

Chambre des Représentants

SESSION 1964-1965.

19 JANVIER 1965.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome, le 7 octobre 1952.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La responsabilité des exploitants d'aéronefs pour les dommages causés en Belgique aux tiers à la surface est actuellement régie par la loi du 11 septembre 1936 approuvant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, signée à Rome, le 29 mai 1933.

Un Protocole additionnel relatif aux effets que l'assurance imposée par la Convention devait produire à l'égard des tiers lésés, fut élaboré et ouvert à la signature à Bruxelles en septembre 1938.

En 1939, la Convention et le Protocole n'avaient reçu qu'un nombre limité de ratifications.

L'après-guerre voit l'aviation civile internationale se développer considérablement. La responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des tiers à la surface reste régie par les législations nationales et entre celles-ci les différences sont souvent considérables. Le besoin d'une uniformité des règles applicables se fait plus impérieux.

Une large acceptation de la Convention de 1933 était devenue illusoire parce que certaines dispositions dont les limites de la responsabilité n'étaient plus adaptées à l'évolution. La nécessité de procéder à la révision qui s'imposait fut unanimement reconnue par les Etats.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1964-1965.

19 JANUARI 1965.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend op 7 oktober 1952, te Rome.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De aansprakelijkheid der exploitanten van luchtvaartuigen voor de schade in België aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt wordt heden beheerst door de wet van 11 september 1936 tot goedkeuring van het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, getekend te Rome op 29 mei 1933.

Een Aanvullend Protocol, betrekking hebbend op de gevolgen die de door het Verdrag voorgeschreven verzekering ten overstaan van de benadeelde derden moest voortbrengen, werd te Brussel, in september 1938 uitgewerkt en voor ondertekening opengesteld.

In 1939 hadden het Verdrag en het Protocol slechts een gering aantal bekrachtigingen bekomen.

De na-oorlogse periode ziet de internationale burgerluchtvaart zich aanzienlijk ontwikkelen. De aansprakelijkheid van de exploitanten van luchtvaartuigen ten overstaan van derden op het aardoppervlak blijft beheerst door de nationale wetgevingen en de verschillen tussen deze laatste zijn dikwijls aanzienlijk. De behoefte aan een eenvormigheid der van toepassing zijnde voorschriften laat zich steeds meer gevoelen.

Een ruime aanvaarding van het Verdrag van 1933 was denkbeeldig geworden doordat zekere bepalingen waaronder de aansprakelijkheidsgrenzen, niet meer aangepast waren aan de ontwikkeling. De noodzaak over te gaan tot de herziening dewelke zich opdroeg werd eenparig door de Staten erkend.

Un projet fut élaboré par le Comité Juridique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) et discuté à la première conférence internationale de droit privé aérien, tenue à Rome en octobre 1952. La Convention issue des travaux de cette conférence a été ouverte à la signature le 7 octobre 1952. La Belgique est parmi les Etats signataires.

Les raisons primordiales à la base de la conclusion de la nouvelle Convention, raisons d'ailleurs mises en exergue dans le préambule, sont :

- le désir d'assurer une indemnité équitable aux personnes ayant subi des dommages causés, à la surface, par des aéronefs privés étrangers tout en limitant d'une manière raisonnable l'étendue des responsabilités encourues pour de tels dommages afin de ne pas entraver le développement du transport aérien international et,
- la nécessité d'unifier dans la plus large mesure possible, au moyen d'une Convention internationale, les règles applicables dans les divers pays du monde aux responsabilités encourues pour de tels dommages.

Pour atteindre ces buts, la Convention adopte le système de la responsabilité objective incombant à l'exploitant de l'aéronef tempéré par la limitation de cette responsabilité.

Par la responsabilité objective, la personne qui subit le dommage obtient un droit à indemnité sans devoir faire la preuve — difficile et souvent impossible à livrer — d'une faute dans le chef de l'exploitant ou de ses préposés.

La compensation légitime de l'avantage ainsi accordé en fait à la victime par comparaison au système de la responsabilité subjective illimitée du droit commun, se trouve dans la limitation de la responsabilité de l'exploitant.

Ainsi conçu, le système présentait un caractère trop absolu qui demandait une atténuation.

D'une part, l'exploitant pourra voir sa responsabilité mise hors cause dans quelques cas limitativement prévus à la Convention. D'autre part, il pourra perdre le bénéfice des dispositions qui limitent sa responsabilité, s'il est prouvé que lui ou ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs fonctions, ont causé le dommage par un acte ou une omission délibérée avec l'intention de le provoquer.

Les limites de la responsabilité varient avec le poids de l'aéronef. Alors que la Convention de 1933 maintenait le montant maximum de la réparation entre 600 000 et 2 000 000 de francs « or », les dispositions nouvelles réduisent ce montant à 500 000 francs « or » pour les petits avions ne dépassant pas un poids de 1 000 kg et lient la limite maximum au progrès technique dans le poids des aéronefs. Les montants de la réparation dus par aéronef et par sinistre ont été fortement augmentés spécialement pour les avions d'un certain poids, de telle sorte que, hormis dans des cas vraiment catastrophiques, les victimes pourront espérer obtenir une indemnisation intégrale du dommage encouru. Les pertes de vies humaines et les lésions corporelles sont indemnisées par priorité, à concurrence d'abord de la moitié des sommes à attribuer, sans que l'indemnité ne puisse excéder 500 000 francs « or » par personne tuée ou lésée. Le solde est réparti proportionnellement à leur montant entre les indemnités concernant les dommages matériels et, s'il y a lieu, la partie non réglée des indemnités concernant les pertes de vies humaines et les lésions.

Een ontwerp werd door het Juridische Comité van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.B.L.O.) voorbereid en op de eerste internationale conferentie van privaot luchtvaartrecht, te Rome in oktober 1952 gehouden, besproken. Het uit de werkzaamheden van deze conferentie gesproken Verdrag werd op 7 oktober 1952 voor ondertekening opengesteld. België is bij de ondertekenende Staten.

De voornaamste redenen die aan het afsluiten van het nieuw Verdrag ten gronde liggen en die ten andere in zijn considerans voorop worden gesteld zijn :

- het verlangen een billijke vergoeding toe te kennen aan de personen aan wie op het aardoppervlak schade door buitenlandse luchtvaartuigen veroorzaakt werd en tevens de omvang der voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid binnen redelijke perken te houden ten einde de ontwikkeling van het internationaal luchtvervoer niet te belemmeren en,
- de noodzakelijkheid in de ruimst mogelijke mate, door middel van een Internationaal Verdrag, eenheid te brengen in de voorschriften die in de onderscheiden landen van de wereld gelden op het stuk van voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid.

Om deze doeleinden te bereiken voert het Verdrag het stelsel van de objectieve aansprakelijkheid van de exploitant van het luchtvaartuig in, getemperd door de begrenzing van deze aansprakelijkheid.

Door de objectieve aansprakelijkheid bekomt de persoon die de schade lijdt een recht op vergoeding zonder het moeilijk — en vaak onmogelijk — bewijs te moeten leveren van de schuld van de exploitant of van diens personeel.

De begrenzing van de aansprakelijkheid van de exploitant is de rechtmatige compensatie van het aldus, in vergelijking met het gemeenrechtelijk stelsel van de onbeperkte subjectieve aansprakelijkheid, aan het slachtoffer in feite toegekende voordeel.

Aldus opgevat vertoonde het stelsel een te absoluut karakter hetwelk diende verzacht.

Enerzijds zal de exploitant zijn aansprakelijkheid buiten zake zien gesteld in enkele door het Verdrag beperkend voorziene gevallen. Anderzijds zal hij evenwel het voordeel van de bepalingen die zijn aansprakelijkheid beperken, kunnen verliezen indien bewezen is dat hij of zijn tijdens de uitoefening van hun functies en binnen de perken van hun bevoegdheid handelende ondergeschikten, de schade veroorzaakt hebben door een daad of een opzettelijk verzuim met het inzicht ze te berokkenen.

De aansprakelijkheidsgrenzen verschillen volgens het gewicht van het luchtvaartuig. Terwijl het Verdrag van 1933 het maximum bedrag der vergoeding hield tussen 600 000 en 2 000 000 goudfranken, herleiden de nieuwe bepalingen dit bedrag tot 500 000 goudfranken voor de kleine vliegtuigen waarvan het gewicht de 1 000 kg niet overschrijdt en verbinden zij de maximum grens aan de technische vooruitgang inzake het gewicht der luchtvaartuigen. De vergoedingsbedragen verschuldigd per luchtvaartuig en per schadegeval zijn aanzienlijk verhoogd, in het bijzonder voor vliegtuigen van een zeker gewicht zodat — behoudens bij werkelijke catastrofale gevallen — de slachtoffers mogen hopen een integrale vergoeding van de opgelopen schade te bekomen. De verliezen aan mensenlevens en de lichamelijke letsels worden bij voorrang vergoed tot beloop allereerst van de helft der uit te keren sommen, zonder dat de vergoeding hoger kan zijn dan 500 000 goudfranken per gedode of gewonde persoon. Het saldo wordt over de vergoedingen voor materiële schade en, zo nodig, over het niet vereffend gedeelte der vergoedingen voor verliezen aan mensenlevens en voor letsel verdeeld in verhouding tot het bedrag van die vergoedingen.

Ces modifications sont judicieuses notamment si on les compare aux dispositions de la loi de 1936 qui limite l'indemnisation de ce risque à 400 000 francs par personne.

En vue d'assurer la stabilité et l'uniformité de ces montants et de mettre les personnes lésées à l'abri des fluctuations éventuelles des monnaies nationales, la Convention prévoit que la conversion des sommes indiquées en francs-or s'effectuera, s'il y a eu une instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement ou à la date de la répartition.

Afin de garantir aux tiers l'indemnisation à laquelle ils peuvent avoir droit, l'Etat survolé peut exiger que l'exploitant couvre sa responsabilité dans les conditions et à concurrence des limites prévues par la Convention pour les dommages pouvant survenir sur son territoire, soit par une assurance, soit en constituant une des sûretés ci-après : dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou garantie fournie par une banque ou par l'Etat où l'aéronef est immatriculé.

La Convention contient également des règles particulières afin que les assurances ne puissent, sauf cas vraiment exceptionnel, se soustraire au paiement des indemnités.

Elle adopte aussi la règle du forum unique du lieu du dommage, s'accompagnant de la possibilité d'exécuter le jugement rendu sans formalités excessives dans les autres Pays Contractants.

Cette nouvelle Convention de Rome constitue un progrès réel par rapport à celle de 1933; il s'indique donc que la Belgique procède à sa ratification.

L'article premier du projet de loi ci-joint la soumet à votre approbation.

La Convention s'applique aux dommages survenus sur le territoire d'un Etat contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans le territoire d'un autre Etat contractant.

La seule approbation créerait deux régimes de responsabilités, l'un de droit commun pour les aéronefs belges ou immatriculés dans un Etat non contractant, l'autre basé sur la Convention pour les aéronefs immatriculés dans un Etat contractant.

L'article 2 du projet de loi supprime une telle dualité : aussi longtemps que la Belgique sera Partie à cette Convention, les stipulations en seront intégrées au droit national et rendues applicables quel que soit l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

L'article 3 du projet de loi qui vous est soumis oblige l'exploitant d'un aéronef circulant au-dessus du Royaume, à couvrir sa responsabilité dans les limites et aux conditions de la Convention.

En principe, son application dans le temps pourrait être celle de la validité de la Convention à l'égard de la Belgique.

Etant donné toutefois les difficultés qui pourraient surgir du fait du caractère très international de la circulation aérienne en Belgique, il s'indique actuellement de surseoir à l'obligation légale d'assurance jusqu'à ce que des dispositions similaires soient plus largement appliquées par les pays voisins. De l'expérience il apparaît d'ailleurs que les exploitants couvrent de leur propre initiative leur responsabilité en la matière et il n'est pas connu qu'un dommage n'ait pas été indemnisé par le fait qu'une assurance n'eût pas été contractée.

