

Chambre des Représentants

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

21 DÉCEMBRE 1988

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention
relative à la reconnaissance
internationale des droits sur aéronefs,
faite à Genève le 19 juin 1948**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le développement qu'a connu l'industrie du transport aérien ces dernières années donne un regain d'actualité aux questions de propriété des avions et du registre d'immatriculation, d'une part, et des droits réels sur aéronefs d'autre part.

Le valeur toujours croissante des aéronefs exige que les compagnies de transport aérien puissent disposer d'un système de crédit garanti par des droits réels sur leur flotte. C'est pourquoi il apparaît nécessaire de consacrer dans notre droit un système de garantie sur aéronef assorti d'une publicité adéquate de nature à protéger non seulement les intérêts des créanciers, mais aussi ceux des tiers.

Enfin, sur le plan international, il faut que le droit constitué sur des aéronefs comme sûreté au profit des créanciers ne soit pas compromis par le franchissement des frontières.

C'est pourquoi il est proposé aux Chambres législatives d'approuver la Convention signée à Genève le 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef. Le Gouvernement se propose de déposer un projet de loi organisant un régime d'hypothèques aériennes et traduisant dans notre droit interne les engagements internationaux qui

Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

21 DECEMBER 1988

WETSONTWERP

**houdende goedkeuring van het
Verdrag betreffende de internationale
erkenning van rechten op
luchtvaartuigen, opgemaakt te
Genève op 19 juni 1948**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Door de ontwikkeling die het luchtvervoer de laatste jaren heeft gekend zijn de vraagstukken betreffende de eigendom van luchtvaartuigen en van het nationaliteitsregister enerzijds, en betreffende zakelijke rechten op luchtvaartuigen anderzijds, opnieuw actueel geworden.

De steeds stijgende waarde van de luchtvaartuigen vergt dat de maatschappijen voor luchtvervoer beschikken over een stelsel van krediet dat gewaarborgd is door zakelijke rechten op hun luchtvloot. Daarom lijkt het noodzakelijk in ons recht een stelsel in te bouwen van zakelijke zekerheden op luchtvaartuigen met een aangepaste openbaarmaking ter bescherming van niet alleen de belangen van de schuldeisers, maar ook van derden.

Op het internationale vlak is het noodzakelijk dat het recht dat op luchtvaartuigen gevestigd is als zekerheid ten voordele van de schuldeisers niet mag worden verkort door overschrijding van grenzen.

Daarom wordt aan de wetgevende kamers voorgesteld het Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen, ondertekend te Genève op 19 juni 1948, goed te keuren. De Regering is voornemens een ontwerp van wet in te dienen tot regeling van de hypotheek op luchtvaartuigen, dat in ons eigen recht de internationale ver-

seront pris par notre pays en ratifiant la Convention de Genève.

Cette Convention a été ratifiée à ce jour par 38 pays. Parmi ceux-ci, relevons cinq Etats membres de la CEE parmi lesquels la République Fédérale d'Allemagne et la France. L'on notera par contre que le Royaume-Uni n'a jamais ratifié cette Convention. Parmi les pays tiers, les Etats-Unis d'Amérique y ont adhéré les premiers.

La ratification avait été envisagée par la Belgique peu après la signature de la Convention, mais le mouvement de ratification s'est révélé très lent de sorte que la Convention est loin aujourd'hui encore d'être vraiment universelle. Ce n'est que tout récemment que certains transporteurs belges ont manifesté de l'intérêt pour cette question.

I. — LES DROITS RECONNUS PAR LA CONVENTION

Le premier objet de la Convention est de préciser les droits sur aéronefs que les parties contractantes s'engagent à reconnaître et à faire respecter par leurs tribunaux. Le résultat sera d'obliger nos tribunaux à sanctionner des droits établis sur des avions étrangers, bien que ces droits puissent ne pas avoir d'équivalent dans notre législation.

L'article I (1) énumère les droits que les Etats contractants s'engagent à reconnaître :

- « a. Le droit de propriété sur aéronef;
- b. Le droit pour le détenteur d'aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat.

Parmi l'énumération des droits reconnus figure le droit de propriété. Ce droit concerne non seulement le propriétaire mais aussi celui qui a la vocation de devenir propriétaire, par exemple lorsqu'il s'agit d'une vente sous condition suspensive.

- c. Le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins.

Il s'agit là du droit de celui qui bénéficie d'un contrat de location d'une certaine durée ou du droit acquis par un contrat de location-vente (leasing). On remarquera que le paragraphe (c) de l'article I^{er} n'exige pas que le titulaire du droit à reconnaître ait effectivement la possession ou la détention de l'aéronef, tandis que dans l'hypothèse du paragraphe (b), pour faire valoir le droit d'acquérir, il faut être détenteur de l'aéronef.

- d. L'hypothèque, le « mortgage », ou tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette ».

Le « mortgage » est un droit de la législation anglo-saxonne qui présente des analogies avec l'hypothèque. L'expression « tout droit similaire » a été insérée

bintenissen opneemt die ons land aangaat door de bekrachtiging van het Verdrag van Genève.

Tot op heden is dit Verdrag door 38 landen bekrachtigd. Daaronder vijf lidstaten van de EEG, inzonderheid de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk. Op te merken valt dat het Verenigd Koninkrijk dit Verdrag nooit heeft bekrachtigd. Onder de derde landen zijn de Verenigde Staten van Amerika het eerste toegetreden.

Vlak na de ondertekening van het Verdrag had België de bekrachtiging ervan overwogen maar de strekking tot bekrachtiging bleek een zeer traag verloop te kennen, zodat het Verdrag thans nog verre van universeel is. Het is pas zeer onlangs dat bepaalde Belgische vervoerders voor deze aangelegenheid belangstelling hebben getoond.

I. — DOOR HET VERDRAG ERKENDE RECHTEN

Het eerste doel van het Verdrag is de omschrijving van de rechten op luchtvaartuigen die de Verdragsluitende Staten zich verbinden te erkennen en aan de kennismaking van hun rechtbanken te onderwerpen. Aldus worden onze rechtbanken verplicht tot beoordeling van rechten gevestigd op buitenlandse vliegtuigen, hoewel die rechten mogelijk geen equivalent hebben in onze wetgeving.

Artikel I (1) bepaalt de rechten tot welke erkenning de Verdragsluitende Staten zich verbinden :

- « a. het eigendomsrecht op luchtvaartuigen;
- b. het recht van de houder van een luchtvaartuig tengevolge van een koopovereenkomst om het eigendom daarvan te verkrijgen.

Onder de erkende rechten komt het eigendomsrecht voor. Dat recht heeft niet alleen betrekking op de eigenaar maar ook op hem die zich geroepen voelt om eigenaar te worden, bv. wanneer het gaat om een koopovereenkomst onder opschortende voorwaarden.

- c. het recht om een luchtvaartuig te gebruiken op grond van een huurovereenkomst gesloten voor een termijn van ten minste zes maanden.

Hier gaat het om het recht van hem die een huurcontract met een bepaalde duur heeft aangegaan of om het recht ontstaan uit een huurkoopcontract (leasing). Er weze opgemerkt dat paragraaf (c) van artikel 1 niet eist dat de rechthebbende van het te erkennen recht het luchtvaartuig werkelijk bezit of onder zich heeft terwijl in de onderstelling van paragraaf (b) men houder moet zijn van het luchtvaartuig om het recht tot verkrijging ervan doen te gelden.

- d. de hypotheek, de « mortgage » en elk soortgelijk recht op een luchtvaartuig krachtens overeenkomst gevestigd tot zekerheid voor betaling van een schuld. »

De « mortgage » is een recht uit de Angelsaksische wetgeving dat analogie vertoont met de hypotheek. De uitdrukking « elk soortgelijk recht » werd in-

pour être sûr qu'un droit réel de garantie ne soit pas exclu par le fait qu'il ne soit pas appelé « hypothèque » ou « mortgage », mais par exemple gage.

Tels sont les droits dont la reconnaissance par tous les Etats contractants est assurée par la Convention. L'article I^{er} (1) a été rédigé de façon assez large pour comprendre tous les droits réels de garantie actuellement connus.

Les sommes garanties par l'hypothèque, le « mortgage » ou tout droit similaire sont le principal de la créance tel que mentionné dans l'inscription ainsi que les intérêts des trois dernières années échues avant l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière (article V).

II. — LES CONDITIONS DE LA RECONNAISSANCE

La Convention précise les conditions auxquelles doivent satisfaire les droits dont la nature vient d'être déterminée pour être reconnus. Ces conditions sont doubles :

Ces droits doivent être :

« (i) conformes à la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et

(ii) régulièrement inscrite sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé. »

La régularité des inscriptions successives dans différents Etats contractants est déterminée par la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

Les deux principes concernant l'application de la loi du pays d'immatriculation et la nécessité de l'inscription sont clairs. La Convention ne précise ni les conditions de fond de création du droit ni les conditions de forme de l'inscription, comme par exemple la nécessité d'un acte authentique. Elle se contente de résoudre les conflits de loi éventuels en donnant compétence à la loi du pays d'immatriculation. On remarquera que c'est également la loi du pays d'immatriculation qui détermine les effets de l'inscription à l'égard des tiers (article II, (2)). Les auteurs de la Convention n'ont pas tenté d'imposer aux Etats des modalités quant à la tenue des registres. Le soin en a été laissé à chaque Etat.

