

*De Verslaggever,*

L. DE BROUCKERE.

**Amendement  
proposé par la Commission.**

**ART. 8.**

Rédiger comme suit le premier alinéa :

« Les propriétaires d'immeubles grevés de servitudes aéronautiques seront indemnisés du dommage qu'ils auront éventuellement subi par la dépréciation résultant de l'établissement de la servitude. Si la création des aérodromes pour l'utilisation desquels une servitude est créée a produit une plus-value, soit au profit de tout ou partie de la propriété grevée, soit au profit d'autres immeubles appartenant au même propriétaire, il n'obtiendra d'indemnité que s'il éprouve un préjudice après compensation des plus et moins values. »

**Amendement  
door de Commissie voorgesteld.**

**ART. 8.**

Het eerste lid te doen luiden :

« De eigenaars van onroerende goederen bezwaard met luchtvaartdienstbaarheden worden vergoed voor de schade die zij eventueel hebben geleden tengevolge van de waardevermindering voortspruitende uit het vestigen der dienstbaarheid. Indien het aanleggen van de vliegvelden, voor welke benutting eene dienstbaarheid wordt gevestigd, eene waardevermeerdering voor gevolg heeft gehad, hetzij ten bate van heel het bezwaarde eigendom of van een gedeelte daarvan, hetzij ten bate van andere goederen toebehorende aan denzelfden eigenaar, dan zal hij slechts een vergoeding ontvangen indien hij een nadeel ondergaat na compensatie van de waardevermeerdering en de waardevermindering. »

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 6 MARS 1929

**Rapport de la Commission de la Défense Nationale, chargée de l'examen du Projet de Loi concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitude aéronautique.**

*(Voir les nos 27 et 198 (session de 1927-1928) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 30 août et 19 septembre 1928 et le n° 188 (session de 1927-1928) du Sénat.*

Présents : MM. le vicomte DU BUS DE WARNAFFE, vice-président; le chevalier BEHAGHEL DE BUEREN, CALONNE, DERBAIX, le baron D'HUART, PIERLOT et DE BROUCKERE, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de créer autour d'un certain nombre d'aérodromes civils et militaires expressément désignés, une « zone de sécurité dont les terrains sont frappés de servitudes aéronautiques ». L'établissement en paraît pleinement justifié. Il suffira de vous renvoyer sur ce point à l'Exposé des motifs.

Mais la Commission croit devoir retenir quelques instants votre attention sur une question particulièrement délicate : celle de savoir s'il faut indemniser les propriétaires des terrains frappés de ces servitudes nouvelles, dans quelle mesure il faut éventuellement le faire et comment.

A la Commission de la Chambre, un membre a demandé « si le fait de frapper un bien d'une servitude n'ouvre pas pour le propriétaire du bien un droit à indemnité ». M. le Ministre de la Défense Nationale a répondu : « Cette question a été longuement étudiée par les pouvoirs judiciaires et par les Chambres législa-

tives, notamment lors de la discussion de la loi du 2 avril 1873 sur les servitudes militaires et résolue négativement ». Cette réponse paraît être à la fois un peu trop sommaire et un peu trop absolue.

Certes, des thèses plus ou moins analogues ont été soutenues par de très hautes autorités juridiques. On pourrait invoquer les conclusions présentées à la Cour de cassation, par le procureur général Leclercq, le 27 juin 1845. On citera, entre beaucoup d'autres, Bara, Lelièvre, Malou et le rapporteur à la Chambre de la loi de 1873, M. Drubbel. Mais on pourrait leur opposer l'autorité de Victor Jacobs, qui a écrit sur la matière des pages absolument remarquables (1) et d'ailleurs, Malou, Lelièvre Bara et Drubbel lui-même, s'ils réclamaient si hautement, en droit pur, théorique et abstrait, la faculté pour l'Etat de ne point payer, n'en furent pas moins unanimes à voter en fin de compte la loi dont le titre même est

(1) Victor JACOBS. — *Etudes sur les servitudes légales* — Bruxelles, Decq, 1862.

assez éloquent : *Loi qui alloue des indemnités du chef des servitudes militaires.*

Même en droit pur, du reste, la thèse si catégoriquement affirmée par M. le Ministre de la Défense Nationale est-elle donc fermement établie? Il ne peut entrer dans les intentions de la Commission d'aborder ici une discussion juridique assurément délicate et peut-être inutile. Il suffira de rappeler qu'au lendemain de ce débat de 1873, qui eut en son temps un si grand retentissement, Edmond Picard, dans un ouvrage qui fait encore autorité, résume ainsi l'état de la question :

« Pour résumer donc ce qui concerne la matière délicate et intéressante des rapports entre l'expropriation et les servitudes légales, on peut dire que l'établissement de telles servitudes ne constitue pas un cas d'expropriation, mais que dans leur réalisation elles aboutissent parfois à des expropriations; que dans ce dernier cas, et s'il y a utilité publique, elles donnent lieu à l'application des principes de la juste et préalable indemnité; que dans les autres hypothèses, elles restent soumises au droit commun, c'est-à-dire qu'il n'y aura lieu à indemnité que si une disposition expresse et spéciale de la loi l'a ainsi décrété (1).