Deze wijzigingen zijn belangrijk inzonderheid wanneer men ze vergelijkt met de bepalingen van de wet van 1936 dewelke de vergoeding van dit risico tot 400 000 frank per persoon beperkt.

Ten einde de stabiliteit en de eenvormigheid van deze bedragen te verzekeren en de personen die schade leden tegen eventuele schommelingen der nationale munten veilig te stellen, voorziet het Verdrag dat de omzetting der in goudfranken aangeduide bedragen, ingeval van een proces, zal geschieden op grond van de goudwaarde der nationale munten op de datum van het vonnis of op de datum der verdeling.

Ten einde aan de derden de vergoeding te waarborgen waarop ze kunnen recht hebben kan de overvlogen Staat eisen dat de exploitant zijn aansprakelijkheid dekt onder de voorwaarden en tot beloop van de grenzen door het Verdrag voorzien voor de schade die op zijn grondgebied kan veroorzaakt worden, hetzij door een verzekering, hetzij door het stellen van een der hiernavermelde zekerheden : een deposito in geld bij een openbare kas of een waarborg gesteld door een bank of door de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

Het Verdrag voorziet eveneens bijzondere voorschriften opdat behoudens werkelijk uitzonderlijk geval, de verzekeraars zich niet aan de uitbetaling der vergoedingen zouden kunnen onttrekken.

Het voert ook de regel van de enige rechtsmacht van de plaats van het schadegeval in, samengaande met de mogelijkheid om zonder buitensporige formaliteiten het uitgesproken vonnis in de andere Verdragsluitende Staten ten uitvoer te leggen.

Dit nieuw Verdrag van Rome betekent een wezenlijke vooruitgang ten overstaan van dit van 1933; het is derhalve aangewezen dat België tot de bekrachtiging ervan overgaat.

Artikel één van het hierbijgevoegde wetsontwerp legt het U ter goedkeuring voor.

Het Verdrag is van toepassing op de schade die op het grondgebied van een Verdragsluitende Staat veroorzaakt is en te wijten is aan een binnen het grondgebied van een andere Verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuig.

De enkele goedkeuring zou twee aansprakelijkheidstelsels tot stand brengen, het ene van gemeen recht voor de Belgische luchtvaartuigen en deze ingeschreven in een niet Verdragsluitende Staat, het andere gegrond op het Verdrag voor de luchtvaartuigen ingeschreven in een Verdragsluitende Staat.

Artikel 2 van het wetsontwerp verhindert dergelijke dualiteit : zolang België Partij is bij dit Verdrag, worden de bepalingen van dit laatste in het nationaal recht opgenomen en toepasselijk gemaakt ongeacht de Staat van inschrijving van het luchtvaartuig.

Artikel 3 van het wetsontwerp dat U wordt voorgelegd verplicht de exploitant van een luchtvaartuig dat boven 's Rijks grondgebied vliegt, om zijn aansprakelijkheid te dekken binnen de grenzen en onder de voorwaarden van het Verdrag.

In principe zou zijn toepassing in de tijd deze van de geldigheid van het Verdrag ten overstaan van België kunnen zijn.

Gelet evenwel op de moeilijkheden die zouden kunnen oprijzen omwille van het zeer internationaal karakter van de luchtvaart in België, is het aangewezen de wettelijke verzekeringsverplichting vooralsnog te verdagen tot wanneer gelijkaardige schikkingen op bredere schaal door de buurlanden worden toegepast. Uit de ondervinding blijkt overigens dat de exploitanten uit eigen beweging hun aansprakelijkheid terzake dekken en het is niet bekend dat enige schadevergoeding zou zijn uitgebleven wegens het feit dat geen verzekering zou zijn aangegaan.

En conséquence, le projet confie au Roi le soin d'arrêter la réglementation pratique de cette obligation et d'en fixer la date d'entrée en vigueur.

Cette Convention forme avec la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée le 12 octobre 1929, et modifiée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955, le statut fondamental de l'aviation civile en matière de droit privé.

La Convention soumise à votre approbation a déjà été ratifiée par la République Arabe Unie, le Luxembourg, l'Espagne, l'Australie, le Canada et le Pakistan. L'Equateur, le Ceylan, le Honduras, Haïti et la République du Mali y ont adhéré. Elle est entrée en vigueur le 4 février 1958.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi ci-joint.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

Le Ministre des Communications,

P.-H. SPAAK.

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 21 décembre 1962, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome, le 7 octobre 1952 », a donné le 14 janvier 1963 l'avis suivant :

Alors que l'article 5 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (loi du 30 avril 1947) consacre au profit de tous les Etats signataires de cette Convention, le droit de survol, l'article 3 du projet de loi tend à interdire l'accès de l'espace aérien belge aux aéronefs étrangers, hormis les aéronefs d'Etat, lorsque leur responsabilité n'est pas couverte conformément aux dispositions de la Convention du 7 octobre 1952 que le projet a pour objet de soumettre à l'assentiment des Chambres législatives.

En édictant pareille sanction, la Belgique excéderait les limites des pouvoirs dont la Convention de Chicago lui a réservé l'exercice.

En effet, si l'article 11 de la Convention de Chicago permet à tout Etat contractant d'imposer aux aéronefs des autres Etats contractants qui usent de leur droit de survol, le respect de ses lois et règlements relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire ainsi qu'à la navigation aérienne durant leur présence dans les limites de son territoire, cette compétence de réglementation du droit de survol doit s'entendre, aux termes mêmes dudit article 11, « sous réserve des dispositions de la présente Convention », c'est-à-dire, notamment, sous réserve du respect de l'article 5 de la Convention de Chicago, qui consacre le principe général du droit de survol.

Pour se conformer à ces principes, l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet de loi devrait être rédigé comme suit :

« La responsabilité de tout exploitant d'un aéronef circulant au-dessus du territoire du Royaume doit être couverte, dans les limites indiquées dans l'article 11 de la Convention, par l'une des sûretés prévues à l'article 15, 1^o et 4^o, et contractée ou constituée conformément aux conditions de ladite Convention. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane ou de police. »

Etant donné qu'en excluant de l'application de l'article 3 les aéronefs d'Etat, le Gouvernement entend ne rendre applicable l'obligation

Derhalve laat het ontwerp de Koning de zorg de praktische reglementering van deze verplichting en het tijdstip van de inwerkingtreding er van te bepalen.

Dit Verdrag vormt met het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend op 12 oktober 1929, en gewijzigd door het Protocol van 's-Gravenhage van 28 september 1955, het fundamenteel statuut van de burgerluchtvaart op gebied van het privaat recht.

Het Verdrag dat aan uw goedkeuring is voorgelegd werd reeds bekrachtigd door de Verenigde Arabische Republiek, Luxemburg, Spanje, Australië, Canada en Pakistan. Ecuador, Ceylon, Honduras, Haïti en de Mali-Republiek traden toe. Op 4 februari 1958 werd het Verdrag van kracht.

Wij hebben de eer U voor te stellen, het bijgaand wetsontwerp aan te nemen.

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

De Minister van Verkeerswezen,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 21^e december 1962 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend op 7 oktober 1952, te Rome », heeft de 14^e januari 1963 het volgende advies gegeven :

Artikel 5 van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart (wet van 30 april 1947) geeft alle Staten die dat Verdrag hebben ondertekend, het recht over elkaars grondgebied te vliegen. Nu wil artikel 3 van het ontwerp van wet, dat de instemming van de Wetgevende Kamers vraagt over het Verdrag van 7 oktober 1952, vreemde luchtvaartuigen, voor zover ze geen Staatsluchtvaartuigen zijn, verbieden nog in het Belgisch luchtruim te komen als de aansprakelijkheid van de exploitant niet is gedekt overeenkomstig dat Verdrag.

Met het uitvaardigen van zulk verbod zou België buiten de bevoegdheid treden die het ingevolge het Verdrag van Chicago kan uitoefenen.

Stellig kan iedere Verdragsluitende Staat volgens artikel 11 van dit Verdrag de luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Staten, die van hun recht tot overvliegen gebruik maken, er toe verplichten de wetten en voorschriften inzake toelating tot en vertrek uit zijn grondgebied alsook, zolang ze zich binnen dat grondgebied bevinden, de wetten en voorschriften betreffende het vliegen na te leven. Artikel 11 zegt echter zelf, dat de bevoegdheid om het recht tot overvliegen te regelen moet worden verstaan « met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag », dus, onder meer, met inachtneming van artikel 5 van het Verdrag van Chicago, dat het recht tot overvliegen als algemeen beginsel huldigt.

Wil artikel 3, § 1, eerste lid, van het ontwerp van wet met die principes in overeenstemming zijn, dan zou het moeten bepalen :

« De aansprakelijkheid van enige exploitant van een luchtvaartuig dat boven 's Rijks grondgebied vliegt, moet, binnen de in artikel 11 van het Verdrag aangegeven grenzen, gedekt zijn door een der in artikel 15, 1^o en 4^o, bedoelde zekerheden, en aangegaan of gevestigd zijn onder de voorwaarden die dat Verdrag bepaalt. Dit voorschrift geldt niet voor militaire, douane- of politieluchtvaartuigen. »

Staatsluchtvaartuigen houdt de Regering buiten de werkingsfeer van artikel 3 omdat zij de verplichte verzekering alleen op exploitanten van

d'assurance qu'aux seuls exploitants d'aéronefs civils, il paraît préférable de remplacer les mots « aéronefs d'Etat » par les mots « aéronefs militaires, de douane ou de police », qui sont ceux qu'utilise l'article 26 de la Convention.

Le § 2 du même article serait mieux rédigé comme suit :

« § 2. Le Roi détermine :

» 1° les modalités d'application du § 1^{er};

» 2° les conditions auxquelles les assureurs et les banques seront autorisés à constituer les sûretés prévues au présent article, les conditions de retrait de ces autorisations, ainsi que la procédure de vérification de la solvabilité des assureurs et des banques. »

..

La disposition du § 3 de l'article 3 du projet devrait faire l'objet d'un article distinct rédigé comme suit :

« Article 4. — Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de l'article 3 de la présente loi. »

..

En interdisant de circuler aux aéronefs nationaux ou étrangers si la responsabilité de l'exploitant n'est pas assurée, le projet modifie implicitement les articles 2 et 3 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'application de l'article 3 dans le temps est liée à la durée de la Convention. Non seulement cette disposition disparaîtra le jour où la Belgique renoncera à la Convention, mais elle n'entrera en vigueur que si les autres Etats contractants font usage de la faculté que leur donne l'article 15 et rendent obligatoire l'assurance de la responsabilité de l'exploitant. C'est pour ce motif que le § 3 de l'article charge le Roi de fixer l'entrée en vigueur de cette disposition.

Comme le champ d'application de l'article 3 est plus large que le champ d'application de la Convention il ne serait sans doute pas inutile que l'intention du Gouvernement fût précisée sur ce point dans l'Exposé des Motifs.

La chambre était composée de

MM. :

J. SUETENS, *premier président*;

G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;

J. MASQUELIN, *conseiller d'Etat*;

P. DE VISSCHER, *assesseur de la section de législation*;

J. ROLAND, *assesseur de la section de législation*;

G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut.

Le Greffier,

(s.) G. DE LEUZE.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

burgerlijke luchtvaartuigen toegepast wil zien. Het lijkt dan ook verkieslijk het woord « Staatsluchtvaartuigen » te vervangen door « militair, douane- of politieluchtvaartuigen », zoals trouwens in artikel 26 van het Verdrag staat.

Een betere lezing voor § 2 van hetzelfde artikel ware :

« § 2. De Koning bepaalt :

» 1° de regelen voor het toepassen van § 1;

» 2° de voorwaarden waaronder verzekeraars en banken tot het stellen van de in dit artikel bedoelde zekerheden worden gemachtigd, de voorwaarden tot intrekking van die machtigingen en de procedure volgens welke verzekeraars en banken op hun solvabiliteit worden getoetst. »

..

Aan het bepaalde in § 3 van artikel 3 ware een apart artikel te wijden, luidend als volgt :

« Artikel 4. — De Koning bepaalt de datum waarop artikel 3 van deze wet in werking treedt. »

..