Si les règles concernant l'inscription au registre sont en principe laissées aux lois nationales, la Convention prévoit pourtant quelques règles d'uniformité.

gevoerd om zeker te zijn dat een zakelijk recht tot zekerheid niet wordt uitgesloten wegens het feit dat het niet « hypotheek » of « mortgage » maar bv. pand wordt genoemd.

De erkenning van deze rechten wordt door alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag onderschreven. Artikel I (1) werd voldoende ruim gesteld om alle zakelijke rechten tot zekerheid die thans bekend zijn te omvatten.

De bedragen gewaarborgd door de hypotheek, de « mortgage » of elk soortgelijk recht zijn de hoofdsom van de vordering zoals zij in de inschrijving is vermeld, alsmede de rente over de drie laatste jaren voorafgaande aan het begin van de uitwinning en in de loop hiervan (artikel V).

II. — VOORWAARDEN VOOR DE ERKENNING

Het verdrag omschrijft de voorwaarden waaraan de rechten waarvan de aard zopas is omschreven moeten voldoen om te worden erkend. Die voorwaarden zijn tweeërlei :

De rechten moeten :

« (i) zijn gevestigd overeenkomstig de wet van de Verdragsluitende Staat, in welk nationaliteitsregister het luchtvaartuig tijdens die vestiging was ingeschreven, en

(ii) op regelmatige wijze zijn ingeschreven in het openbaar register van de Verdragsluitende Staat, in welk nationaliteitsregister het luchtvaartuig is ingeschreven. »

De regelmatigheid van de opeenvolgende inschrijvingen in verschillende Verdragsluitende Staten wordt beoordeeld naar de wet van de Verdragsluitende Staat, in welk nationaliteitsregister het luchtvaartuig is ingeschreven ten tijde van elke inschrijving.

De twee beginselen betreffende de toepassing van de wet van het land van inschrijving in het nationaliteitsregister en het voorschrift van de inschrijving zijn duidelijk. Het Verdrag geeft geen omschrijving van de grondvereisten bij de totstandkoming van het recht, noch van de vormvereisten van de inschrijving zoals bv. een authentieke akte. Het beperkt zich ertoe eventuele wetsconflicten op te lossen door de wet van het land van inschrijving toepasselijk te verklaren. Op te merken valt dat het ook de wet van het land van inschrijving is die de gevolgen van de inschrijving ten opzichte van derden bepaalt (artikel II, (2)). De auteurs van het Verdrag hebben niet getracht aan de Staten bepaalde regelingen voor te schrijven wat het houden van de registers betreft. De zorg daarvoor wordt aan elke Staat gelaten.

Hoewel de regels met betrekking tot de inschrijving in het register in beginsel onder de nationale wetten vallen, heeft het Verdrag toch enkele eenvormigheidsregels ingevoerd.

« Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre » (article II, (1)).

Cette disposition a pour but d'assurer l'unité d'inscription.

Elle évite que les inscriptions concernant un même aéronef ne soient disséminées dans plusieurs registres au cas où le pays d'immatriculation tiendrait plus d'un registre d'immatriculation.

« Tout Etat contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale. » (article II, (3)).

Il résulte de la Convention qu'un aéronef est susceptible de faire l'objet de tout droit admis par sa loi nationale. Ceux qu'énumèrent la Convention devront seuls être reconnus obligatoirement à l'étranger mais aucun Etat contractant n'est obligé d'admettre la constitution et l'inscription sur les aéronefs immatriculés chez lui d'autres droits que ceux qui peuvent être valablement constitués aux termes de sa loi nationale. Il en est ainsi même de ceux qui sont énoncés par la Convention. Ainsi, en Belgique, nous ne serions pas obligés par la ratification de la Convention d'insérer dans notre législation interne tous les droits énumérés à l'article I^{er}.

Le troisième article de la Convention énumère des règles à observer pour que les droits existants sur l'aéronef soient connus sans difficulté par les tiers.

L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef (article III, (1)).

Le service chargé de tenir le registre est obligé de délivrer des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre (article III, (2)).

L'article III donne une interprétation large au terme « inscription dans un registre » de façon à y inclure la simple mise sous dossier des documents.

III. — LES CREANCES PRIVILEGIEES

En dehors des droits réels d'origine contractuelle précisés à l'article I^{er}, la Convention en son article IV (1) (a) et (b) permet de reconnaître comme privilégiées les créances afférentes :

(a) aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef;

(b) aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef.

Si la naissance du privilège est soumise à la loi nationale de chaque partie contractante, la Convention en revanche en fixe uniformément le rang : les

« Alle inschrijvingen betreffende een bepaald luchtvaartuig geschieden in hetzelfde register » (artikel II, (1)).

Die bepaling heeft tot doel eenheid van inschrijving te bevorderen.

Zij voorkomt dat inschrijvingen betreffende een zelfde luchtvaartuig verspreid raken over de verschillende registers ingeval het land van inschrijving meer dan één nationaliteitsregister mocht houden.

« Elke Verdragsluitende Staat kan de inschrijving van een recht op een luchtvaartuig weigeren, wanneer dat recht volgens zijn nationale wet niet geldig zou kunnen worden gevestigd » (artikel II, (3)).

Uit dit Verdrag volgt dat op een luchtvaartuig elk recht kan worden gevestigd dat door de nationale wet is toegelaten. Alleen die welke het Verdrag opsomt zullen in het buitenland verplicht moeten worden erkend maar geen enkele Verdragsluitende Staat heeft de verplichting om toe te staan dat op de bij hem ingeschreven luchtvaartuigen andere rechten worden gevestigd en ingeschreven dan die welke volgens zijn nationale wet rechtsgeldig kunnen worden gevestigd. Hetzelfde geldt voor die welke door het Verdrag zijn genoemd. Derhalve zullen we in België ingevolge de bekrachtiging van het Verdrag niet verplicht zijn om in onze eigen wetgeving alle rechten vermeld in artikel 1 op te nemen.

Artikel III van het Verdrag noemt de regels op die moeten in acht genomen worden opdat de rechten die op het luchtvaartuig gevestigd zijn zonder moeilijkheden door derden kunnen worden gekend.

Het adres van de dienst, belast met het houden van het register, wordt aangetekend op het bewijs van inschrijving in het nationaliteitsregister van elk luchtvaartuig (artikel III (1)).

De dienst belast met het houden van het register is verplicht gewaarmerkte afschriften of uittreksels af te geven die, behoudens tegenbewijs, het bewijs leveren van de inhoud van het register (artikel III, (2)).

Artikel III geeft een ruime uitleg aan de term « inschrijving in een register » zodat het gewone deponderen van stukken daaronder kan worden begrepen.

III. — BEVOORRECHTE SCHULDVORDERINGEN

Buiten de zakelijke rechten uit overeenkomst die in artikel 1 zijn omschreven is het op grond van artikel IV (1) (a) en (b) van het Verdrag mogelijk als bevoorrecht te erkennen de schuldvorderingen met betrekking tot :

(a) de vergoedingen, verschuldigd voor hulp aan het luchtvaartuig verleend, of

(b) de buitengewone kosten, noodzakelijk voor het behoud van het luchtvaartuig.

Terwijl het voorrecht ontstaat uit de nationale wet van elke Verdragsluitende Partij, stelt het Verdrag op eenvormige wijze de rang ervan vast : de schuldvor-

créances de l'article IV (1) ont priorité absolue sur toutes autres créances. Entre elles, elles prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître (article IV (2)).

On ne peut rendre applicable la « *lex rei sitae* » à la question de rang car on aurait alors deux législations simultanément applicables : la loi du pays d'immatriculation (pour les droits réels inscrits de l'article I^{er}, alinéa (1) et la « *lex rei sitae* » (pour les créances privilégiées de l'article IV, alinéa (1), et le conflit entre ces deux législations ne pourrait être résolu; dès lors, il était fatal que le rang conféré à la créance privilégiée par la « *lex rei sitae* » dût céder devant une règle de classification uniforme fixée par la Convention.

La Convention n'interdit pas aux Etats contractants de reconnaître par application de leurs lois nationales la validité d'autres droits grevant un aéronef en plus de ceux mentionnés par elle. Mais aucun de ces droits ne peut primer ceux que les Etats se sont engagés à reconnaître internationalement. Il en résulte qu'aucun privilège du droit national peut être internationalement opposé à un titulaire d'un droit défini par la Convention.

IV. — CONDITIONS D'EXERCICE DES PRIVILEGES

Les créances ne sont privilégiées que pour autant qu'elles soient :

« assorties d'un droit de suite au regard de la loi de l'Etat contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation » (article IV (1) *in fine*).