Ailleurs, Picard enseigne que l'expropriation existe quand « un droit sort du domaine de l'exproprié ». Est-ce le cas en matière de servitudes militaires? La jurisprudence en a constamment décidé autrement et la doctrine paraît fixée sur ce point précis. Certains pourront s'en étonner, mais force est bien de le reconnaître. Faut-il décider dès lors, en vertu de l'analogie que les servitudes nouvelles, que l'on désignera désormais sous le nom de servitudes « aéronautiques », n'aboutissent pas davantage à une expropriation proprement dite? L'on ne saurait échapper à cette conséquence qu'en introduisant, une fois de plus, dans nos lois l'une de ces contradictions capri-

cieuses qu'il faudrait éviter par dessus toute chose parce qu'elles conduisent à l'incertitude d'abord, ensuite à l'arbitraire.

\* \* \*

Ce point acquis, en résulte-t-il que les propriétaires dont les immeubles seront frappés de servitudes aéronautiques n'auront droit à aucune indemnité? De ce que l'article 11 de la Constitution ne leur est pas applicable, faut-il conclure que l'on pourrait, en équité, leur refuser toute compensation? Certes, si le législateur n'introduisait dans son texte nulle disposition à ce sujet, les tribunaux n'auraient aucun moyen d'indemniser les citoyens atteints par les dispositions nouvelles. Mais qu'en faut-il déduire, si ce n'est qu'on se trouverait alors devant une de ces injustices légales que notre premier devoir est de ne point commettre.

On objectera en vain que le propriétaire dont l'immeuble vient à être grevé d'une servitude légale conserve, dans son intégrité absolue, le droit de propriété dont il était investi parce qu'il ne cesse pas, aux termes de l'article 544 du Code civil de jouir et de disposer de sa chose de la manière la plus absolue, « pourvu qu'il n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements ». Qui ne voit où cette thèse conduirait si on prétendait la maintenir dans toute sa rigueur logique?

« De même », dit Leclercq dans les conclusions que nous avons citées déjà, « que la loi, gardienne de l'ordre public, gardienne de la sûreté publique intérieure et extérieure, peut, dans certaines conditions, ordonner ou défendre certains actes personnels à tout individu... et limiter ainsi la liberté de la personne, sans qu'elle anéantisse par là soit les personnes, soit la liberté des personnes, de même elle peut, dans ces conditions, également déterminées d'avance, ordonner ou défendre certains actes sur les choses qui se trouveraient dans ces conditions, et limiter ainsi la liberté d'en

(1) Edmond PICARD. — *Traité général de l'expropriation pour utilité publique* T. I. P. 30. — Bruxelles, Larcier, 1875.

user et d'en disposer, sans qu'on puisse y ir dans ces dispositions une atteinte au domaine de propriété : l'empire de la loi trouve pour ce domaine comme pour les personnes sa légitimité dans les grands intérêts que nous venons de signaler. »

Sans doute ! Mais si l'on n'enlève rien à la liberté réelle du citoyen en lui interdisant, par exemple, de tenir sa gauche dans une rue fréquentée, si l'on contribue, au contraire, par là à fonder son droit à circuler librement en réalisant les conditions qui en rendent l'exercice possible, prétendra-t-on que le citoyen reste toujours libre quand, pour quelque motif que ce soit, le pouvoir lui interdit d'exprimer ses opinions ou de se réunir à d'autres citoyens, ou de disposer de sa personne ? Et de même, si l'on interdit à un homme — poussons l'hypothèse jusqu'à ses conséquences logiques — par une série de servitudes légales successivement établies, de vendre son bien, de le louer, d'en tirer parti soit en y édifiant des bâtiments d'habitation ou d'exploitation, soit même en le cultivant, n'y aura-t-il pas quelque dérision à prétendre qu'il possède toujours le droit de jouir et de disposer de sa chose de la manière la plus absolue parce qu'il continue à pouvoir en faire ce que la loi et les règlements ne lui interdisaient pas ?

Certes, on n'ignore pas combien il est difficile de tracer la limite précise entre les réglementations légitimes ou nécessaires et l'oppression tyrannique. Mais chacun sent bien que cette limite existe et comprend combien il importe qu'elle ne soit point franchie. La Belgique s'honore d'avoir toujours pris le soin jaloux de défendre ses citoyens contre tout acte arbitraire du pouvoir. Or, il est presque aussi dangereux pour la liberté de mettre le pouvoir en mesure d'atteindre ses adversaires dans leurs biens que de lui permettre de les frapper dans leur personne.