Waar het Belgische of vreemde luchtvaartuigen verbiedt te vliegen als de exploitant niet tegen aansprakelijkheid is verzekerd, wijzig het ontwerp impliciet de artikelen 2 en 3 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, is de toepassing van artikel 3 in de tijd gekoppeld aan de duur van het Verdrag. Niet alleen zal die bepaling vervallen de dag dat België het Verdrag opzegt, maar bovendien zal ze eerst van kracht worden als de overige verdragsluitende Staten onder gebruikmaking van het hun in artikel 15 verleende recht de aansprakelijkheidsverzekering van de exploitant verplicht stellen. Dit verklaart waarom § 3 van het artikel de Koning de zorg opdraagt vast te stellen op welke datum die bepaling in werking treedt.

Aangezien artikel 3 een ruimere werkingssfeer heeft dan het Verdrag, ware het wellicht nuttig dat de Regering in de Memorie van Toelichting zou aangeven wat terzake precies haar bedoeling is.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. SUETENS, *eerste voorzitter*;

G. HOLOYE, *raadsheer van State*;

J. MASQUELIN, *raadsheer van State*;

P. DE VISSCHER, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;

J. ROLAND, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;

G. DE LEUZE, *adjunct-greffier, greffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituit.

De Griffier,

(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

La Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome, le 7 octobre 1952, sortira son plein et entier effet.

Art. 2.

Aussi longtemps que la Belgique sera Partie à cette Convention, ses dispositions seront d'application sur le territoire belge, que l'immatriculation de l'aéronef ait eu lieu à l'étranger ou qu'elle ait eu lieu en Belgique même.

Art. 3.

§ 1. La responsabilité de tout exploitant d'un aéronef circulant au-dessus du territoire du Royaume doit être couverte, dans les limites indiquées dans l'article 11 de la Convention, par l'une des sûretés prévues à l'article 15, 1^o et 4^o, et contractée ou constituée conformément aux conditions de ladite Convention. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane ou de police.

§ 2. Le Roi détermine :

- 1^o les modalités d'application du § 1^{er};
- 2^o les conditions auxquelles les assureurs et les banques seront autorisés à constituer les sûretés prévues au présent article, les conditions de retrait de ces autorisations, ainsi que la procédure de vérification de la solvabilité des assureurs et des banques.

Art. 4.

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de l'article 3 de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 9 janvier 1965.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

Le Ministre des Communications,

P.-H. SPAAK.

A. BERTRAND.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Het Verdrag betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend op 7 oktober 1952, te Rome, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

Zolang België Partij is bij dit Verdrag, zullen zijn beschikkingen op het Belgisch grondgebied van toepassing zijn, onverschillig of de inschrijving van het luchtvaartuig in de vreemde of in België zelf is geschied.

Art. 3.

§ 1. De aansprakelijkheid van enige exploitant van een luchtvaartuig dat boven 's Rijks grondgebied vliegt, moet, binnen de in artikel 11 van het Verdrag aangegeven grenzen, gedekt zijn door een der in artikel 15, 1^o en 4^o, bedoelde zekerheden, en aangegaan of gevestigd zijn onder de voorwaarden die dat Verdrag bepaalt. Dit voorschrift geldt niet voor militaire, douane- of politievaartuigen.

§ 2. De Koning bepaalt :

- 1^o de regelen voor het toepassen van § 1;
- 2^o de voorwaarden waaronder verzekeraars en banken tot het stellen van de in dit artikel bedoelde zekerheden worden gemachtigd, de voorwaarden tot intrekking van die machtigingen en de procedure volgens welke verzekeraars en banken op hun solvabiliteit worden getoetst.

Art. 4.

De Koning bepaalt de datum waarop artikel 3 van deze wet in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 9 januari 1965.

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

De Minister van Verkeerswezen,

CONVENTION

relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome, le 7 octobre 1952.

Les Etats signataires de la présente Convention

Animés du désir d'assurer une indemnisation équitable aux personnes ayant subi des dommages causés à la surface par des aéronefs étrangers, tout en limitant d'une manière raisonnable l'étendue des responsabilités encourues pour de tels dommages afin de ne pas entraver le développement du transport aérien international, et également

Convaincus de la nécessité d'unifier dans la plus large mesure possible, au moyen d'une convention internationale, les règles applicables dans les divers pays du monde aux responsabilités encourues pour de tels dommages,

Ont désigné à cet effet les plénipotentiaires soussignés qui, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE I.

Principes de responsabilité.

Article premier.

1. Toute personne qui subit un dommage à la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente Convention, par cela seul qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation, si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

2. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Lorsqu'il s'agit d'un aérostat, l'expression « en vol » s'applique à la période comprise entre le moment où cet aérostat est détaché du sol et celui où il y est à nouveau fixé.

Article 2.

1. L'obligation de réparer le dommage visé à l'Article premier de la présente Convention incombe à l'exploitant de l'aéronef.

2. (a) Aux fins de la présente Convention, l'exploitant est celui qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation.

(b) Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

3. Le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est présumé être l'exploitant et est responsable comme tel, à moins qu'il ne prouve, au cours de la procédure tendant à apprécier sa responsabilité, qu'une autre personne est l'exploitant, et qu'il ne prenne alors, pour autant que la procédure le permette, les mesures appropriées pour mettre en cause cette personne.

Article 3.

Lorsque la personne qui était l'exploitant au moment où le dommage est survenu n'avait pas le droit exclusif d'utiliser l'aéronef pour une période de plus de quatorze jours calculés à partir du moment où le droit d'utiliser l'aéronef a pris naissance, celui qui l'a conféré est solidairement responsable avec elle, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 4.

Si une personne utilise un aéronef sans le consentement de celui qui a le droit de diriger sa navigation, ce dernier, à moins qu'il ne

VERDRAG

betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend op 7 oktober 1952, te Rome.

De Staten die dit Verdrag ondertekenen

Bezielde met het verlangen een billijke vergoeding toe te kennen aan de personen aan wie op het aardoppervlak schade door buitenlandse luchtvaartuigen veroorzaakt werd, en tevens de omvang der voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid binnen redelijke perken te houden ten einde de uitbreiding van het internationaal luchtvervoer niet te belemmeren, en ook

Er van overtuigd dat het noodzakelijk is in de ruimste mate mogelijk, door middel van een internationaal verdrag, eenheid te brengen in de voorschriften die in de onderscheiden landen van de wereld gelden op het stuk van voor dergelijke schade opgelopen aansprakelijkheid,

Hebben te dien einde aangesteld de ondergetekenden, gevolmachtigden die, behoorlijk daartoe gemachtigd, het navolgende zijn overeengekomen :

HOOFDSTUK I.

Principes der aansprakelijkheid.

Artikel 1.

1. Elk persoon die op het aardoppervlak schade lijdt heeft, onder de bij dit Verdrag bepaalde voorwaarden, recht op vergoeding, enkel en alleen door het feit dat het vaststaat dat de schade te wijten is aan een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of aan een daaruit vallende persoon of zaak. Er bestaat echter geen aanleiding tot vergoeding, indien de schade niet het rechtstreeks gevolg is van het feit dat ze veroorzaakt heeft of indien zij alleen te wijten is aan het feit dat het luchtvaartuig door het luchtruim vliegt overeenkomstig de geldende bepalingen betreffende het luchtverkeer.

2. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt een luchtvaartuig als zich in de lucht bevindend beschouwd, vanaf het ogenblik dat de drijfkracht wordt aangewend om op te stijgen, tot op het ogenblik dat de landing geheel volbracht is. Betreft het een aërostaat, dan geldt de uitdrukking « zich in de lucht bevindend » voor de periode tussen het ogenblik waarop die aërostaat van de grond wordt losgemaakt en dat waarop hij er opnieuw aan vastgemaakt is.

Artikel 2.

1. De verplichting tot vergoeding van de in Artikel 1 van dit Verdrag bedoelde schade rust op de exploitant van het luchtvaartuig.

2. (a) Voor de toepassing van dit Verdrag is de exploitant degene die het luchtvaartuig gebruikt op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt. Wordt echter geacht de exploitant te zijn, hij die de leiding van de navigatie voor zich heeft bedongen hoewel hij het recht om van het luchtvaartuig gebruik te maken rechtstreeks of onrechtstreeks verleend heeft.

(b) Wordt geacht een luchtvaartuig te gebruiken, hij die zulks persoonlijk doet of wel door tussenkomst van zijn personeel dat tijdens de uitoefening van zijn functies al dan niet binnen de perken van zijn bevoegdheid handelt.

3. De in het luchtvaartuigregister ingeschreven eigenaar wordt geacht de exploitant te zijn en is als dusdanig aansprakelijk, tenware hij tijdens de procedure tot beoordeling van zijn aansprakelijkheid bewijst dat een ander persoon de exploitant is en hij alsdan, voor zover de procedure zulks veroorlooft, passende maatregelen treft om die persoon in de zaak te betrekken.

Artikel 3.

Wanneer de persoon, die op het ogenblik dat de schade zich heeft voorgedaan de exploitant was, niet uitsluitend het recht had om het luchtvaartuig te gebruiken voor een periode van meer dan veertien dagen, berekend vanaf het ogenblik waarop het recht om het luchtvaartuig te gebruiken is ontstaan, is hij die dat recht verleend heeft met die persoon hoofdelijk aansprakelijk, met dien verstande dat ieder van hen aansprakelijk is in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij dit Verdrag voorzien zijn.

Artikel 4.

Indien een persoon een luchtvaartuig gebruikt zonder de toestemming van hem die het recht heeft om de navigatie te leiden, is deze laatste,

prouve qu'il a apporté les soins requis pour éviter cet usage, est solidairement responsable avec l'usager illégitime du dommage donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 5.

La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes de la présente Convention n'aura pas l'obligation de réparer le dommage si celui-ci est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si cette personne a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique.

Article 6.

1. La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes de la présente Convention n'aura pas l'obligation de réparer le dommage si elle prouve que ce dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés. Si la personne responsable prouve que le dommage a été causé en partie par la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés, la réparation doit être réduite dans la mesure où cette faute a contribué au dommage. Toutefois, il n'y a pas lieu à exonération ou réduction si, en cas de faute de ses préposés, la personne ayant subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions.

2. En cas d'action intentée par une personne, en réparation d'un préjudice résultant de la mort d'une autre personne ou des lésions qu'elle a subies, la faute de celle-ci ou de ses préposés a aussi les effets prévus au paragraphe précédent.

Article 7.

Lorsque deux ou plusieurs aéronefs en vol sont entrés en collision ou se sont gênés dans leurs évolutions et que des dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier en sont résultés, ou lorsque deux ou plusieurs aéronefs ont causé de tels dommages conjointement, chacun des aéronefs est considéré comme ayant causé le dommage et l'exploitant de chacun d'eux est responsable dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8.

Les personnes visées au paragraphe 3 de l'Article 2 et aux Articles 3 et 4 peuvent opposer tous les moyens de défense qui appartiennent à l'exploitant aux termes de la présente Convention.

Article 9.

L'exploitant, le propriétaire, toute personne responsable en vertu des Articles 3 ou 4 ou leurs préposés n'encourent d'autre responsabilité, en ce qui concerne les dommages provenant d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci, que celle expressément prévue par la présente Convention. Cette disposition ne s'applique pas à la personne qui a eu l'intention délibérée de provoquer un dommage.

Article 10.

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

CHAPITRE II.

Étendue de la responsabilité.

Article 11.

1. Sous réserve des dispositions de l'Article 12, le montant de la réparation due par l'ensemble des personnes responsables aux termes de la présente Convention pour un dommage donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier, ne pourra excéder, par aéronef et par événement :

(a) 500 000 francs pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 1 000 kilogrammes;

(b) 500 000 francs plus 400 francs par kilogramme excédant 1 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 1 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6 000 kilogrammes;

(c) 2 500 000 francs plus 250 francs par kilogramme excédant 6 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 20 000 kilogrammes;

ten ware hij er van doet blijken dat hij al het nodige gedaan heeft om dat gebruik te vermijden, met de onrechtmatige gebruiker hoofdelijk aansprakelijk voor de schade welke krachtens Artikel 1 dient vergoed, met dien verstande dat ieder van hen aansprakelijk is in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij dit Verdrag voorzien zijn.