En raison de leur origine, ces privilèges ont forcément un caractère occulte au moment de leur naissance. Pour remédier à cet inconvénient, les auteurs de la Convention ont contraint les titulaires de ces privilèges à faire valoir leur droits dans un délai maximum de 3 mois (article IV, (3) et (4)) :

« à moins qu'au cours dudit délai :

a. la créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe (3);

b. le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas, la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai » (article IV, (4) (a) (b)).

deringen van artikel IV (1) hebben volstrekte voorrang boven alle andere vorderingen. Onderling hebben zij rang in omgekeerd-chronologische volgorde van de gebeurtenissen waardoor zij zijn ontstaan (artikel IV (2)).

De « *lex rei sitae* » kan niet toepasselijk worden gemaakt op de rangregeling, want men zou dan twee gelijktijdig toepasselijke wetgevingen hebben : de wet van het land van inschrijving in het nationaliteitsregister (voor de ingeschreven zakelijke rechten van artikel I, lid (1) en de « *lex rei sitae* » (voor de bevoorrechte schuldvorderingen van artikel IV, lid (1); het conflict tussen die twee wetgevingen zou niet kunnen worden opgelost; derhalve ligt het voor de hand dat de rang door de « *lex rei sitae* » verleend aan de bevoorrechte schuldvordering moet wijken voor een eenvormige rangregeling vastgesteld door het Verdrag.

Het Verdrag verbiedt de Verdragsluitende Staten niet om op grond van hun nationale wetten de geldigheid te erkennen van andere rechten welke een luchtvaartuig bezwaren dan die door het Verdrag zelf vermeld. Maar geen enkele van die rechten kan voorrang hebben boven die waartoe de Staten zich hebben verbonden ze internationaal te erkennen. Daaruit volgt dat op internationaal vlak geen enkel voorrecht uit het nationale recht kan worden ingeroepen tegen een gerechtigde op een recht dat door het Verdrag is omschreven.

IV. — VEREISTEN TOT UITOEFENING VAN DE VOORRECHTEN

De vorderingen zijn alleen dan bevoorrecht als zij : vervolgd kunnen worden, in welke handen het luchtvaartuig zich ook bevindt ingevolge de wet van de Verdragsluitende Staat alwaar de handelingen tot berging of behoud geëindigd zijn (artikel IV, (1) *in fine*).

Wegens hun oorsprong zijn die voorrechten op het ogenblik van hun ontstaan uiteraard niet openlijk. Om dit euvel te verhelpen hebben de auteurs van het Verdrag de houders van die voorrechten verplicht hun rechten te doen gelden binnen een termijn van ten hoogste 3 maanden (artikel IV, (3) en (4)) :

« tenzij binnen genoemde termijn :

a. de bevoorrechte vordering in het register is aangetekend overeenkomstig het bepaalde in lid 3;

b. het bedrag der vordering hetzij in der minne is vastgesteld hetzij een rechtsovereenkomst terzake is ingesteld. In het laatste geval worden de gronden voor stuiting en schorsing van deze termijn van drie maanden bepaald door de wet van het gerecht, voor hetwelk de rechtsovereenkomst wordt aangebracht » (artikel IV, (4) (a) (b)).

V. — L'EFFICACITE DES DROITS RECONNUS

1^o Exécution et vente forcée

Un ensemble de dispositions réglemente les formalités et les effets de la vente judiciaire des aéronefs, en vue de conférer aux droits garantis le maximum d'efficacité au moment de la réalisation du gage.

La procédure à suivre est en principe celle du pays où la vente est effectuée (article VII (1)) mais cette compétence de la loi nationale connaît des limites : la vente doit être assortie de publicité. La date et le lieu de la vente sont fixés 6 semaines au moins à l'avance; le créancier saisissant devra alerter les autorités du lieu où l'aéronef est immatriculé, ainsi que le propriétaire et les titulaires des droits inscrits (article VII (2)).

La Convention impose l'observation de certaines formalités et délais destinés à aviser les titulaires de droits réels de la vente et à laisser à ces derniers le droit d'intervenir à cette vente. L'inobservation de ces formalités permet à toute personne, ayant de ce fait subi un préjudice, de demander l'annulation de la vente dans les 6 mois de la date; ceci indépendamment des autres sanctions éventuellement attachées à cette inobservation par la loi du lieu d'exécution (article VII (3)).

Pour garantir les créanciers contre le danger d'une vente à vil prix, les auteurs de la Convention ont prévu un système d'enchère minimale (article VII (4)).

Les frais de justice exposés au cours de la procédure d'exécution (article VII (6)) en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers priment toute autre créance.

« La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'article VII transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur » (article VIII).

Cette disposition vise la purge hypothécaire qui permet dans notre droit aux tiers acquéreurs d'affranchir un immeuble des charges qui le grèvent moyennant affectation de son prix d'acquisition au paiement de ces charges. C'est à ce titre que la purge hypothécaire est une cause d'extinction des hypothèques. L'article VIII de la Convention a donc pour conséquence de limiter le droit des créanciers inscrits. Leurs droits sont définitivement perdus après adjudication et ils doivent se contenter du produit de la vente.

V. — WERKZAAMHEID VAN DE ERKENDE RECHTEN

1^o Tenuitvoerlegging en executoriale verkoop

Een geheel van bepalingen regelt de formaliteiten en de gevolgen van de gerechtelijke verkoop van de luchtvaartuigen teneinde aan de gewaarborgde rechten een zo groot mogelijke doeltreffendheid te verlenen op het ogenblik van de tegeldemaking van het pand.

In beginsel is de te volgen rechtsgang die van het land waar de verkoping plaats vindt (artikel VII, (1)) maar die bevoegdheid van de nationale wet is beperkt; De verkoping moet openbaar worden gemaakt. De dag en de plaats van de verkoping moeten ten minste zes weken te voren worden vastgesteld; de beslagleggende schuldeiser moet de autoriteiten van de plaats waar het luchtvaartuig in het nationaliteitsregister is ingeschreven, alsmede de eigenaar en de rechthebbenden op de ingeschreven rechten verwittigen (artikel VII (2)).

Door het Verdrag worden bepaalde formaliteiten en termijnen opgelegd waardoor het mogelijk wordt de rechthebbenden op zakelijke rechten bericht te geven van de verkoping en aan laatstgenoemden het recht te laten tussen te komen bij de verkoping. Bij het niet in acht nemen van die formaliteiten kan eenieder die in verband hiermee schade heeft geleden de nietigverklaring van de verkoping vorderen binnen zes maanden nadat deze heeft plaatsgehad, zulks onverminderd de sancties die de wet van de plaats van tenuitvoerlegging op de nietinachtneming mocht stellen (artikel VII (3)).

Om de schuldeisers te beschermen tegen een te geringe verkoopprijs, hebben de auteurs van het Verdrag een minimuminzet voorgeschreven (artikel VII (4)).

De gerechtskosten die in het gezamenlijk belang der schuldeisers in de loop van de procedure van tenuitvoerlegging met het oog op de verkoping gemaakt zijn gaan boven alle andere vorderingen (artikel VII (6)).

« De executoriale verkoop van een luchtvaartuig, overeenkomstig de bepalingen van artikel VII, doet het eigendom van het luchtvaartuig overgaan, vrij van alle niet door de verkrijger te zijnen laste genomen rechten (artikel VIII) ».

Die bepaling heeft betrekking op de hypothecaire zuivering die in ons recht aan derden-verkrijgers de gelegenheid biedt een onroerend goed te bevrijden van de lasten die het bezwaren, mits de aankoopprijs ervan wordt aangewend voor de voldoening van die lasten. Het is in die zin dat de hypothecaire zuivering een oorzaak is van het tenietgaan van die hypotheeken. Artikel VIII heeft dus een beperking van het recht van de ingeschreven schuldeisers tot gevolg. Hun rechten vervallen voorgoed na de toewijzing en zij moeten genoegen nemen met de opbrengst van de verkoop.

D'autre part, c'est pour éviter que le transfert d'immatriculation d'un aéronef d'un pays dans un autre ne puisse préjudicier les créanciers inscrits que l'article IX dispose que :

« Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'article VII, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat contractant à celui d'un autre Etat contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires » (article IX).

Un aéronef est immatriculé dans un autre Etat, soit parce qu'il a été vendu, soit parce que son propriétaire a changé de nationalité. Dans un cas comme dans l'autre, les créanciers doivent être en mesure, dans l'esprit de la Convention, d'empêcher le transfert en attendant d'être désintéressés de leurs créances.

2° Dommages causés à la surface

Le paragraphe (5) de l'article VII concerne les problèmes qui peuvent naître à la suite d'un dommage causé à la surface par un aéronef grevé d'hypothèque ou de droit similaire. Par suite de l'existence d'une créance hypothécaire, le particulier préjudicié à la suite d'un accident pourrait se trouver dans l'impossibilité de se payer sur les aéronefs, qui constituent la part la plus importante des biens de l'exploitant.

Il convenait donc d'accorder une protection particulière aux personnes qui auraient subi un préjudice à la suite d'un dommage causé à la surface.

Lorsque dans le territoire de l'Etat contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé aux tiers à la surface, ces derniers sont en mesure d'invoquer une priorité à concurrence de 20 % du prix de vente par rapport aux créanciers visés à l'article I^{er}. L'opposabilité des créances garanties est limitée à 80 % du prix de vente de l'aéronef saisi. Les dispositions ci-dessus deviennent inutiles lorsque le dommage causé à la surface est « convenablement et suffisamment assuré ».