\*  
\* \*

Nous avons constaté tout à l'heure

l'analogie évidente entre les nouvelles servitudes aéronautiques et les servitudes militaires. Or qu'elles qu'aient pu être au sujet de ces dernières les théories abstraites de nos juristes, l'effort concret de nos législateurs a toujours tendu à assurer à tous l'indemnisation du dommage que ces servitudes leur faisaient subir. On pourrait soutenir en un certain sens que l'indemnisation était déjà reconnue en principe par la loi révolutionnaire des 8-10 juillet 1791, sur laquelle est basé en somme tout notre droit en la matière. Certes, ce principe s'est trouvé obscurci sous l'empire et sous le régime hollandais, mais depuis l'indépendance, notre législateur a toujours tendu à l'appliquer.

En effet, des trois lois qu'il a votées à ce sujet :

La *première*, celle du 28 mars 1870, ne tend qu'à réduire certaines des servitudes existantes. La question de l'indemnisation n'en se posait donc pas.

La *seconde*, celle du 2 avril 1873, votée à l'occasion de l'extension de camp retranché d'Anvers, établit un régime d'indemnisation pour tous les dommages causés par l'établissement de servitudes nouvelles. Il convient d'en reproduire ici les deux premiers articles :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Les propriétaires d'immeubles grevés de servitudes militaires seront indemnisés, conformément à la présente loi, du dommage qu'ils ont subi par la dépréciation résultant de l'établissement de la servitude en tenant compte, s'il y a lieu, de l'application de la loi du 28 mars 1870.

» ART. 2. — Si la création des ouvrages de fortification qui engendrent la servitude a produit une plus-value, soit au profit de tout ou partie de la propriété grevée, soit au profit d'autres immeubles appartenant au même propriétaire, il n'obtiendra d'indemnité que s'il éprouve un préjudice après compensation des plus et moins values. »



Enfin, la *troisième loi*, celle du 19 août 1893 a pour effet d'étendre aux servitudes créées par l'établissement de fortifications sur la Meuse le régime de la loi de 1873.

\* \*

Les raisons d'analogie que nous invoquons tout à l'heure veulent donc que l'on traite les servitudes aéronautiques d'après les principes contenus dans la législation que nous venons de rappeler. C'est pourquoi votre Commission vous propose d'amender comme suit l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, du texte voté par la Chambre.

\* \*

Un membre a fait observer qu'à son estime la détermination des indemnités dues devrait être confiée aux tribunaux ordinaires, non à la Commission prévue par l'article 9 du projet. Il consent pourtant à se rallier au système que cet

article établit pour ne pas créer une divergence trop manifeste entre notre droit en matière de servitudes aéronautiques et le droit existant en matière de servitudes militaires.

La Commission est unanime à souhaiter que toutes les dispositions législatives relatives aux servitudes légales, souvent si contradictoires, ou du moins si dissemblables, soient, aussitôt qu'il sera possible, revues d'ensemble et coordonnées.

\* \*

La Commission vous propose à l'unanimité l'adoption du texte de la Chambre amendé comme il a été dit ci-dessus.

*Le Président,*

Vicomte DU BUS DE WARNAFFE.

*Le Rapporteur,*

L. DE BROUCKERE.

**Amendement  
proposé par la Commission.**

ART. 8.

Rédiger comme suit le premier alinéa :

« Les propriétaires d'immeubles grevés de servitudes aéronautiques seront indemnisés du dommage qu'ils auront éventuellement subi par la dépréciation résultant de l'établissement de la servitude. Si la création des aérodromes pour l'utilisation desquels une servitude est créée a produit une plus-value, soit au profit de tout ou partie de la propriété grevée, soit au profit d'autres immeubles appartenant au même propriétaire, il n'obtiendra d'indemnité que s'il éprouve un préjudice après compensation des plus et moins values. »

**Amendement  
door de Commissie voorgesteld.**

ART. 8.

Het eerste lid te doen luiden :

« De eigenaars van onroerende goederen bezwaard met luchtvaartdienstbaarheden worden vergoed voor de schade die zij eventueel hebben geleden tengevolge van de waardevermindering voortvloeiende uit het vestigen der dienstbaarheid. Indien het aanleggen van de vliegvelden, voor welke benutting eene dienstbaarheid wordt gevestigd, eene waardevermeerdering voor gevolg heeft gehad, hetzij ten bate van heel het bezwaarde eigendom of van een gedeelte daarvan, hetzij ten bate van andere goederen toebehoorende aan denzelfden eigenaar, dan zal hij slechts een vergoeding ontvangen indien hij een nadeel ondergaat na compensatie van de waardevermeerdering en de waardevermindering. »