Artikel 5.

De persoon die krachtens dit Verdrag aansprakelijk mocht zijn, zal niet verplicht zijn de schade te vergoeden indien deze het rechtstreeks gevolg is van een gewapend conflict of van burgerlijke onlusten dan wel indien die persoon het gebruik van het luchtvaartuig bij overheidsbeslissing werd ontnomen.

Artikel 6.

1. De persoon die krachtens dit Verdrag aansprakelijk mocht zijn, zal niet verplicht zijn de schade te vergoeden indien hij er van doet blijken dat die schade uitsluitend te wijten is aan de persoon die de schade geleden heeft of aan dezes personeel. Bewijst de aansprakelijke persoon dat de schade gedeeltelijk door de schuld van de persoon die de schade geleden heeft of van dezes personeel berokkend werd, dan dient de vergoeding verminderd in zulke mate als die schuld tot de schade bijgedragen heeft. Er bestaat echter geen aanleiding tot vrijstelling of tot vermindering indien de persoon, die in geval van schuld van zijn personeel schade heeft geleden, bewijst dat dit personeel buiten de perken van zijn bevoegdheid gehandeld heeft.

2. In geval een persoon een vordering instelt tot vergoeding van schade die uit de dood van een ander persoon of uit door hem opgelopen letsels voortvloeit, heeft de schuld van deze persoon of van zijn personeel eveneens de in voorgaande paragraaf voorziene gevolgen.

Artikel 7.

Wanneer twee of meer zich in de lucht bevindende luchtvaartuigen in aanvaring gekomen zijn of elkaar in hun evoluties gehinderd hebben en daardoor schade veroorzaakt werd die krachtens Artikel 1 moet vergoed worden, of wanneer twee of meer luchtvaartuigen samen zulke schade veroorzaakt hebben wordt ieder der luchtvaartuigen beschouwd als hebbende de schade veroorzaakt en is de exploitant van ieder daarvan aansprakelijk in de voorwaarden en binnen de perken die op het stuk van aansprakelijkheid bij dit Verdrag voorzien zijn.

Artikel 8.

De in paragraaf 3 van Artikel 2 en in Artikelen 3 en 4 bedoelde personen kunnen al de verweermiddelen aanwenden waarover de exploitant krachtens dit Verdrag beschikt.

Artikel 9.

De exploitant, de eigenaar, elk krachtens Artikelen 3 of 4 aansprakelijk persoon of hun personeel zijn, op het stuk der schade veroorzaakt door een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of door een daaruit vallende persoon of zaak, slechts in zover aansprakelijk als uitdrukkelijk bij dit Verdrag voorzien is. Deze bepaling vindt geen toepassing ten aanzien van de persoon die opzettelijk schade heeft willen veroorzaken.

Artikel 10.

Dit Verdrag loopt in geen dele vooruit op de beslissing op de vraag of de persoon die krachtens haar bepalingen voor aansprakelijk gehouden wordt, al dan niet verhaal op enig ander persoon kan nemen.

HOOFDSTUK II.

Omvang der aansprakelijkheid.

Artikel 11.

1. Onder voorbehoud van het bepaalde in Artikel 12, mag de vergoeding die door al de krachtens dit Verdrag aansprakelijke personen samen voor een krachtens Artikel 1 te vergoeden schade verschuldigd is, per luchtvaartuig en per voorval niet meer bedragen dan:

(a) 500 000 frank, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van ten hoogste 1 000 kilogram;

(b) 500 000 frank plus 400 frank per kilogram boven 1 000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 1 000 kilogram doch ten hoogste 6 000 kilogram;

(c) 2 500 000 frank plus 250 frank per kilogram boven 6 000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 6 000 kilogram doch ten hoogste 20 000 kilogram;

(d) 6 000 000 de francs plus 150 francs par kilogramme excédant 20 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 20 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50 000 kilogrammes;

(e) 10 500 000 francs plus 100 francs par kilogramme excédant 50 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 50 000 kilogrammes.

2. La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra excéder 500 000 francs par personne tuée ou lésée.

3. Par « poids » il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent Article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65 ½ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera, s'il y a eu une instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement ou, dans le cas prévu à l'Article 14, à la date de la répartition.

Article 12.

1. Si la personne qui subit le dommage prouve que le dommage a été causé par un acte ou une omission délibérée de l'exploitant ou de ses préposés, avec l'intention de provoquer un dommage, la responsabilité de l'exploitant est illimitée, pourvu que, dans le cas d'un acte ou d'une omission délibérée de préposés, il soit également prouvé que les préposés ont agi au cours de l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions.

2. Lorsqu'une personne s'empare d'un aéronef d'une manière illicite et l'utilise sans le consentement de la personne qui a le droit de l'utiliser, sa responsabilité est illimitée.

Article 13.

1. Lorsque, en vertu des dispositions des Articles 3 ou 4, plusieurs personnes sont responsables d'un dommage, ou lorsque le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation qui n'était pas l'exploitant est rendu responsable comme tel selon les dispositions du paragraphe 3 de l'Article 2, les personnes qui ont subi le dommage ne peuvent prétendre à une indemnité totale supérieure à l'indemnité la plus élevée qui peut être, en vertu des dispositions de la présente Convention, mise à la charge de l'une quelconque des personnes responsables.

2. En cas d'application des dispositions de l'Article 7, la personne qui subit le dommage peut être indemnisée jusqu'à concurrence du montant cumulé des plafonds d'indemnité correspondant à chacun des aéronefs en question, mais aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à son aéronef, à moins que sa responsabilité ne soit illimitée aux termes de l'Article 12.

Article 14.

Si le montant total des indemnités fixées excède la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention, les règles suivantes sont appliquées, en tenant compte des dispositions du paragraphe 2 de l'Article 11 :

(a) Si les indemnités concernent soit uniquement des pertes de vie humaine ou des lésions, soit uniquement des dommages causés aux biens, elles font l'objet d'une réduction proportionnelle à leur montant respectif;

(b) Si les indemnités concernent à la fois des pertes de vie humaine ou des lésions et des dommages aux biens, la moitié du montant de la somme à distribuer est affectée par priorité à la réparation des pertes de vie humaine et des lésions et, en cas d'insuffisance, répartie proportionnellement au montant respectif des dommages dont il s'agit. Le solde de la somme à distribuer est réparti proportionnellement à leur montant entre les indemnités concernant les dommages matériels et, s'il y a lieu, la partie non réglée des indemnités concernant les pertes de vie humaine et les lésions.

CHAPITRE III.

Sûretés destinées, à couvrir la responsabilité de l'exploitant.

Article 15.

1. Tout État contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant soit assurée à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire.

(d) 6 000 000 frank plus 150 frank per kilogram boven 20 000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 20 000 kilogram doch ten hoogste 50 000 kilogram;

(e) 10 500 000 frank plus 100 frank per kilogram boven 50 000 kilogram, voor de luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 50 000 kilogram.

2. In geval van dood of van letsel is de aansprakelijkheid beperkt tot ten hoogste 500 000 frank per gedood of gewond persoon.

3. Onder « gewicht » dient verstaan het volgens het bewijs van luchtwaardigheid hoogste toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig, eventueel de zwaarte van het vullingsgas niet inbegrepen.

4. De in dit Artikel in franken opgegeven sommen worden beschouwd als hebbende betrekking op een munteenheid gelijk aan 65 ½ milligram goud met een gehalte aan fijnzilver van 900 duizendsten. Die sommen kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers omgezet worden. De omzetting van die sommen in andere nationale munten dan de goudmunt zal, zo er een rechtsgeding geweest is, geschieden op grond van de goudwaarde der munten op de datum van het vonnis of, in het bij Artikel 14 voorzien geval, op de datum van de verdeling.

Artikel 12.

1. Indien de persoon die schade lijdt bewijst dat deze door een daad of een opzettelijk verzulm van de exploitant of van dezes personeel, met het inzicht schade te berokkenen, veroorzaakt werd, is de aansprakelijkheid van de exploitant onbeperkt, op voorwaarde dat, in geval van een daad of een opzettelijk verzulm van het personeel, eveneens bewezen wordt dat het personeel tijdens de uitoefening van zijn functies en binnen de perken van zijn bevoegdheid gehandeld heeft.

2. Wanneer een persoon zich op ongeoorloofde wijze meester maakt van een luchtvaartuig en het bezigt zonder de toestemming van de persoon die het recht heeft het te gebruiken, is zijn aansprakelijkheid onbeperkt.

Artikel 13.

1. Wanneer, krachtens het bepaalde in Artikelen 3 of 4, verscheiden personen aansprakelijk zijn voor een schade of wanneer de in het luchtvaartuigregister ingeschreven eigenaar die niet de exploitant was als dusdanig volgens de bepalingen van paragraaf 3 van Artikel 2 aansprakelijk gesteld wordt, kunnen de personen die de schade geleden hebben aanspraak maken op een hogere totale vergoeding dan de hoogste vergoeding die krachtens de bepalingen van dit Verdrag ten laste van eender welke der aansprakelijke personen kan gelegd worden.

2. In geval van toepassing van het bepaalde in Artikel 7, kan de persoon die schade lijdt worden vergoed tot beloop van het samengevoegd bedrag der hoogste vergoedingen die voor ieder der betrokken luchtvaartuigen vastgesteld zijn, doch geen enkel exploitant is aansprakelijk voor een hoger bedrag dan het voor zijn luchtvaartuig toepasselijk maximum, ten ware zijn aansprakelijkheid krachtens Artikel 12 onbeperkt is.

Artikel 14.

Is het totaal bedrag der vastgestelde vergoeding hoger dan het krachtens de bepalingen van dit Verdrag toepasselijk maximumbedrag der aansprakelijkheid, dan worden de volgende regelen onder inachtneming van de bepalingen van paragraaf 2 van Artikel 11 toegepast :

(a) Indien de vergoedingen hetzij enkel verliezen aan mensenlevens of letsel, hetzij enkel aan goederen veroorzaakte schade betreffen, worden zij verminderd in verhouding tot haar respectief bedrag;

(b) Indien de vergoedingen én verliezen aan mensenlevens of letsel én schade aan goederen betreffen, wordt de helft van het bedrag der uit te keren som bij voorrang aangewend tot vergoeding van de verliezen aan mensenlevens en van het letsel en, in geval van ontoereikendheid, verdeeld in verhouding tot het respectief bedrag van die schaden. Het saldo der uit te keren som wordt over de vergoedingen voor materiële schade en, zo nodig, over het niet vereffende gedeelte der vergoedingen voor verliezen aan mensenlevens en voor letsel verdeeld in verhouding tot het bedrag van die vergoedingen.

HOOFDSTUK III.

Zekerheden tot dekking van de aansprakelijkheid van de exploitant.

Artikel 15.

1. Elke verdragsluitende Staat kan eisen dat de aansprakelijkheid van de exploitant van een in het luchtvaartuigregister van een andere verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuig verzekerd zij tot beloop van de maximaansprakelijkheid die krachtens Artikel 11 toepasselijk is voor de schade die krachtens Artikel 1 dient vergoed en op zijn grondgebied kan veroorzaakt worden.

2. (a) L'assurance doit être considérée comme satisfaisante lorsqu'elle a été contractée aux conditions de la présente Convention auprès d'un assureur autorisé à cet effet, conformément aux lois de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'Etat où l'assureur a son domicile ou son principal établissement, et dont la solvabilité a été vérifiée par l'un ou l'autre de ces Etats;

(b) Lorsqu'une assurance a été exigée par un Etat conformément au paragraphe 1 du présent Article, et que les indemnités allouées par un jugement définitif rendu dans cet Etat n'ont pas été payées dans la monnaie de cet Etat, malgré que la demande en ait été faite, tout Etat contractant peut refuser de considérer l'assureur comme solvable jusqu'à ce que le paiement ait été effectué.