Le dernier alinéa du paragraphe (5) précise cette notion :

« le dommage est réputé suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi ».

Aan de andere kant is het om te voorkomen dat de overdracht van inschrijving in het nationaliteitsregister van een luchtvaartuig van het ene land naar een ander aan de ingeschreven schuldeisers nadeel zou toebrengen dat artikel IX bepaalt :

« Behoudens in het geval van executoriale verkoop overeenkomstig de bepalingen van artikel VII, kan geen overdracht van inschrijving van een luchtvaartuig in het openbaar register of het nationaliteitsregister plaatsvinden van het register van een Verdragsluitende Staat naar dat van een andere Verdragsluitende Staat zonder dat ingeschreven rechten van te voren zijn doorgehaald, of de rechthebbenden in de overdracht hebben toegestemd » (artikel IV).

Een luchtvaartuig wordt in een andere Staat ingeschreven ofwel omdat het verkocht is ofwel omdat zijn eigenaar van nationaliteit veranderd is. In deze twee gevallen, moeten de schuldeisers de mogelijkheid hebben, volgens de geest van dit Verdrag, de overdracht van het luchtvaartuig te beletten tot ze betaald zijn.

2° Schade toegebracht op het aardoppervlak

Paragraaf (5) van artikel VII behandelt de moeilijkheden die kunnen rijzen ingevolge schade toegebracht aan het aardoppervlak door een luchtvaartuig bezwaard met hypotheek of een soortgelijk recht. Ingevolge het bestaan van een hypothecaire schuldvordering zou de als gevolg van een ongeval benadeelde particulier zich in de onmogelijkheid kunnen bevinden voldoening te verkrijgen op de luchtvaartuigen die het belangrijkste gedeelte vormen van de goederen van de exploitant.

Het was dus wenselijk te voorzien in een bijzondere bescherming ten behoeve van personen die een nadeel hebben geleden ingevolge schade toegebracht aan het aardoppervlak.

Wanneer op het grondgebied van de Verdragsluitende Staat waar de verkoop plaats vindt, aan derden schade op het aardoppervlak wordt toegebracht kunnen die laatsten tegen die in artikel I bedoelde schuldeisers voorrang inroepen ten belope van 20 % van de verkoopprijs. De gewaarborgde schuldvorderingen kunnen slechts voor 80 % van de verkoopprijs van het inbeslaggenomen luchtvaartuig worden ingeroepen. De bepalingen hierboven worden overbodig wanneer de aan het aardoppervlak toegebrachte schade « behoorlijk en voldoende verzekerd is ».

Het laatste lid van paragraaf (5) omschrijft dit begrip :

« de verzekering zal in de zin van dit lid worden geacht voldoende te zijn, indien de verzekerde som gelijk is aan de waarde van het inbeslaggenomen luchtvaartuig in staat van nieuw ».

VI. — EXTENSION DES GARANTIES AUX PIECES DE RECHANGE

La Convention définit l'expression « pièces de rechange » au paragraphe (4) de l'article X.

La reconnaissance des droits réels définis à l'article I^{er} sur des pièces de rechange implique que ces droits soient reconnus sur l'aéronef lui-même et que l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé dispose de lois permettant d'hypothéquer des pièces de rechange.

L'hypothèque visée à l'article X (1) s'applique aux dépôts de pièces de rechange situés aux divers points des routes aériennes. En effet, les exploitants aériens sont obligés d'avoir sur le trajet des routes aériennes parcourues des stocks de pièces de rechange. Ces stocks, qui peuvent avoir une valeur considérable, peuvent renforcer le crédit du transporteur aérien, s'ils sont soumis aux effets ordinaires des sûretés réelles. Certaines lois nationales peuvent permettre de comprendre ces stocks dans l'assiette des droits inscrits. La Convention décide que si la loi de l'Etat où l'aéronef est immatriculé prévoit l'extension de l'assiette du droit :

« ... à des pièces de rechange entreposées en un seul ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les Etats contractants, à condition que lesdites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectué sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire » (article X, alinéa (1)).

Les exigences de l'exploitation aérienne nécessitent pour le débiteur de pouvoir disposer du stock, et de ne pas en être dessaisi. D'autre part, la publicité par voie d'affichage ou l'inscription au registre est insuffisante lorsqu'elle concerne les pièces de rechange fongibles et dont la spécification est particulièrement difficile. La Convention tente de remédier à ces difficultés :

« Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif desdites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier » (article X (2)).

Il résulte de ce texte qu'à l'intérieur du stock, la subrogation réelle jouera de telle sorte que les pièces inscrites pourront être remplacées par des nouvelles pièces sans que le droit des créanciers soit affecté.

VI. — UITBREIDING VAN DE WAARBORGEN TOT DE RESERVEDELEN

Artikel X, paragraaf (4) van het Verdrag geeft een definitie van de uitdrukking « reservedelen ».

De erkenning van de in artikel I bepaalde zakelijke rechten op reservedelen sluit in dat die rechten worden erkend op het luchtvaartuig zelf en dat de Verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig in het nationaliteitsregister is ingeschreven een wettelijke regeling heeft waarbij het mogelijk wordt reservedelen te hypothekeren.

De hypotheek bedoeld in artikel X (1) is van toepassing op de opslagplaatsen van reservedelen die gelegen zijn op de verschillende punten van de luchtvaartroutes. De luchtvaartexploitanten zijn verplicht langs de gebruikte luchtvaartroutes voorraden met reservedelen op te slaan. Die voorraden welke een aanzienlijke waarde kunnen hebben, kunnen het krediet van de luchtvervoerders versterken, wanneer zij aan de gewone rechtsgevolgen van de zakelijke zekerheden onderworpen zijn. Volgens bepaalde nationale wetten kunnen die voorraden onder de regeling van de ingeschreven rechten worden gebracht. Het verdrag bepaalt dat wanneer de wet van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven de uitbreiding van de regeling van het recht voorziet :

« tot reservedelen, opgeslagen in een of meer nader aangeduide plaatsen, de uitbreiding door alle Verdragsluitende Staten wordt erkend, voor zover deze reservedelen op voornoemde plaatsen bewaard blijven, mits een geëigende, ter plaatse door middel van aanplakking te verwezenlijken, bekendmaking derden op voldoende wijze van aard en omvang van het recht kennis geeft, waarmede deze reservedelen bezwaard zijn, en het register waar het is ingeschreven zomede naam en adres van de rechthebbende aangeeft » (artikel X, lid (1)).

De luchtvaartexploitatie vereist dat de schuldeenaar moet kunnen beschikken over de voorraad en dat het bezit van die reservedelen hem niet wordt ontnomen. Aan de andere kant is de bekendmaking door middel van aanplakking of de inschrijving in het register onvoldoende wanneer zij betrekking hebben op de vervangbare reservedelen waarvan de specificering bijzonder moeilijk is. Het Verdrag tracht die moeilijkheden te verhelpen :

« Een inventaris, waarin de aard en het globale aantal van deze reservedelen is opgegeven, zal worden gehecht aan of opgenomen in het ingeschreven stuk. Deze reservedelen kunnen door gelijksoortige delen worden vervangen zonder dat hierdoor het recht van de schuldeiser wordt aangetast » (artikel X (2)).

Uit die tekst volgt dat binnen de voorraad de zakelijke indeplaatsstelling zodanig geschiedt dat de ingeschreven reservedelen kunnen worden vervangen door nieuwe stukken zonder dat hierdoor het recht van de schuldeisers wordt verkort.

VII. — LE CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Les dispositions de la Convention de Genève ne s'appliquent :

« dans chaque Etat contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant » (article XI (1)).

Par conséquent, les Etats contractants ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions de la Convention sur leur territoire respectif, aux aéronefs qui y sont immatriculés. A ce principe le paragraphe (2) prévoit des exceptions :

« Toutefois, les Etats contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire :

« (a) les dispositions des articles II, III, IX ».

L'article II écarte la pluralité d'enregistrement. L'article III prévoit l'indication de l'adresse du service chargé de la tenue du registre d'immatriculation et la délivrance d'expéditions, copies ou extraits certifiés conformes, la mise sous dossier de documents et la perception de taxes raisonnables, et enfin l'article IX subordonne le transfert d'inscription d'un aéronef du registre d'un Etat à un autre à la mainlevée préalable des droits inscrits ou au consentement de leur titulaire. En outre, exception est encore apportée pour :

« (b) les dispositions de l'article IV, concernant les créances privilégiées, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire ».

Ainsi, en cas de saisie aux Etats-Unis d'un aéronef américain, les droits d'un sauveteur sont déterminés d'après la Convention si le sauvetage a eu lieu dans un autre pays, mais selon le droit américain s'il a eu lieu aux Etats-Unis. On a voulu accorder une protection aux sauveteurs étrangers et les faire bénéficier du rang tout à fait favorable qui leur est accordé par la Convention; le but de cette disposition est d'encourager les opérations de sauvetage.

VIII. — DISPOSITIONS FINALES

« Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des Etats contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles » (article XIV).