3. Nonobstant le paragraphe 2 ci-dessus, l'Etat survolé peut refuser de considérer comme satisfaisante l'assurance contractée auprès d'un assureur qui n'a pas été autorisé à cet effet dans un Etat contractant.

4. A la place de l'assurance, l'une des sûretés énumérées ci-après sera considérée comme satisfaisante si elle est constituée conformément à l'Article 17:

(a) un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique d'un Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, ou dans une banque autorisée à cet effet par cet Etat contractant;

(b) une garantie fournie par une banque autorisée à cet effet et dont la solvabilité a été vérifiée par l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé;

(c) une garantie fournie par l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé, à condition que cet Etat s'engage à ne pas se prévaloir d'une immunité de juridiction en cas de litige concernant cette garantie.

5. Sous réserve du paragraphe 6 du présent Article, l'Etat survolé peut aussi exiger que l'aéronef ait à son bord un certificat délivré par l'assureur, attestant que l'assurance a été contractée conformément aux dispositions de la présente Convention, et spécifiant la personne ou les personnes dont la responsabilité est garantie par cette assurance, ainsi qu'un certificat émanant de l'autorité qualifiée de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'Etat où l'assureur a son domicile ou son principal établissement, attestant la solvabilité de l'assureur. Si une autre sûreté a été fournie conformément au paragraphe 4 du présent Article, un certificat en justifiant doit être délivré par l'autorité qualifiée de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

6. Le certificat visé au paragraphe 5 du présent Article ne doit pas nécessairement se trouver à bord de l'aéronef, si une copie certifiée conforme a été déposée auprès de l'autorité qualifiée désignée par l'Etat survolé ou, si elle en accepte la charge, auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en fournira duplicata à tous les Etats contractants.

7. (a) Lorsque l'Etat survolé a de sérieuses raisons de douter de la solvabilité de l'assureur ou d'une banque fournissant une garantie aux termes du paragraphe 4 du présent Article, il peut exiger des preuves complémentaires de solvabilité. En cas de contestation sur le mérite de ces preuves, le différend opposant les Etats intéressés sera soumis, à la demande de l'un de ces Etats, à un tribunal arbitral, qui sera soit le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, soit un tribunal arbitral constitué d'accord entre les Etats intéressés;

(b) L'assurance ou la garantie est provisoirement considérée comme valable par l'Etat survolé tant que ce tribunal n'a pas statué.

8. Les sûretés exigées en vertu du présent Article doivent être notifiées au Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera chaque Etat contractant.

9. Aux fins du présent Article, le terme « assureur » s'applique également à un groupe d'assureurs, et aux fins du paragraphe 5 du présent Article, l'expression « autorité qualifiée d'un Etat » comprend l'autorité qualifiée de la plus haute subdivision politique de cet Etat chargée de contrôler l'activité de l'assureur.

Article 16.

1. L'assureur ou toute autre personne garantissant, conformément à l'Article 15, la responsabilité de l'exploitant ne peut opposer aux demandes d'indemnités fondées sur la présente Convention, outre les

2. (a) De verzekering dient als voldoende beschouwd wanneer zij onder de voorwaarden van dit Verdrag werd aangegaan bij een verzekeraar die daartoe machtiging heeft verkregen overeenkomstig de wetten van de Staat waarbij het luchtvaartuig is ingeschreven of van de Staat waarin de verzekeraar metterwoon gevestigd is of zijn voornaamste instelling heeft, en wiens solvabiliteit door de ene of de andere van die Staten nagegaan werd;

(b) Wanneer een verzekering overeenkomstig paragraaf 1 van dit Artikel door een Staat gevorderd geworden is en de bij een in die Staat gewezen eindvonnis toegekende vergoedingen niet in de munt van die Staat werden betaald, niettegenstaande daarom werd verzocht, kan elke verdragsluitende Staat weigeren de verzekeraar als solvabel te beschouwen totdat de betaling geschied is.

3. In weerwil van het bepaalde in paragraaf 2 hiervoren kan de Staat waarboven gevlogen werd weigeren als een voldoende verzekering te beschouwen, de verzekering aangegaan bij een verzekeraar die daartoe in een verdragsluitende Staat geen machtiging bekomen heeft.

4. In plaats van de verzekering zal één der hierna vermelde zekerheden als voldoende worden beschouwd indien zij overeenkomstig Artikel 17 gesteld is:

(a) een deposito in geld bij een openbare kas van een verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is of bij een bank die daartoe van die verdragsluitende Staat machtiging bekomen heeft;

(b) een waarborg gesteld door een daartoe gemachtigde bank, waarvan de solvabiliteit werd nagegaan door de verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is;

(c) een waarborg gesteld door de verdragsluitende Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, op voorwaarde dat deze Staat zich verbindt zich niet te beroepen op een vrijdom van rechtsmacht in geval van geschil omtrent die waarborg.

5. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 6 van dit Artikel, kan de Staat waarboven gevlogen werd ook vorderen dat aan boord van het luchtvaartuig een door de verzekeraar uitgereikt bewijs aanwezig zij waaruit blijkt dat de verzekering overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag werd aangegaan en waarin de persoon of personen wier aansprakelijkheid door die verzekering gewaarborgd is nauwkeurig opgegeven zijn, alsmede een bewijs dat uitgaat van de bevoegde overheid van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven of van de Staat waar de verzekeraar metterwoon gevestigd is of zijn voornaamste instelling heeft en waarbij verklaard wordt dat de verzekeraar solvabel is. Wordt overeenkomstig paragraaf 4 van dit Artikel een andere zekerheid gesteld, dan dient een bewijs dat daarvan doet blijken uitgereikt door de bevoegde overheid van de Staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is.

6. Het in paragraaf 5 van dit Artikel bedoeld bewijs moet zich niet noodzakelijk aan boord van het luchtvaartuig bevinden, indien een gewaarmerkt afschrift werd nedergelegd bij de bevoegde overheid aangeduid door de Staat waarboven gevlogen werd of bij de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, zo deze hiermee instemt, in welk geval zij er duplicaten aan al de verdragsluitende Staten zal doen geworden.

7. (a) Wanneer de Staat waarboven gevlogen werd ernstige redenen heeft om te twijfelen aan de solvabiliteit van de verzekeraar of van een bank die krachtens paragraaf 4 van dit Artikel een waarborg stelt, kan hij aanvullende bewijzen van solvabiliteit eisen. In geval van betwisting over de waarde van deze bewijzen, zal het tussen de betrokken Staten gerezen geschil, op verzoek van één van die Staten, voor een scheidsgerecht worden gebracht dat, hetzij de Raad van de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, hetzij een in gemeen overleg door de betrokken Staten opgericht scheidsgerecht zal zijn;

(b) Zolang dat scheidsgerecht geen uitspraak heeft gedaan, wordt de verzekering of de waarborg voorlopig als geldig beschouwd door de Staat waarboven gevlogen werd.

8. De krachtens dit Artikel vereiste zekerheden dienen ter kennis gebracht van de Secretaris-generaal der Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, die er aan elke verdragsluitende Staat mededeling zal van doen.

9. Voor de toepassing van dit Artikel geldt de term « verzekeraar » eveneens voor een groep verzekeraars, en voor de toepassing van paragraaf 5 van dit Artikel omvat de uitdrukking « bevoegde overheid van een Staat » de bevoegde overheid van de met de controle op de bedrijvigheid van de verzekeraar belaste hoogste staatkundige onderverdeling van die Staat.

Artikel 16.

1. De verzekeraar of elk ander persoon, die overeenkomstig Artikel 15 de aansprakelijkheid van de exploitant waarborgt, kan tegen de op dit Verdrag gegronde aanvragen om vergoeding, buiten de ver-

moyens de défense appartenant à l'exploitant et ceux fondés sur une falsification de documents, que les moyens de défense ci-après :

(a) le dommage est survenu après que la sûreté a cessé d'être en vigueur. Toutefois, si la garantie expire pendant la durée du voyage elle est prolongée jusqu'au premier atterrissage spécifié dans le plan de vol, mais pas au-delà de vingt-quatre heures. Si la garantie cesse d'être valable pour une autre raison que l'échéance du terme ou un changement d'exploitant, elle sera continuée pendant quinze jours à compter de la notification par l'assureur ou le garant à l'autorité qualifiée qui a émis le certificat, que la sûreté a cessé d'être valable ou jusqu'au retrait effectif du certificat de l'assureur ou du certificat de garantie exigé aux termes du paragraphe 5 de l'Article 15, au cas où ce retrait serait intervenu avant l'expiration du délai de quinze jours;

(b) le dommage est survenu en dehors des limites territoriales prévues par la sûreté, à moins que le vol en dehors de ces limites n'ait eu pour cause la force majeure, l'assistance justifiée par les circonstances, ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation.

2. L'Etat qui a délivré un certificat conformément au paragraphe 5 de l'Article 15 doit, lorsque l'assurance ou la garantie a cessé d'être en vigueur pour d'autres raisons que l'échéance du terme, en donner notification aussitôt que possible aux Etats contractants intéressés.

3. Lorsqu'un certificat d'assurance ou d'une autre sûreté est exigé aux termes du paragraphe 5 de l'Article 15, et qu'il y a eu changement d'exploitant pendant la durée de la validité de la sûreté, celle-ci s'applique à la responsabilité du nouvel exploitant conformément aux dispositions de la présente Convention, à moins que la responsabilité de celui-ci ne soit déjà garantie par une autre sûreté ou que cet exploitant ne soit un usager illégitime. Toutefois, cette prolongation de validité ne s'étendra pas au-delà de quinze jours à compter du moment où l'assureur ou le garant notifie à l'autorité qualifiée de l'Etat qui a délivré le certificat que la sûreté a cessé d'être valable, ou, en cas de retrait effectif du certificat de l'assureur visé au paragraphe 5 de l'Article 15, au-delà du jour de ce retrait, s'il intervient avant l'expiration du délai de quinze jours.

4. La prolongation de validité de la sûreté prévue par les dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne s'applique qu'en faveur de la personne qui a subi le dommage.

5. Sans préjudice de l'action directe qu'elle peut exercer en vertu de la législation applicable au contrat d'assurance ou de garantie, la personne qui a subi le dommage ne peut intenter une action directe contre l'assureur ou le garant que dans les cas suivants :

(a) quand la validité de la sûreté est prolongée, suivant les dispositions du paragraphe 1 (a) et (b) du présent Article;

(b) quand l'exploitant est déclaré en état de faillite.

6. En dehors des moyens de défense spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, l'assureur ou toute autre personne garantissant la responsabilité de l'exploitant ne peut, en cas d'action directe intentée en application de la présente Convention par la personne qui a subi le dommage, se prévaloir d'aucune cause de nullité ni d'une faculté de résiliation rétroactive.

7. Les dispositions du présent Article ne préjugent pas la question de savoir si l'assureur ou le garant a ou non un droit de recours contre une autre personne.

Article 17.

1. Si une sûreté est fournie conformément au paragraphe 4 de l'Article 15, elle doit être affectée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention.

2. La sûreté est considérée comme suffisante si, dans le cas d'un exploitant d'un seul aéronef, elle est de montant égal à la limite applicable conformément aux dispositions de l'Article 11 et, dans le cas d'un exploitant de plusieurs aéronefs, si elle est de montant au moins égal au total des limites de responsabilité applicables aux deux aéronefs auxquels s'appliquent les limites les plus élevées.

3. Dès qu'une demande d'indemnité a été notifiée à l'exploitant, la sûreté devra être portée à un montant égal au total des deux sommes ci-après :

(a) le montant de la sûreté exigible aux termes du paragraphe 2 du présent Article, et

weermiddelen van de exploitant en die welke op een vervalsing van bescheiden gegrond zijn, slechts navermelde verweermiddelen aanvoeren :

(a) de schade werd veroorzaakt nadat de zekerheid niet meer gold. Indien de waarborg evenwel gedurende de reis verstrijkt, wordt hij tot bij de eerste in het vliegplan opgegeven landing verlengd, doch met niet meer dan vier en twintig uren. Indien de waarborg om een andere reden dan het verstrijken van de termijn of een verandering van exploitant ophoudt geldig te zijn, wordt hij verlengd met vijftien dagen te rekenen van de dag waarop door de verzekeraar of door de borg aan de bevoegde overheid die het bewijs heeft uitgereikt wordt medegedeeld dat de zekerheid niet meer geldig is, of tot de werkelijke intrekking van het bewijs van de verzekeraar of van het waarborgbewijs dat krachtens paragraaf 5 van Artikel 15 vereist is, ingeval die intrekking vóór het verstrijken van de termijn van vijftien dagen mocht plaats gehad hebben;

(b) de schade werd veroorzaakt buiten de bij de zekerheid voorziene territoriale grenzen, ten ware buiten die grenzen gevolgen werden ten gevolge van overmacht, van door de omstandigheden gerechtvaardigde hulpverlening of van een bij de besturing, de leiding of de navigatie begane fout.

2. De Staat die een bewijs overeenkomstig paragraaf 5 van Artikel 15 heeft uitgereikt moet, als de verzekering of de waarborg niet meer geldt om andere redenen dan het verstrijken van de termijn, hiervan zo spoedig mogelijk aan de betrokken verdragsluitende Staten kennis geven.

3. Wanneer krachtens paragraaf 5 van Artikel 15 een bewijs van verzekering of van een andere zekerheid vereist is en zich een verandering van exploitant tijdens de geldigheidsduur van de zekerheid heeft voorgedaan, geldt deze laatste, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, voor de aansprakelijkheid van de nieuwe exploitant, ten ware de aansprakelijkheid van deze laatste reeds door een andere zekerheid gewaarborgd is of deze exploitant een ongeoorloofde gebruiker is. Die verlenging van de geldigheidsduur mag echter niet meer bedragen dan vijftien dagen te rekenen van het ogenblik waarop door de verzekeraar of door de borg aan de bevoegde overheid van de Staat die het bewijs heeft uitgereikt wordt ter kennis gebracht dat de zekerheid niet meer geldig is of, in geval het in paragraaf 5 van Artikel 15 bedoeld bewijs van de verzekeraar werkelijk ingetrokken is, niet verder strekken dan de dag van die intrekking, zo deze vóór de verstrijking van de termijn van vijftien dagen geschiedt.

4. De verlenging van de geldigheidsduur der bij de bepalingen van paragraaf 1 van dit Artikel voorziene zekerheid wordt slechts toegepast ten gunste van de persoon die de schade geleden heeft.

5. De persoon die de schade geleden heeft kan, onverminderd de rauwvordering die hij krachtens de voor het verzekerings- of waarborgcontract geldende wetgeving kan uitoefenen een rauwvordering tegen de verzekeraar of tegen de borg slechts instellen in de volgende gevallen :

(a) als de geldigheid van de zekerheid overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 1 (a) en (b) van dit Artikel verlengd wordt;

(b) als de exploitant in staat van faillissement verklaard is.

6. Buiten de in paragraaf 1 van dit Artikel vermelde verweermiddelen, kan de verzekeraar of elk ander persoon die de aansprakelijkheid van de exploitant waarborgt zich noch op enigerlei oorzaak van nietigheid noch op een recht van regressieve verbreking beroepen in geval van rauwvordering, hij toepassing van dit Verdrag ingesteld door de persoon die de schade geleden heeft.

7. De bepalingen van dit Artikel lopen niet vooruit op de beslissing op de vraag of de verzekeraar dan wel de borg al dan niet een recht van verhaal op een ander persoon heeft.

Artikel 17.

1. Indien een zekerheid overeenkomstig paragraaf 4 van Artikel 15 gesteld wordt, moet zij bijzonder en bij voorkeur bestemd zijn voor de betaling van de krachtens de bepalingen van dit Verdrag verschuldigde vergoedingen.

2. De zekerheid wordt als toereikend beschouwd indien zij, in het geval van een exploitant van een enkel luchtvaartuig, gelijk is aan het overeenkomstig het bepaalde in Artikel 11 toepasselijk maximumbedrag en in het geval van een exploitant van verscheiden luchtvaartuigen, indien zij ten minste gelijk is aan het totaal der hoogste bedragen waarvoor de exploitant aansprakelijk is wegens de twee luchtvaartuigen waarop de hoogste maximumbedragen toepasselijk zijn.

3. Zodra een eis tot vergoeding ter kennis van de exploitant gebracht is, zal de zekerheid moeten gebracht worden op een bedrag dat gelijk is aan het totaal der twee volgende sommen :

(a) het bedrag der zekerheid die krachtens paragraaf 2 van dit Artikel kan gevorderd worden, en

(b) le montant de la demande, pour autant que celle-ci ne dépasse pas la limite de responsabilité applicable.

Le supplément de sûreté devra être maintenu jusqu'au moment où la demande aura été réglée ou définitivement rejetée.

Article 18.

Toute somme due à un exploitant par un assureur ne pourra faire l'objet d'une saisie ou d'une mesure d'exécution de la part des créanciers de l'exploitant, tant que les créances des tiers lésés aux termes de la présente Convention n'auront pas été éteintes.

CHAPITRE IV.

Règles de procédure et délais.

Article 19.

Si la personne qui a subi le dommage n'a pas intenté une action en réparation contre l'exploitant ou si elle ne lui a pas notifié sa demande d'indemnité dans un délai de six mois à compter du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage, le demandeur n'a droit à indemnité que sur la part non distribuée de l'indemnité dont l'exploitant reste tenu, après complet règlement de toutes les demandes présentées au cours dudit délai.

Article 20.

1. Les actions judiciaires exercées en vertu des dispositions de la présente Convention sont portées devant les tribunaux de l'Etat contractant où est survenu le dommage. Néanmoins, par entente entre un ou plusieurs demandeurs et un ou plusieurs défendeurs, les actions peuvent être portées devant les tribunaux de tout autre Etat contractant, sans que ces procédures puissent avoir d'effet à l'égard des droits des personnes qui intentent une action dans l'Etat où le dommage est survenu. Les parties peuvent aussi soumettre leur différend à l'arbitrage dans l'un quelconque des Etats contractants.

2. Chaque Etat contractant prendra toutes mesures nécessaires pour que la procédure soit notifiée au défendeur et à toutes autres parties intéressées et que ceux-ci puissent défendre leurs intérêts dans des conditions adéquates et équitables.

3. Chaque Etat contractant, dans la mesure du possible, fera en sorte qu'un seul tribunal statue au cours d'un seul procès sur toutes les actions visées au paragraphe 1 du présent Article et se rapportant à un même événement.

4. Lorsqu'un jugement définitif est prononcé même par défaut par le tribunal compétent en conformité des dispositions de la présente Convention et que l'exécution peut en être demandée dans les formes prévues par la loi de ce tribunal, ce jugement, après accomplissement des formalités prescrites par la loi de l'Etat contractant ou de tout territoire, Etat ou province faisant partie dudit Etat contractant dans lequel l'exécution est demandée, est exécutoire :

(a) soit dans l'Etat contractant où la partie qui succombe a son domicile ou son siège principal;

(b) soit dans tout autre Etat contractant où la partie qui succombe a des biens, lorsque les biens existant dans l'Etat visé à l'alinéa (a) ou dans l'Etat où le jugement a été rendu ne permettent pas d'assurer l'exécution du jugement.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 du présent Article, l'exécution du jugement peut être refusée si la preuve de l'un des faits suivants est apportée au tribunal saisi de la demande d'exécution :

(a) le jugement a été rendu par défaut et le défendeur n'a pas eu connaissance de l'action intentée contre lui en temps utile pour pouvoir y répondre;

(b) le défendeur n'a pu défendre ses intérêts dans des conditions adéquates et équitables;

(c) le jugement se rapporte à un litige qui a déjà fait l'objet, entre les mêmes parties, d'un jugement ou d'une sentence arbitrale qui, d'après la loi de l'Etat où l'exécution est demandée, est reconnu comme ayant l'autorité de la chose jugée;

(d) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses de l'une ou l'autre partie;

(e) la personne qui demande l'exécution n'a pas qualité pour le faire.

(b) het bedrag van de eis, voor zover deze het toepasselijk maximum-bedrag der aansprakelijkheid niet te boven gaat.

De bijkomende zekerheid zal moeten gehandhaafd blijven tot op het ogenblik dat de eis zal vereffend of definitief verworpen zijn.

Artikel 18.

Elke som die een verzekeraar aan een exploitant verschuldigd is zal geenszins het voorwerp van een beslag of van een executiemaatregel vanwege de schuldeisers van de exploitant kunnen uitmaken, zolang de schuldvorderingen der krachtens dit Verdrag benadeelde derden niet zullen vereffend zijn.

HOOFDSTUK IV.

Procedure voor schriften en termijnen.

Artikel 19.

Indien de persoon die schade geleden heeft geen vordering tot schadevergoeding tegen de exploitant heeft ingesteld of indien hij deze laatste van zijn eis tot vergoeding niet binnen een termijn van zes maanden, te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade heeft veroorzaakt is voorgevallen, kennis heeft gegeven, heeft de eiser slechts recht op vergoeding op het niet verdeeld gedeelte der vergoeding waarvoor de exploitant aansprakelijk blijft na de algehele vereffening van al de tijdens die termijn ingediende eisen.

Artikel 20.

1. Krachtens de bepalingen van dit Verdrag ingestelde rechtsvorderingen worden gebracht voor de rechtbanken van de verdragsluitende Staat waarin de schade veroorzaakt werd. Indien één of meer eisers en één of meer verweerders zich daartoe verstaan kunnen de vorderingen niettemin voor de rechtbanken van elk andere verdragsluitende Staat gebracht worden, zonder dat die procedures uitwerking kunnen hebben ten aanzien van de rechten der personen die een vordering instellen in de Staat waarin de schade veroorzaakt werd. Partijen kunnen ook haar geschil aan scheidsrechterlijke uitspraak onderwerpen in een der verdragsluitende Staten.

2. Elke verdragsluitende Staat zal al de nodige maatregelen nemen opdat de procedure ter kennis van de verweerder en van alle andere betrokken partijen gebracht worden en opdat deze belangen onder doelmatige en billijke voorwaarden kunnen verdedigen.

3. Elke verdragsluitende Staat zal er in de mate van het mogelijke voor zorgen dat slechts één rechtbank in de loop van één enkel proces uitspraak doet over al de in paragraaf 1 van dit Artikel 1 bedoelde vorderingen inzake één en hetzelfde voorval.

4. Wanneer een eindvonnis overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag door de bevoegde rechtbank gewezen wordt, zelfs bij verstek, en de tenuitvoerlegging daarvan in de bij de wet van die rechtbank voorziene vormen kan geëist worden, is dat vonnis, na het vervullen van de formaliteiten die voorgeschreven zijn bij de wet van de verdragsluitende Staat of van elk grondgebied, van elke Staat of provincie deel uitmakende van die verdragsluitende Staat waarin de tenuitvoerlegging gevorderd wordt, executoir :

(a) hetzij in de verdragsluitende Staat waar de in 't ongelijk gestelde partij metterwoon gevestigd is of haar hoofdzetel heeft;

(b) hetzij in elk andere verdragsluitende Staat waar de in 't ongelijk gestelde partij goederen bezit, als de goederen die in de alinea (a) bedoelde Staat of in de Staat waarin het vonnis gewezen werd, bestaan ontoereikend zijn om de tenuitvoerlegging van het vonnis te verzekeren.

5. In weerwil van de bepalingen van paragraaf 4 van dit Artikel, kan de tenuitvoerlegging van het vonnis geweigerd worden indien aan de rechtbank, waarbij de eis tot tenuitvoerlegging aanhangig gemaakt is, het bewijs geleverd wordt van één der volgende feiten :

(a) het vonnis werd bij verstek gewezen en de verweerder heeft van de tegen hem ingestelde vordering niet intijds kennis gekregen om er te kunnen op antwoorden;

(b) de verweerder heeft zijn belangen niet onder doelmatige billijke voorwaarden kunnen verdedigen;

(c) het vonnis heeft betrekking op een geschil dat reeds tussen dezelfde partijen het voorwerp heeft uitgemaakt van een vonnis dat of van een scheidsrechterlijke uitspraak die, volgens de wet van de Staat waarin de tenuitvoerlegging wordt gevorderd erkend is als hebbende kracht van gewijsde;

(d) het vonnis werd verkregen ingevolge bedrieglijke praktijken van de ene of de andere partij;

(e) de persoon die de tenuitvoerlegging vordert is daartoe niet bevoegd.