Les autorités judiciaires ont cette possibilité seulement mais non l'obligation car les lois nationales peuvent s'y opposer.

VII. — TOEPASSINGSGEBIED VAN HET VERDRAG

De bepalingen van het Verdrag van Genève zijn in elke Verdragsluitende Staat slechts toepasselijk op luchtvaartuigen ingeschreven in het nationaliteitsregister van een andere Verdragsluitende Staat (artikel XI (1)).

Derhalve zijn de Verdragsluitende Staten niet verplicht de bepalingen van het Verdrag op hun respectief grondgebied toe te passen op de luchtvaartuigen die in hun nationaliteitsregister zijn ingeschreven. Paragraaf (2) voorziet in uitzonderingen op dit beginsel :

« Evenwel zullen de Verdragsluitende Staten op de in hun nationaliteitsregister ingeschreven luchtvaartuigen toepassen :

« (a) de bepalingen van de artikelen II, III en IX.

Artikel II sluit inschrijvingen in verschillende registers uit. Artikel III heeft betrekking op de aantekening van het adres van de dienst belast met het houden van het nationaliteitsregister en op de afgifte van gewaarmerkte afschriften of uittreksels, het deponeren van stukken ter inschrijving en de heffing van redelijke rechten. Artikel IX tenslotte maakt de overdracht van inschrijving van een luchtvaartuig van het register van een Staat naar dat van een andere Staat afhankelijk van de voorafgaande doorhaling van de ingeschreven rechten of van de toestemming van de rechthebbenden. Voorts wordt er nog een uitzondering gemaakt voor :

« (b) de bepalingen van artikel IV, betreffende de bevoorrechte schuldvorderingen, tenzij de handelingen van berging of behoud zijn geëindigd in hun eigen gebied ».

In geval van inbeslagneming in de Verenigde Staten van een Amerikaans luchtvaartuig worden de rechten van een redder vastgesteld op grond van het Verdrag, indien de redding in een ander land heeft plaatsgevonden, maar volgens het Amerikaans recht, indien zij in de Verenigde Staten heeft plaatsgehad. Men heeft aan de buitenlandse redders een bescherming willen verlenen en hen het voordeel willen laten van de zeer gunstige rang die hun door het Verdrag wordt toebedeeld; deze bepaling heeft tot doel bergingshandelingen aan te moedigen.

VIII. — SLOTBEPALINGEN

« Voor de toepassing van dit Verdrag kunnen de bevoegde rechterlijke en administratieve autoriteiten der Verdragsluitende Staten, tenzij haar nationale wet het tegendeel bepaalt, zich rechtstreeks met elkander in verbinding stellen » (artikel XIV).

De gerechtelijke autoriteiten hebben alleen de mogelijkheid om dit te doen maar niet de verplichting, want de nationale wetten kunnen anders luiden.

Les articles XVII et XXIII paragraphe (1) constituent des dispositions actuellement dépassées se référant à l'époque où certains territoires étaient sous la souveraineté ou le mandat d'un autre Etat.

Les articles XVIII et suivants traitent des modalités de signature, de ratification, d'adhésion, d'entrée en vigueur et de dénonciation de la Convention.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications,

J. -L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

De artikelen XVII en XXIII, § (1), bevatten bepalingen die thans voorbijgestreefd zijn aangezien zij verwijzen naar een tijd waarin bepaalde gebieden zich onder de soevereiniteit of het mandaat van een andere Staat bevonden.

De artikelen XVIII en volgende handelen over de modaliteiten van ondertekening, bekrachtiging, toetreding, inwerkingtreding en opzegging van het Verdrag.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen,

J. -L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 7 mai 1980, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, faite à Genève le 19 juin 1948 », demande d'avis confirmée le 21 février 1986 par le Ministre des Relations extérieures, a donné le 7 octobre 1987 l'avis suivant :

Le Conseil d'Etat, section de législation, a attendu de donner son avis sur le présent projet jusqu'à ce qu'un avis soit donné sur le projet de loi « relatif aux droits sur aéronefs et modifiant le Code judiciaire et le Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe ».

Il convient que la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs ne soit pas ratifiée avant l'entrée en vigueur de la loi relative aux droits sur aéronefs, dont le projet est soumis au Conseil d'Etat, section de législation, et sur lequel il a donné son avis le 7 octobre 1987.

La chambre était composée de

MM. :

J.-J. STRYCKMANS, *conseiller d'Etat, président;*

R. ANDERSEN,
J.-Cl. GEUS, *conseillers d'Etat;*

F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *assesseurs de la section de législation;*

Mme :

M. VAN GERREWEY, *greffier.*

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS.

Le rapport a été présenté par M. E. FALMAGNE, premier auditeur.

Le Greffier,

M. VAN GERREWEY

Le Président,

J.-J. STRYCKMANS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 7 mei 1980 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen, gedaan te Genève op 19 juni 1948 », adviesaanvraag bevestigd door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen op 21 februari 1986, heeft op 7 oktober 1987 het volgend advies gegeven :

De Raad van State, afdeling wetgeving, heeft gewacht om zijn advies over dit ontwerp te geven totdat advies was uitgebracht over het ontwerp van wet « betreffende de rechten op luchtvaartuigen en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek en van het Wetboek van registratie-, hypotheek- en griffierechten ».

Het is wenselijk dat het Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen niet wordt bekrachtigd vóór de inwerkingtreding van de wet betreffende de rechten op luchtvaartuigen, waarvan het ontwerp is voorgelegd aan de Raad van State, afdeling wetgeving, die daarover advies heeft gegeven op 7 oktober 1987.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

J.-J. STRYCKMANS, *staatsraad, voorzitter;*

R. ANDERSEN,
J.-Cl. GEUS, *staatsraden;*

F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *assessoren van de afdeling wetgeving;*

Mevr. :

M. VAN GERREWEY, *griffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de heer E. FALMAGNE, eerste auditeur.

De Griffier,

M. VAN GERREWEY

De Voorzitter,

J.-J. STRYCKMANS

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique

La Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, faite à Genève le 19 juin 1948, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 14 décembre 1988.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Justitie en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Financiën zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel

Het Verdrag betreffende de Internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen, opgemaakt te Genève op 19 juni 1948 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 14 december 1988.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

CONVENTION

RELATIVE A LA RECONNAISSANCE
INTERNATIONALE DES DROITS SUR AERONEFS,
FAITE A GENEVE, LE 19 JUIN 1948

CONSIDERANT que la Conférence de l'aviation civile internationale, réunie à Chicago aux mois de novembre et décembre 1944, a recommandé l'adoption à une date rapprochée d'une Convention concernant le transfert de propriété d'aéronefs,

CONSIDERANT qu'il est hautement désirable, dans l'intérêt de l'expansion future de l'aviation civile internationale, que des droits sur aéronef soient internationalement reconnus, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus, au nom de leurs Gouvernements respectifs, des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

1. Les Etats contractants s'engagent à reconnaître :

- a. le droit de propriété sur aéronef;
- b. le droit pour le détenteur d'un aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat;
- c. le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins;
- d. l'hypothèque, le « mort-gage » et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette, à condition que de tels droits soient :

1. constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et

2. régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé.

La régularité des inscriptions successives dans différents Etats contractants est déterminée d'après la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux Etats contractants de reconnaître, par application de leur loi nationale, la validité d'autres droits grevant un aéronef. Toutefois, aucun droit préférable à ceux énumérés au paragraphe 1 du présent article ne doit être admis ou reconnu pour les Etats contractants.

Art. 2

1. Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, les effets à l'égard des tiers de l'inscription d'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'article 1 sont déterminés

(vertaling)

VERDRAG

BETREFFENDE DE INTERNATIONALE ERKENNING
VAN RECHTEN OP LUCHTVAARTUIGEN
GEDAAN OP 19 JUNI 1948, TE GENEVE

OVERWEGENDE, dat de Internationale Burgerlijke Luchtvaartconferentie, gehouden te Chicago in november en december 1944, heeft aanbevolen, dat op korte termijn een Verdrag betreffende de eigendomsoverdracht van luchtvaartuigen zal worden aangenomen.

OVERWEGENDE, dat het in het belang van de toekomstige uitbreiding van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart zeer gewenst is, dat rechten op luchtvaartuigen internationaal worden erkend, zijn de ondergetekenden, beoorlooflijk gemachtigd, in naam van hun onderscheiden Regeringen overeengekomen als volgt.

Artikel 1

1. De verdragsluitende Staten verbinden zich te erkennen :

- a. het eigendomsrecht op luchtvaartuigen;
- b. het recht voor de houder van een luchtvaartuig om door koop de eigendom daarvan te verkrijgen;
- c. het recht om een luchtvaartuig te gebruiken op grond van een huurovereenkomst, gesloten voor de duur van tenminste zes maanden;
- d. de hypotheek, de « mortgage » en elk soortgelijk recht op een luchtvaartuig gevestigd door overeenkomst als zekerheid voor betaling van een schuld, mits zodanige rechten :

1. zijn gevestigd overeenkomstig de wet van verdragsluitende Staat, waar het luchtvaartuig tijdens die vestiging was ingeschreven en

2. op regelmatige wijze zijn geregistreerd in het openbaar register van de verdragsluitende Staat, waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

De regelmatigheid van de opeenvolgende registraties in verschillende verdragsluitende Staten wordt beoordeeld naar de wet van de verdragsluitende Staat, waar het luchtvaartuig is ingeschreven ten tijde van elke registratie.