6. La revision de l'affaire au fond n'est pas admise dans une procédure d'exécution intentée conformément au paragraphe 4 du présent Article.

7. L'exécution peut être également refusée si le jugement est contraire à l'ordre public de l'Etat où l'exécution est demandée.

8. Si, dans une procédure engagée conformément au paragraphe 4 du présent Article, l'exécution d'un jugement a été refusée pour l'un des motifs énumérés aux alinéas (a), (b) ou (d) du paragraphe 5 ou au paragraphe 7 du présent Article, le demandeur a le droit de porter une nouvelle action judiciaire devant les tribunaux de l'Etat où l'exécution a été refusée. La décision à intervenir ne pourra allouer une indemnité telle que la totalité des indemnités attribuées dépasse la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention. Dans cette nouvelle action, le jugement antérieur ne pourra constituer un moyen de défense que dans la mesure où il a été exécuté. Le jugement antérieur cesse d'être exécutoire à partir du moment où la nouvelle action est engagée.

Nonobstant les dispositions de l'Article 21, le droit d'engager une nouvelle action aux termes du présent paragraphe se prescrira par une année à compter de la date à laquelle le demandeur a reçu notification du refus d'exécution du jugement.

9. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le tribunal saisi de la demande d'exécution refusera l'exécution de tout jugement rendu par un tribunal d'un Etat autre que celui où est survenu le dommage tant que tous les jugements rendus dans ce dernier Etat n'auront pas été exécutés.

Il la refusera également tant que des jugements définitifs n'ont pas été rendus sur toutes les actions intentées dans l'Etat où le dommage est survenu par les personnes ayant observé le délai prévu à l'Article 19, si le défendeur prouve que l'ensemble des indemnités qui pourraient être allouées par ces jugements dépasserait la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention.

De même, en cas d'actions intentées par les personnes ayant observé le délai prévu à l'Article 19, dans l'Etat où le dommage est survenu, lorsque le montant global des condamnations dépasse la limite de responsabilité applicable, ce tribunal n'ordonnera pas l'exécution avant que les indemnités aient été réduites conformément aux dispositions de l'Article 14.

10. Lorsqu'un jugement est rendu exécutoire en vertu des dispositions du présent Article, la condamnation aux dépens est également exécutoire. Toutefois, le tribunal auquel la demande d'exécution est adressée peut, à la demande de la partie qui succombe, limiter le montant de ces dépens à dix pour cent de la somme pour laquelle le jugement est rendu exécutoire. Les limites de responsabilité ne tiennent pas compte des dépens.

11. Les indemnités à verser en vertu d'un jugement pourront porter intérêt à concurrence d'un taux maximum de quatre pour cent par an, à compter du jour du jugement dont l'exécution est ordonnée.

12. Les demandes d'exécution des jugements visés au paragraphe 4 du présent Article doivent être introduites dans un délai de cinq années à compter du jour où ils sont devenus définitifs.

Article 21.

1. Les actions prévues par la présente Convention se prescrivent par deux ans à partir du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

2. Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont déterminées par la loi du tribunal saisi; mais dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage.

Article 22.

En cas de décès de la personne responsable, l'action en réparation prévue par les dispositions de la présente Convention s'exerce contre ses ayants droit.

6. De herziening van de zaak ten gronde is niet toegelaten in een overeenkomstig paragraaf 4 van dit Artikel ingestelde tenuitvoerleggingsprocedure.

7. De tenuitvoerlegging kan eveneens geweigerd worden indien het vonnis strijdig is met de openbare orde van de Staat waarin de tenuitvoerlegging gevorderd wordt.

8. Indien, in een overeenkomstig paragraaf 4 van dit Artikel ingestelde procedure, de tenuitvoerlegging van een vonnis om één van de in alinea's (a), (b) of (d) van paragraaf 5 of in paragraaf 7 van dit Artikel opgenoemde redenen geweigerd werd, heeft de eiser het recht een nieuwe rechtsvordering in te stellen voor de rechtbanken van de Staat waarin de tenuitvoerlegging is geweigerd geworden. Bij de te nemen beslissing zal geen vergoeding mogen toegekend worden die zodanig is dat het totaal der toegekende vergoedingen het krachtens de bepalingen van dit Verdrag toepasselijk hoogste bedrag der aansprakelijkheid te boven gaat. Voor deze nieuwe vordering zal het vroeger gewezen vonnis slechts een verweermiddel kunnen zijn, voor zover het ten uitvoer gelegd geworden is. Het vroeger vonnis houdt op uitvoerbaar te zijn vanaf het ogenblik waarop de nieuwe vordering ingesteld is.

In weerwil van het bepaalde in Artikel 21, zal het recht om krachtens deze paragraaf een nieuwe vordering in te stellen verjaren na één jaar, te rekenen van de datum waarop de eiser kennis gekregen heeft van de weigering tot tenuitvoerlegging van het vonnis.

9. In weerwil van de bepalingen van paragraaf 4 van dit Artikel, zal de rechtbank waarbij de eis tot tenuitvoerlegging werd aanhangig gemaakt de tenuitvoerlegging van elk vonnis, dat werd gewezen door een rechtbank van een andere Staat dan die waar de schade veroorzaakt werd, weigeren zolang al de in deze laatste Staat gewezen vonnissen niet zullen ten uitvoer gelegd worden zijn.

Zij zal ze eveneens weigeren zolang geen eindvonnissen gewezen worden in al de vorderingen die in de Staat waarin de schade veroorzaakt werd ingesteld werden door de personen die de bij Artikel 19 voorziene termijn hebben in acht genomen, indien de verweerder bewijst dat het gezamenlijke der vergoedingen welke bij die vonnissen zouden kunnen toegekend worden het krachtens de bepalingen van dit Verdrag toepasselijk hoogste bedrag deze aansprakelijkheid zou te boven gaan.

Evenzo zal, in geval van vorderingen ingesteld door de personen die de bij Artikel 19 voorziene termijn in acht genomen hebben, die rechtbank, in de Staat waarin de schade veroorzaakt werd en wanneer het globaal bedrag der veroordelingen het toepasselijk hoogste bedrag der aansprakelijkheid te boven gaat, de tenuitvoerlegging niet bevelen vooraleer de vergoedingen overeenkomstig het bepaalde in Artikel 14 verminderd werden.

10. Wanneer een vonnis uitvoerbaar verklaard is krachtens de bepalingen van dit Artikel, is de veroordeling tot de kosten eveneens executoir. De rechtbank waarbij de eis tot tenuitvoerlegging werd aanhangig gemaakt kan echter, op verzoek van de in 't ongelijk gestelde partij, het bedrag van die kosten beperken tot tien ten honderd van de som waarvoor het vonnis uitvoerbaar verklaard werd. De kosten zijn niet begrepen in het maximumbedrag der aansprakelijkheid.

11. De krachtens een vonnis te betalen vergoedingen zullen interest kunnen opbrengen tot beloop van ten hoogste vier ten honderd 's jaars te rekenen van de dag van het vonnis waarvan de tenuitvoerlegging bevolen is.

12. De eisen tot tenuitvoerlegging van de in paragraaf 4 van dit Artikel bedoelde vonnissen moeten ingediend worden binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen van de dag waarop zij onherroepelijk geworden zijn.

Artikel 21.

1. De bij dit Verdrag voorziene vorderingen verjaren na twee jaar te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade veroorzaakt heeft voorgevallen is.

2. De oorzaken van schorsing of van stuiting van de in paragraaf 1 van dit Artikel voorziene verjaring worden bepaald bij de wet van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig gemaakt is; de vordering is echter in alle geval niet meer ontvankelijk na verstrijking van drie jaar te rekenen van de dag waarop het feit dat de schade veroorzaakt heeft voorgevallen is.

Artikel 22.

Bij overlijden van de aansprakelijke persoon wordt de bij de bepalingen van dit Verdrag voorziene vordering tot schadevergoeding tegen zijn rechthebbenden uitgeoefend.

CHAPITRE V.

Application de la Convention et dispositions générales.

Article 23.

1. Cette Convention s'applique aux dommages visés à l'Article premier, survenus sur le territoire d'un Etat contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans le territoire d'un autre Etat contractant.

2. Aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef en haute mer est considéré comme partie du territoire de l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Article 24.

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à un aéronef en vol, aux personnes ou aux biens qui se trouvent à bord de cet aéronef.

Article 25.

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages à la surface si la responsabilité pour ces dommages est réglée soit par un contrat entre la personne qui subit le dommage et l'exploitant ou la personne ayant le droit d'utiliser l'aéronef au moment où s'est produit le dommage, soit par la loi sur la réglementation du travail applicable aux contrats de travail conclus entre ces personnes.

Article 26.

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs militaires, de douane ou de police.

Article 27.

Les Etats contractants faciliteront, autant que possible, le paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention, dans la monnaie de l'Etat où le dommage est survenu.

Article 28.

Si, dans un Etat contractant, des mesures législatives sont nécessaires pour donner effet à la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra être informé des mesures prises.

Article 29.

Entre les Etats contractants qui ont aussi ratifié la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, ouverte à la signature à Rome, le 29 mai 1933, la présente Convention, dès son entrée en vigueur, abroge ladite Convention de Rome.

Article 30.

Aux fins de la présente Convention,

- l'expression « personne » signifie toute personne physique ou morale, y compris un Etat;
- l'expression « Etat contractant » signifie tout Etat qui a ratifié la Convention ou y a adhéré et dont la dénonciation n'a pas pris effet;
- l'expression « territoire d'un Etat » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures, sous réserve des dispositions de l'Article 36.

CHAPITRE VI.

Dispositions finales.

Article 31.

La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 33.

Article 32.

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

HOOFDSTUK V.

Toepassing van het Verdrag en algemene bepalingen.

Artikel 23.

1. Dit Verdrag geldt voor de in Artikel 1 bedoelde schade die op het grondgebied van een verdragsluitende Staat werd veroorzaakt en te wijten is aan een binnen het grondgebied van een andere verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuig.

2. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt een zich in volle zee bevindend schip of luchtvaartuig beschouwd als deel uit te maken van het grondgebied van de Staat waarbij het ingeschreven is.

Artikel 24.

Dit Verdrag geldt niet voor de schade veroorzaakt aan een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig en aan de personen of goederen die zich aan boord van dat luchtvaartuig bevinden.

Artikel 25.

Dit Verdrag geldt niet voor de op het aardoppervlak berokkende schade indien de aansprakelijkheid voor die schade geregeld is hetzij bij een contract tussen de persoon die de schade lijdt en de exploitant of de persoon die het recht had het luchtvaartuig te gebruiken op het ogenblik dat de schade veroorzaakt werd, hetzij bij de wet op de arbeidsregeling die op de tussen die personen gesloten arbeidscontracten toepasselijk is.

Artikel 26.

Dit Verdrag geldt niet voor de schade die door militaire, douane- of politieluchtvaartuigen veroorzaakt wordt.

Artikel 27.

De Verdragsluitende Staten zullen zoveel mogelijk de betaling — in de munt van de Staat waarin de schade veroorzaakt werd — van de krachtens de bepalingen van dit Verdrag verschuldigde vergoedingen vergemakkelijken.

Artikel 28.

Indien in een verdragsluitende Staat wetgevende maatregelen noodzakelijk zijn om dit Verdrag uitwerking te doen hebben, moeten die maatregelen ter kennis worden gbracht van de Secretaris-generaal der Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Artikel 29.

Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt het op 29 mei 1933 te Rome getekend Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt ingetrokken tussen de verdragsluitende Staten die ook dit Verdrag van Rome bekrachtigd hebben.

Artikel 30.