2. Geen bepaling van dit verdrag belet de verdragsluitende Staten op grond van hun nationale Wet de geldigheid te erkennen van andere rechten op luchtvaartuigen. De verdragsluitende Staten zullen echter geen recht, hetwelk voorrang heeft boven de rechten, vermeld in lid 1 van dit artikel, toelaten noch erkennen.

Art. 2

1. Alle registraties, een bepaald luchtvaartuig betreffende, worden in hetzelfde register opgenomen.

2. Tenzij in dit Verdrag anders is bepaald, zullen de gevolgen ten opzichte van derden van de registratie van een der rechten, bedoeld in lid (1) van artikel 1, worden bepaald

conformément à la loi de l'Etat contractant où ce droit est inscrit.

3. Tout Etat contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale.

Art. 3

1. L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

2. Toute personne peut se faire délivrer par ce service des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre.

3. Si la loi d'un Etat contractant prévoit que la mise sous dossier d'un document tient lieu de l'inscription, cette mise sous dossier a les mêmes effets que l'inscription aux fins de la Convention. Dans ce cas, toutes dispositions sont prises pour que ce document soit accessible au public.

4. Les taxes raisonnables peuvent être perçues à l'occasion de toutes opérations effectuées par le service chargé de la tenue du registre.

Art. 4

1. Les Etats contractants reconnaissent que les créances afférentes :

- a. aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef;
- b. aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef,

sont préférables à tous autres droits et créances grevant l'aéronef, à la condition d'être privilégiés et assortis d'un droit de suite au regard de la loi de l'Etat contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation.

2. Les créances énumérées au paragraphe 1 du présent article prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître.

3. Elles peuvent faire l'objet d'une mention au registre dans les trois mois à compter de l'achèvement des opérations qui leur ont donné naissance.

4. Les Etats contractants s'interdisent à l'expiration du délai de trois mois ci-dessus prévu de reconnaître les sûretés dont il s'agit, à moins qu'au cours dudit délai :

- a. la créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe 3,
- b. le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas, la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai.

5. Les dispositions du présent article s'appliquent nonobstant celles du paragraphe 2 de l'article 1.

overeenkomstig de wet van de verdragsluitende Staat, waar dit recht is geregistreerd.

3. Elke verdragsluitende Staat kan de registratie van een recht op een luchtvaartuig weigeren, wanneer dat recht volgens zijn nationale wet niet geldig zou kunnen worden gevestigd.

Art. 3

1. Het adres van de dienst, belast met het houden van het register, wordt aangetekend op het bewijs van inschrijving van elk luchtvaartuig.

2. Eenieder kan zich door deze dienst doen afgeven voor eensluidend gewaarmerkte afschriften of uittreksels, die behoudens tegenbewijs, het bewijs leveren van de inhoud van het register.

3. Indien de wet van een verdragsluitende Staat bepaalt, dat het deponeren van een stuk ter registratie gelijk staat met de registratie zelf, heeft dit deponeren met betrekking tot dit Verdrag dezelfde rechtsgevolgen als de registratie. In dat geval zullen maatregelen worden getroffen om te verzekeren, dat het publiek inzage van dit stuk kan krijgen.

4. Redelijke tarieven kunnen worden geheven voor alle verrichtingen van de dienst, belast met het houden van het register.

Art. 4

1. De verdragsluitende Staten erkennen, dat de vorderingen inzake :

- a. de vergoedingen, verschuldigd voor berging van het luchtvaartuig, of
- b. de buitengewone kosten, onontbeerlijk voor het behoud van het luchtvaartuig,

voorrang hebben boven alle andere rechten en vorderingen op het luchtvaartuig, mits zij preferent zijn en kunnen worden vervolgd in welke handen het luchtvaartuig zich ook bevindt ingevolge de wet van de verdragsluitende Staat, alwaar de handelingen tot berging of behoud zijn beëindigd.

2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde rechten hebben rang in omgekeerd-chronologische volgorde van de gebeurtenissen, waardoor zij zijn ontstaan.

3. Deze rechten kunnen binnen 3 maanden, te rekenen van de beëindiging van de handelingen af, waardoor zij zijn ontstaan, in het register worden aangetekend.

4. Bedoelde rechten zullen na afloop van de in lid 3 vermelde termijn van drie maanden in de andere verdragsluitende Staten niet worden erkend, tenzij binnen genoemde termijn :

- a. de bevoorrechte vordering in het register is aangetekend overeenkomstig het bepaalde in lid 3, en
- b. het bedrag der vordering hetzij in der minne is vastgesteld, hetzij een rechtsovereenkomst ter zake is ingesteld. In het laatste geval worden de gronden voor stuiting en schorsing van deze termijn van 3 maanden bepaald door de wet van het gerecht, voor hetwelk de rechtsovereenkomst wordt aangebracht.

5. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing niettegenstaande het bepaalde in artikel I, lid 2.

Art. 5

La priorité qui s'attache aux droits mentionnés au paragraphe 1, d, de l'article 1 s'étend à toutes les sommes garanties.

Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière.

Art. 6

En cas de saisie ou de vente forcée d'un aéronef ou d'un droit sur aéronef, les Etats contractants ne sont pas tenus de reconnaître au préjudice soit du créancier saisissant ou poursuivant, soit de l'acquéreur, la constitution ou le transfert de l'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'article 1 par celui contre lequel est poursuivie la procédure de vente ou d'exécution, alors qu'il en avait connaissance.

Art. 7

1. Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée.

2. Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées :

a. la date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;

b. le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi locale et prévenir, par lettre recommandée envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe 3 de l'article 4.

3. Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe 2 sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans ce paragraphe peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

4. Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

5. Lorsque, dans le territoire de l'Etat contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé à la surface par un aéronef grevé, en garantie d'une créance, d'un des droits prévus à l'article 1, la loi nationale de cet Etat contractant peut disposer, en cas de saisie de cet aéronef ou de tout autre

Art. 5

De voorrang, verbonden aan de rechten vermeld in artikel 1, lid 1, onder d, strekt zich uit tot alle verzekerde bedragen.

Evenwel zal de rente slechts bevoorrecht zijn, voor zover deze vervallen is gedurende de executieprocedure en in de drie jaren daaraan voorafgaande.

Art. 6

In geval van beslag op of executoriale verkoop van een luchtvaartuig of van een recht op een luchtvaartuig zijn de verdragsluitende Staten niet verplicht ten nadele van hetzij de beslagleggende of executerende schuldeiser, hetzij van de verkrijger de vestiging of overdracht van een der in artikel 1, lid 1 vermelde rechten te erkennen, indien deze vestiging of overdracht is tot stand gebracht door degenen, tegen wie de verkoop- of executiemaatregelen zijn gericht en deze hiervan kennis droeg.

Art. 7

1. De rechtsgang voorgeschreven voor executoriale verkoop van een luchtvaartuig wordt bepaald door de wet van de verdragsluitende Staat, waar de verkoop plaatsvindt.

2. De volgende bepalingen moeten evenwel in acht worden genomen :

a. de datum en plaats van de verkoop zullen tenminste zes weken tevoren worden vastgesteld;

b. de beslagleggende schuldeiser moet aan de rechterlijke instantie of aan een andere bevoegde autoriteit een gewaarmerkt uittreksel overleggen van de registraties, het luchtvaartuig betreffende. Hij moet de verkoop tenminste één maand vóór de daarvoor vastgestelde dag openbaar doen aankondigen ter plaatse, waar het luchtvaartuig is ingeschreven overeenkomstig de bepalingen der aldaar geldende wet en tegelijkertijd bij aangetekende, zo mogelijk per luchtpost, te verzenden brief, de eigenaar en de rechthebbers op de in het register vermelde rechten en de houder van volgens artikel 4, lid 3, in het register ingeschreven preferente vorderingen, hiervan verwittigen aan hun op het register aangegeven adressen.

3. De gevolgen van het niet inacht nemen der bepalingen van lid 2 worden geregeld door de wet van de verdragsluitende Staat, waar de verkoop plaatsheeft. Echter kan elke verkoop, geschied in strijd met de in dat lid gegeven voorschriften, worden nietig verklaard op binnen 6 maanden in te stellen vordering, te rekenen van de datum van de verkoop, van eenieder, die als gevolg van deze overtreding schade geleden heeft.

4. Geen executoriale verkoop kan plaatshebben, tenzij alle rechten, die overeenkomstig dit Verdrag voorrang hebben boven de vordering van de beslaglegger en waarvan de geldigheid voor de bevoegde autoriteiten aannemelijk is gemaakt, uit de koopprijs voldaan kunnen worden of door de koper op zich genomen worden.