Voor de toepassing van dit Verdrag betekent:

- het woord « persoon », elk natuurlijk of rechtspersoon, ook een Staat;
- de uitdrukking « verdragsluitende Staat », elke Staat die het Verdrag bekrachtigd heeft of tot dit Verdrag toegetreden is en wiens opzegging nog geen uitwerking heeft;
- de uitdrukking « grondgebied van een Staat », niet alleen het grondgebied van het moederland van een Staat, doch ook al de gebiedsdelen die hij in buitenlandse betrekkingen vertegenwoordigt, onder voorbehoud van het bepaalde in Artikel 36.

HOOFDSTUK VI.

Slotbepalingen.

Artikel 31.

Dit Verdrag kan door elke Staat worden ondertekend totdat het onder de bij Artikel 33 voorziene voorwaarden in werking treedt.

Artikel 32.

1. Dit Verdrag dient door de ondertekende Staten bekrachtigd.

2. De bekrachtigingsoorkonden zullen bij de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart nedergelegd worden.

Article 33.

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt du cinquième instrument de ratification. Elle entrera en vigueur à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit État.

2. La présente Convention sera, dès son entrée en vigueur, enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 34.

1. La présente Convention sera ouverte après son entrée en vigueur à l'adhésion de tout État non signataire.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale d'un instrument d'adhésion, et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt.

Article 35.

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention au moyen d'une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification. Néanmoins, la Convention continuera à s'appliquer comme si la dénonciation n'avait pas été effectuée, en ce qui concerne les dommages visés à l'Article premier, résultant d'un événement survenu avant l'expiration de la période de six mois.

Article 36.

1. La présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un État contractant représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe 2 du présent Article ou du paragraphe 3 de l'Article 37.

2. Tout État 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.

3. Tout État contractant peut par la suite notifier à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'application de la présente Convention s'étendra à tous ou à l'un quelconque des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue au paragraphe 2 du présent Article ou au paragraphe 3 de l'Article 37. Cette notification prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par l'Organisation.

4. Tout État contractant peut, conformément aux dispositions de l'Article 35, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

Article 37.

1. Lorsque tout ou partie du territoire d'un État contractant est transféré à un État non contractant, la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire transféré à partir de la date du transfert.

2. Lorsqu'une partie du territoire d'un État contractant devient un État indépendant responsable de ses relations extérieures, la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire devenu un État indépendant à partir de la date à laquelle il devient indépendant.

3. Lorsque tout ou partie du territoire d'un État est transféré à un État contractant, la présente Convention s'applique au territoire transféré à partir de la date du transfert. Toutefois, si le territoire transféré ne devient pas partie du territoire métropolitain de l'État contractant en question, ce dernier peut, avant le transfert ou au moment du transfert, déclarer au moyen d'une notification à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la Convention ne s'applique pas au territoire transféré, à moins qu'une notification ne soit faite au sens du paragraphe 3 de l'Article 36.

Article 38.

Le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale doit notifier à tous les États signataires ou adhérents, ainsi qu'à tous les membres de l'Organisation ou des Nations Unies;

(a) la date du dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion, dans les trente jours qui suivent la date de ce dépôt;

Artikel 33.

1. Wanneer dit Verdrag door vijf ondertekende Staten zal bekrachtigd worden zijn, zal het de negentigste dag na de datum van nederlegging der vijfde bekrachtigingsoorkonde tussen die Staten in werking treden. Voor iedere Staat die het naderhand zal bekrachtigen zal het de negentigste dag na de datum van nederlegging van de bekrachtigingsoorkonde van die Staat in werking treden.

2. Zodra dit Verdrag in werking treedt, zal het door toedoen van de Secretaris-generaal van de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart bij de Organisatie der Verenigde Naties geregistreerd worden.

Artikel 34.

1. Na de inwerkingtreding zal elke niet-ondertekende Staat tot dit Verdrag kunnen toetreden.

2. Die toetreding zal geschieden door de nederlegging van een toetredingsoorkonde bij de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart en uitwerking hebben de negentigste dag na de datum van die nederlegging.

Artikel 35.

1. Elke verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen door middel van een kennisgeving aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

2. Die opzegging zal uitwerking hebben zes maanden na de datum waarop de Organisatie de kennisgeving ontvangen heeft. Het Verdrag zal niettemin, alsof het niet opgezegd ware geworden, blijven gelden voor de in Artikel 1 bedoelde schade die te wijten is aan een voorval dat zich vóór het verstrijken van de periode van zes maanden voorgedaan heeft.

Artikel 36.

1. Dit Verdrag geldt voor al de gebiedsdelen welke een verdragsluitende Staat in de buitenlandse betrekkingen vertegenwoordigt, uitgezonderd voor de gebiedsdelen ten aanzien waarvan overeenkomstig paragraaf 2 van dit Artikel of van paragraaf 3 van Artikel 37 een verklaring werd afgelegd.

2. Elke Staat kan op het ogenblik van het nederleggen van zijn bekrachtigings- of toetredingsoorkonde verklaren dat zijn aanvaarding van dit Verdrag niet geldt voor één of meer van de gebiedsdelen die hij in de buitenlandse betrekkingen vertegenwoordigt.

3. Elke verdragsluitende Staat kan naderhand aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart ter kennis brengen dat dit Verdrag ook zal gelden voor al of voor een van de gebiedsdelen waarvoor de in paragraaf 2 van dit Artikel of in paragraaf 3 van Artikel 37 voorzien verklaring afgelegd werd. Die kennisgeving zal uitwerking hebben negentig dagen na de datum waarop de Organisatie ze ontvangen heeft.

4. Elke Verdragsluitende Staat kan, overeenkomstig het bepaalde in Artikel 35, dit Verdrag afzonderlijk opzeggen voor al of voor één van de gebiedsdelen welke die Staat in de buitenlandse betrekkingen vertegenwoordigt.

Artikel 37.

1. Wanneer het grondgebied van een verdragsluitende Staat geheel of gedeeltelijk aan een niet verdragsluitende Staat wordt overgedragen, geldt dit Verdrag niet meer voor het overgedragen grondgebied vanaf de datum der overdracht.

2. Wanneer een gedeelte van het grondgebied van een verdragsluitende Staat een onafhankelijke Staat wordt die verantwoordelijk is voor zijn buitenlandse betrekkingen geldt dit Verdrag niet meer voor het grondgebied dat een onafhankelijke Staat geworden is, en zulks vanaf de datum waarop het onafhankelijk wordt.

3. Wanneer het grondgebied van een Staat geheel of gedeeltelijk aan een verdragsluitende Staat wordt overgedragen, geldt dit Verdrag voor het overgedragen grondgebied vanaf de datum der overdracht. Indien echter het overgedragen grondgebied geen deel van het grondgebied van het moederland van bedoelde verdragsluitende Staat wordt, kan deze laatste, vóór of op het ogenblik van de overdracht, door middel van een kennisgeving aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart verklaren dat het Verdrag niet voor het overgedragen grondgebied geldt, tenware een kennisgeving in de zin van paragraaf 3 van Artikel 36 gedaan wordt.

Artikel 38.

De Secretaris-generaal van de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart moet aan al de ondertekenende of toetredende Staten, alsmede aan al de leden der Organisatie of der Verenigde Naties kennis geven:

(a) van de datum van nederlegging van elke bekrachtigings- of toetredingsoorkonde, en wel binnen 30 dagen na de datum van die nederlegging;

(b) la date de réception de toute dénonciation ou de toute déclaration ou notification faite conformément aux Articles 36 ou 37, dans les trente jours qui suivent la date de cette réception.

Le Secrétaire général de l'Organisation doit aussi notifier à ces Etats la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur conformément au paragraphe 1 de l'Article 33.

Article 39.

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Rome le septième jour du mois d'octobre de l'an mil neuf cent cinquante-deux en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où conformément à l'Article 31, elle restera ouverte à la signature et le Secrétaire général de l'Organisation devra en envoyer des copies certifiées conformes à tous les Etats signataires ou adhérents, ainsi qu'à tous les Etats membres de l'Organisation ou des Nations Unies.

<i>Argentine :</i>	B. S. GONZALEZ RISOS.
<i>Belgique :</i>	J. van der ELST.
<i>Brésil :</i>	Jayme LEONEL - Trajano FURTADO REIS. A. PAULO MOURA.
<i>Danemark :</i>	Stig IUUL.
<i>République Dominicaine :</i>	G. V. PAULINO A.
<i>Egypte :</i>	Dr. DIAEDDINE SALEH.
<i>Espagne :</i>	El Marquès de DESIO.
<i>France :</i>	J. FOUQUES DUPARC. André GARNAULT.
<i>Israël :</i>	Eliezir HALEVI.
<i>Italie :</i>	Tomaso PERASSI. A. AMBROSINI.
<i>Libéria :</i>	Carlo SOMMARUGA.
<i>Luxembourg :</i>	Victor BODSON.
<i>Mexique :</i>	Enrique M. LOAEZA.
<i>Pays-Bas :</i>	J. E. van der MEULEN.
<i>Portugal :</i>	Manuel Antonio FERNANDES. Luiz Jorge MOUSINHO DE ALBUQUERQUE VIANA PEDREIRA.
<i>Philippines :</i>	Manuel ALZATE. Simeon ROXAS.
<i>Suisse :</i>	CLERC.
<i>Thaïlande :</i>	Konthi SUPHAMONGKHON.
<i>Royaume-Uni :</i>	F. TYMMS.

(b) van de datum van ontvangst van elke opzegging of van elke verklaring of kennisgeving overeenkomstig Artikel 36 of 37, en wel binnen dertig dagen na de datum van die ontvangst.

De Secretaris-generaal van de Organisatie moet aan die Staten eveneens kennis geven van de datum waarop het Verdrag overeenkomstig paragraaf 1 van Artikel 33 in werking getreden is.

Artikel 39.

Dit Verdrag moet zonder enig voorbehoud goedgekeurd worden.

Ter oorkonde waarvan de ondergetekenden Gevolmachtigden behoorlijk daartoe gemachtigd, dit Verdrag ondertekend hebben.

Opgemaakt te Rome, de zevende dag van de maand October van het jaar negentien honderd twee en vijftig, in de Franse, Engelse en Spaanse taal, welke teksten gelijkelijk rechtsgeldig zijn.

Dit Verdrag zal nedergelegd worden bij de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, waar het overeenkomstig Artikel 31 zal kunnen ondertekend worden, en de Secretaris-generaal van de Organisatie zal daarvan gewaarmerkte afschriften moeten zenden aan al de ondertekenende of toetredende Staten, alsmede aan al de Staten die lid zijn van de Organisatie of van de Verenigde Naties.

<i>Argentinië :</i>	B. S. GONZALEZ RISOS.
<i>België :</i>	J. van der ELST.
<i>Brazilië :</i>	Jayme LEONEL - Trajano FURTADO REIS. A. PAULO MOURA.
<i>Denemarken :</i>	Stig IUUL.
<i>Dominicaanse Republiek :</i>	G. V. PAULINO A.
<i>Egypte :</i>	Dr. DIAEDDINE SALEH.
<i>Spanje :</i>	El Marquès de DESIO.
<i>Frankrijk :</i>	J. FOUQUES DUPARC. André GARNAULT.
<i>Israël :</i>	Eliezir HALEVI.
<i>Italië :</i>	Tomaso PERASSI. A. AMBROSINI.
<i>Liberia :</i>	Carlo SOMMARUGA.
<i>Luxemburg :</i>	Victor BODSON.
<i>Mexico :</i>	Enrique M. LOAEZA.
<i>Nederland :</i>	J. E. van der MEULEN.
<i>Portugal :</i>	Manuel Antonio FERNANDES. Luiz Jorge MOUSINHO DE ALBUQUERQUE VIANA PEDREIRA.
<i>Philippijnen :</i>	Manuel ALZATE. Simeon ROXAS.
<i>Zwitserland :</i>	CLERC.
<i>Thaïland :</i>	Konthi SUPHAMONGKHON.
<i>Verenigd-Koninkrijk :</i>	F. TYMMS.