5. Wanneer in het gebied van de verdragsluitende Staat, waar de verkoop plaatsheeft, schade op het aardoppervlak is toegebracht, door een luchtvaartuig, waarop als zekerheid voor een vordering een der rechten vermeld in artikel 1 rust, kan de nationale wet van deze verdragsluitende

aéronef ayant le même propriétaire et grevé de droits semblables au profit du même créancier :

a. que les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créanciers saisissants;

b. que les droits prévus à l'article 1 garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 % de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré par l'exploitant ou en son nom auprès d'un Etat ou une entreprise d'assurance d'un Etat quelconque.

En l'absence de toute autre limitation prévue par la loi de l'Etat contractant où il est procédé à la vente sur saisie d'un aéronef, le dommage est réputé suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi.

6. Les frais légalement exigibles selon la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée, et exposés au cours de la procédure d'exécution en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers, sont remboursés sur le prix avant toutes autres créances, même celles privilégiées aux termes de l'article 4.

Art. 8

La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'article 7 transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Art. 9

Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'article 7, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat contractant à celui d'un autre Etat contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Art. 10

1. Si en vertu de la loi de l'Etat contractant où un aéronef est immatriculé, l'un des droits prévus à l'article 1, régulièrement inscrit sur un aéronef et constitué en garantie d'une créance, s'étend à des pièces de rechange entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les Etats contractants, sous condition que lesdites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées,

Staat in geval van beslag op dit luchtvaartuig of op enig ander luchtvaartuig, dat aan dezelfde eigenaar toebehoort en waarop een soortgelijk recht rust ten behoeve van dezelfde schuldeiser, bepalen :

a. dat de bepalingen van lid 4 niet toepasselijk zijn t.a.v. de benadeelden of hun rechtverkrijgenden, wanneer deze beslagleggers zijn;

b. dat de in artikel 1 vermelde rechten, die als zekerheid voor een vordering op het luchtvaartuig rusten, aan de benadeelden of hun rechtverkrijgenden slechts kunnen worden tegengeworpen tot een bedrag van 80 % van de verkoopprijs.

De bepalingen van dit lid zijn evenwel niet toepasselijk, wanneer de op het aardoppervlak veroorzaakte schade behoorlijk en voldoende door of namens de exploitant bij een Staat of een verzekeringsmaatschappij in enige Staat is verzekerd.

Indien in de wet van de verdragsluitende Staat, waar de executoriale verkoop plaatsheeft, geen andere limiet is aangegeven, zal de verzekering in de zin van dit lid worden geacht voldoende te zijn indien de verzekerde som gelijk is aan de waarde van het beslagen luchtvaartuig, toen dit nieuw was.

6. De volgens de wet van de verdragsluitende Staat waar de verkoop plaatsheeft, wettig in rekening te brengen kosten, die in het gezamenlijk belang der schuldeisers in de loop van de executie-procedure met het oog op de verkoop gemaakt zijn, zullen uit de koopprijs worden betaald vóór alle andere vorderingen, daaronder begrepen degenen, die bevoorrecht zijn ingevolge artikel 4.

Art. 8

De executoriale verkoop van een luchtvaartuig, overeenkomstig de bepalingen van artikel 7, doet de eigendom van het luchtvaartuig overgaan, vrij van alle niet door de verkrijger op zich genomen rechten.

Art. 9

Behoudens in het geval van executoriale verkoop overeenkomstig de bepalingen van artikel 7, kan geen overdracht van inschrijving of registratie ten aanzien van een luchtvaartuig plaatsvinden van het register van een verdragsluitende Staat naar dat van een andere verdragsluitende Staat, zonder dat geregistreerde rechten van te voren zijn doorgehaald, of de rechthebbenden in de overdracht hebben toegestemd.

Art. 10

1. Indien overeenkomstig de wet van de verdragsluitende Staat, waar een luchtvaartuig is ingeschreven, een der rechten op luchtvaartuigen, vermeld in artikel 1, volgens de geldende voorschriften geregistreerd en gevestigd tot zekerheid voor een schuld, zich uitstrekt tot reservedelen, opgeslagen in een of meer nader aangeduide plaatsen, wordt deze uitbreiding erkend door alle verdragsluitende Staten, voor zover deze reservedelen op voornoemde plaats bewaard blijven, mits een geëigende op die plaats voor middel van aanplakking te verwezenlijken publicatie der-

et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

2. Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif desdites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier.

3. Les dispositions de l'article 7 (1) et (4) et de l'article 8 s'appliquent à la vente sur saisie des pièces de rechange. Toutefois, si la créance du saisissant n'est assortie d'aucune sûreté réelle, les dispositions de l'article 7, paragraphe 4, sont considérées comme permettant l'adjudication sur une enchère des deux tiers de la valeur des pièces de rechange telle qu'elle est fixée par experts désignés par l'autorité chargée de la vente. En outre, lors de la distribution du prix, l'autorité chargée de la vente peut limiter, au profit du créancier saisissant, le montant payable aux créanciers de rang supérieur, aux deux tiers du produit de la vente après déduction des frais prévus à l'article 7, paragraphe 6.

4. Au sens du présent article, l'expression « pièces de rechange » s'applique aux parties composant les aéronefs, garnitures, parties de ces divers éléments, et plus généralement à tous autres objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Art. 11

1. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent dans chaque Etat contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant.

2. Toutefois, les Etats contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire :

- a. les dispositions des articles 2, 3, 4, et
- b. les dispositions de l'article 4, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire.

Art. 12

Les dispositions de la présente Convention n'affectent en rien le droit des Etats contractants de proxéder à l'égard d'un aéronef aux mesures d'exécution prévues par leurs lois nationales relatives à l'immigration, aux douanes ou à la navigation aérienne.

Art. 13

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police.

Art. 14

Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des

den op voldoende wijze in kennis stelt van aard en omvang van het recht, waarmede deze reservedelen zijn bezwaard en aanwijst het register waar het is geregistreerd zomede naam en adres van de rechthebbende.

2. Een inventaris, waarin de aard en het globale aantal van deze reservedelen is opgegeven, zal worden gehecht aan of opgenomen in het geregistreerde document. Deze reservedelen kunnen worden vervangen door gelijksoortige delen zonder dat hierdoor het recht van de schuldeiser wordt aangetast.

3. De bepalingen van artikel 7, lid 1 en 4 en van artikel 8 zijn van toepassing op de executoriale verkoop van de reservedelen. Indien evenwel de beslaglegger geen zekelijke zekerheid voor zijn vordering heeft, worden de bepalingen van artikel 8, lid 4 geacht zo te luiden, dat de toewijzing plaats mag hebben, wanneer een bod is gedaan van twee derden van de waarde der reservedelen, zoals deze is vastgesteld door deskundigen, benoemd door de met de verkoop belaste autoriteit. Bovendien kan bij de verdeling van de opbrengst de met de verkoop belaste autoriteit ten gunste van de beslaglegger het bedrag, betaalbaar aan schuldeisers van hogere rang, beperken tot twee derden van de opbrengst na aftrek van de kosten, bedoeld in artikel 7, lid 6.

4. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder de uitdrukking reservedelen verstaan onderdelen van het luchtvaartuig, motoren, propellers, radiotoestellen, instrumenten, de uitrusting, de inrichting, onderdelen hiervan en meer in het algemeen alle andere voorwerpen van welke aard ook, die worden bewaard om onderdelen van het luchtvaartuig te vervangen.

Art. 11

1. De bepalingen van dit Verdrag zijn in elke verdragsluitende Staat slechts toepasselijk op luchtvaartuigen ingeschreven in een andere verdragsluitende Staat.

2. Evenwel zullen de verdragsluitende Staten t.a.v. de in hun gebied ingeschreven luchtvaartuigen toepassen :

- a. de bepalingen van de artikelen 2, 3 en 4 en
- b. de bepalingen van artikel 4, tenzij de handelingen van berging of behoud zijn geëindigd in hun eigen gebied.

Art. 12

De bepalingen van dit verdrag doen in geen enkel opzicht afbreuk aan het recht van de verdragsluitende Staten om t.a.v. een luchtvaartuig (die) maatregelen te nemen ter verzekering van de naleving van de nationale wetten, welke betrekking hebben op immigratie, douane of luchtvaart.

Art. 13

Dit Verdrag is niet toepasselijk op militaire, douane- of politieluchtvaartuigen.

Art. 14

Voor de toepassing van dit Verdrag kunnen de bevoegde rechterlijke en administratieve autoriteiten der verdrag-

Etats contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles.

Art. 15

Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 16

Au sens de la présente Convention, « l'aéronef » comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Art. 17

Si un territoire représenté par un Etat contractant dans ses relations extérieures tient un registre distinct d'immatriculation, toute référence faite dans la présente Convention à la loi de l'Etat contractant s'étend comme une référence à la loi de ce territoire.

Art. 18

La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur dans les conditions prévues à l'article 20.

Art. 19

1. La présente Convention sera ratifiée par les Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui notifiera la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

Art. 20

1. Lorsque deux Etats signataires ont déposé leurs instruments de ratification sur la présente Convention, celle-ci entre en vigueur entre eux le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du second instrument de ratification. Elle entre en vigueur à l'égard de chacun des Etats qui dépose son instrument de ratification après cette date, le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de cet instrument.

2. L'organisation de l'aviation civile internationale notifie à chacun des Etats signataires la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur.

3. La présente Convention sera, dès son entrée en vigueur, enregistrée auprès des Nations Unies par les soins

sluitende Staten, tenzij haar nationale wet het tegendeel bepaalt, zich rechtstreeks met elkander in verbinding stellen.

Art. 15

De verdragsluitende Staten verbinden zich de noodzakelijke maatregelen te nemen om de uitvoering van de bepalingen van dit Verdrag te verzekeren en deze onverwijld ter kennis te brengen van de Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Art. 16

In de zin van dit Verdrag wordt onder het woord « luchtvaartuig » begrepen het casco, de motoren, propellers, radio toestellen en alle andere voorwerpen bestemd voor gebruik in het luchtvaartuig, onverschillig of zij er deel van uitmaken dan wel er tijdelijk van gescheiden zijn.

Art. 17

Indien een afzonderlijk inschrijvingsregister wordt gehouden in een gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen een verdragsluitende Staat verantwoordelijk is, wordt elke verwijzing in dit Verdrag naar de wet van de verdragsluitende Staat beschouwd als een verwijzing naar de wet van dat gebied.

Art. 18

Dit Verdrag staat open ter ondertekening, totdat het in werking treedt overeenkomstig de bepalingen van artikel 20.

Art. 19

1. Dit Verdrag zal worden bekrachtigd door de Staten, die het ondertekend hebben.

2. De akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd in de archieven van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie, die van de datum van de nederlegging kennis zal geven aan elke Staat, die heeft ondertekend of is toegetreden.

Art. 20

1. Zodra twee der Staten, die ondertekend hebben, hun akten van bekrachtiging van het Verdrag hebben nedergelegd, zal dit tussen hen in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging. Het treedt in werking voor elke Staat, die na deze datum zijn akte van bekrachtiging nederlegt, op de negentigste dag na de nederlegging van die akte.

2. De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zal aan elke Staat, die heeft ondertekend, mededeling doen van de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt.

3. Dit Verdrag zal, zodra het in werking treedt, worden geregistreerd bij de Verenigde Naties door toedoen van de

du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 21

1. La présente Convention sera, après son entrée en vigueur, ouverte à l'adhésion des Etats non signataires.

2. L'adhésion est effectuée par le dépôt dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'un instrument d'adhésion. L'Organisation notifie la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

3. L'adhésion prend effet le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de l'instrument d'adhésion dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 22

1. Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention en notifiant cette dénonciation à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui informe chacun des Etats signataires et adhérents de la date de réception de cette notification.

2. La dénonciation prend effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification de dénonciation.

Art. 23

1. Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation de la présente Convention ne vise pas l'un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie une telle déclaration à chacun des Etats signataires ou adhérents.

3. A l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, la présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un Etat contractant représente dans les relations extérieures.

4. Tout Etat peut adhérer à la présente Convention séparément au nom de tous ou de l'un quelconque des territoires à l'égard desquels il a fait une déclaration conformément au paragraphe 1 du présent article; dans ce cas, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 21 s'appliquent à cette adhésion.

5. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention, conformément aux dispositions de l'article 22, séparément pour la totalité ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Art. 21

1. Dit Verdrag zal, nadat het in werking is getreden, voor Staten, die niet ondertekend hebben, ter toetreding openstaan.

2. De toetreding heeft plaats door de nederlegging van een akte van toetreding in de archieven van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, die van de datum van deze nederlegging mededeling zal doen aan elke Staat, die heeft ondertekend of is toegetreden.

3. De toetreding wordt van kracht op de negentigste dag na de nederlegging van de akte van toetreding in de archieven van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Art. 22

1. Elke verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen door mededeling daarvan te doen aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, welke elke Staat, die heeft ondertekend of is toegetreden, mededeling zal doen van de datum van ontvangst van deze kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving der opzegging door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Art. 23

1. Ieder Staat kan ten tijde van de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding verklaren, dat zijn aanvaarding van dit Verdrag niet van toepassing is op een of meer gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is.

2. De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zal van een dergelijke verklaring mededeling doen aan elke Staat, die heeft ondertekend of is toegetreden.

3. Met uitzondering van de gebieden, met betrekking tot welke een verklaring is afgelegd overeenkomstig lid 1 van dit artikel, is dit Verdrag van toepassing op alle gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen een verdragsluitende Staat verantwoordelijk is.

4. Ieder Staat kan afzonderlijk tot dit Verdrag toetreden namens alle of namens een der gebieden, met betrekking tot welke hij een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig lid 1 van dit artikel; in dat geval zijn de bepalingen van de leden 2 en 3 van artikel 21 van toepassing op deze toetreding.

5. Iedere verdragsluitende Staat kan dit Verdrag, overeenkomstig de bepalingen van artikel 22, afzonderlijk opzeggen voor alle of voor een der gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève le dix-neuvième jour du mois de juin de l'an mil neuf cent quarante-huit, en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

La présente Convention sera déposée dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément à l'article 18, elle restera ouverte à la signature.

GOUVERNEMENTS
SIGNATAIRES
A LA DATE DU 22 JUIN 1948

Argentine :

Le Gouvernement Argentin se réserve le droit de faire bénéficier ses créances fiscales de la priorité que sa loi nationale leur réserve.

Juan F. Fabri
Guillermo Suaya
Armando A. Iron
Luis A. Aerean
J. Dh. Ol. (J. Damianovich-Oliveira)

Belgique :
E. Allard
P.A.T. de Smet

Brésil :
H.C. Machado
Trajano Furtado Reis
A. Paulo Moura
E.P. Barbosa da Silva
A.S. Martins - Majoras

Chine :
Wu Nanju

Colombie :
Mauricio T. Obregon

France :
Hymans
H. Bouche
André Garnault

Islande :
Agnar Kofoed-Hansen

Italie :
Papaldo

TEN BLIJKE DAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève op de negentiende dag van de maand juni van het jaar negentienhonderd acht en veertig in de Engelse, Franse en Spaanse taal, waarvan de teksten gelijkelijk authentiek zijn.

Dit Verdrag zal worden nedergelegd in de archieven van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, waar het overeenkomstig artikel 18 open zal staan ter ondertekening.

REGERINGEN DIE
OP 22 JUNI 1948
ONDERTEKEND HADDEN

Argentinië :

De Argentijnse Regering behoudt zich het recht voor haar fiscale vorderingen de prioriteit te laten genieten die er door de nationale wet aan toegekend wordt.

Juan F. Fabri
Guillermo Suaya
Armando A. Iron
Luis A. Aerean
J. Dh. Ol. (J. Damianovich-Oliveira)

België :
E. Allard
P.A.T. de Smet

Brazilië :
H.C. Machado
Trajano Furtado Reis
A. Paulo Moura
E.P. Barbosa da Silva
A.S. Martins - Majoras

China :
Wu Nanju

Columbia :
Mauricio T. Obregon

Frankrijk :
Hymans
H. Bouche
André Garnault

IJsland :
Agnar Kofoed-Hansen

Italië :
Papaldo

Mexique :
Enrique M. Loaeza

Pays-Bas :
H.J. Spanjaard
Pour le Royaume en Europe.

Pérou :
J. San Martin
A. Wagner

Portugal :
Humberto Delgado
Manuel Fernandes

Royaume-Uni :
F. Tymms
R.O. Wilberforce

Etats-Unis :
Russell B. Adams

Vénézuéla :
J. Lopez H.

République Dominicaine :
Hanot d'Hartoy
Ad referendum

Suisse :
Ed. Amstutz

Grèce :
P.A. Metaxas
ad referendum.

Chili :

Aux termes de l'article 10, paragraphe 2, de la Convention, le Gouvernement chilien se réserve le droit de reconnaître comme droits préférables, conformément aux prescriptions de la loi nationale, les créances en faveur du fisc du chef d'impôts, taxes ou droits dus par le propriétaire ou détenteur de l'aéronef, afférents à l'usage de celui-ci, ainsi que les créances du chef des traitements et salaires de l'équipage, pour la période définie par la loi nationale.

G. Edward D. Hamilton
Ramon Rodriguez

Mexico :
Enrique M. Loaeza

Nederland :
H.J. Spanjaard
Voor het Rijk in Europa.

Peru :
J. San Martin
A. Wagner

Portugal :
Humberto Delgado
Manuel Fernandes

Verenigd-Koninkrijk :
F. Tymms
R.O. Wilberforce

Verenigde Staten :
Russell B. Adams

Venezuela :
J. Lopez H.

Dominicaanse Republiek :
Hanot d'Hartoy
Ad referendum

Zwitserland :
Ed. Amstutz

Griekenland :
P.A. Metaxas
ad referendum.

Chili :

Luidens artikel 10, paragraaf 2, van het Verdrag, behoudt de Chileense Regering zich het recht voor, als preferente rechten te beschouwen, overeenkomstig de voorschriften van de nationale wet, de vorderingen ten voordele van de fiscus uit hoofde van belastingen, heffingen of rechten verschuldigd door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig in verband met het gebruik ervan, evenals de vorderingen uit hoofde van wedden en salarissen van de bemanning, voor de periode die door de nationale wet is vastgesteld.

G. Edward D. Hamilton
Ramon Rodriguez