

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 1953 No. 30**

Overgelegd aan de Staten-Generaal door de Minister  
van Buitenlandse Zaken

---

---

**A. TITEL**

*Verdrag betreffende schade aan derden op het aardoppervlak  
toegebracht door buitenlandse luchtvaartuigen;  
Rome, 7 October 1952*

B. TEKST**Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties  
on the surface**

THE STATES SIGNATORY to this Convention

MOVED by a desire to ensure adequate compensation for persons who suffer damage caused on the surface by foreign aircraft, while limiting in a reasonable manner the extent of the liabilities incurred for such damage in order not to hinder the development of international civil air transport, and also

CONVINCED of the need for unifying to the greatest extent possible, through an international convention, the rules applying in the various countries of the world to the liabilities incurred for such damage,

HAVE APPOINTED to such effect the undersigned Plenipotentiaries who, duly authorised, HAVE AGREED AS FOLLOWS:

**CHAPTER I***Principles of liability***Article 1**

1. Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight of by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention. Nevertheless there shall be no right to compensation if the damage is not a direct consequence of the incident giving rise thereto, or if the damage results from the mere fact of passage of the aircraft through the airspace in conformity with existing air traffic regulations.

2. For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of actual take-off until the moment when the landing run ends. In the case of an aircraft lighter than air, the expression "in flight" relates to the period from the moment when it becomes detached from the surface until it becomes again attached thereto.

**Article 2**

1. The liability for compensation contemplated by Article 1 of this Convention shall attach to the operator of the aircraft.

2. (a) For the purposes of this Convention the term "operator" shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator.

## **Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers**

LES ETATS SIGNATAIRES de la présente Convention

ANIMES DU DESIR 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 DESIGNÉ 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) A person shall be considered to be making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority.

3. The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in the proceedings.

#### Article 3

If the person who was the operator at the time the damage was caused had not the exclusive right to use the aircraft for a period of more than fourteen days, dating from the moment when the right to use commenced, the person from whom such right was derived shall be liable jointly and severally with the operator, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 4

If a person makes use of an aircraft without the consent of the person entitled to its navigational control, the latter, unless he proves that he has exercised due care to prevent such use, shall be jointly and severally liable with the unlawful user for damage giving a right to compensation under Article 1, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 5

Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable if the damage is the direct consequence of armed conflict or civil disturbance, or if such person has been deprived of the use of the aircraft by act of public authority.

#### Article 6

1. Any person who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable for damage if he proves that the damage was caused solely through the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage or of the latter's servants or agents. If the person liable proves that the damage was contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage, or of his servants or agents, the compensation shall be reduced to the extent to which such negligence or wrongful act or omission contributed to the

(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 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

damage. Nevertheless there shall be no such exoneration or reduction if, in the case of the negligence or other wrongful act or omission of a servant or agent, the person who suffers the damage proves that his servant or agent was acting outside the scope of his authority.

2. When an action is brought by one person to recover damages arising from the death or injury of another person, the negligence or other wrongful act or omission of such other person, or of his servants or agents, shall also have the effect provided in the preceding paragraph.

#### Article 7

When two or more aircraft have collided or interfered with each other in flight and damage for which a right to compensation as contemplated in Article 1 results, or when two or more aircraft have jointly caused such damage, each of the aircraft concerned shall be considered to have caused the damage and the operator of each aircraft shall be liable, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention.

#### Article 8

The persons referred to in paragraph 3 of Article 2 and in Articles 3 and 4 shall be entitled to all defences which are available to an operator under the provisions of this Convention.

#### Article 9

Neither the operator, the owner, any person liable under Article 3 or Article 4, nor their respective servants or agents, shall be liable for damage on the surface caused by an aircraft in flight or any person or thing falling therefrom otherwise than as expressly provided in this Convention. This rule shall not apply to any such person who is guilty of a deliberate act or omission done with intent to cause damage.

#### Article 10

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

### CHAPTER II

#### *Extent of liability*

#### Article 11

1. Subject to the provisions of Article 12, the liability for damage giving a right to compensation under Article 1, for each aircraft and incident, in respect of all persons liable under this Convention, shall not exceed:

(a) 500 000 francs for aircraft weighing 1000 kilogrammes or less;

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

#### *Etendue 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 1000 kilogrammes;

(b) 500 000 francs plus 400 francs per kilogramme over 1000 kilogrammes for aircraft weighing more than 1000 but not exceeding 6000 kilogrammes;

(c) 2 500 000 francs plus 250 francs per kilogramme over 6000 kilogrammes for aircraft weighing more than 6000 but not exceeding 20 000 kilogrammes;

(d) 6 000 000 francs plus 150 francs per kilogramme over 20 000 kilogrammes for aircraft weighing more than 20 000 but not exceeding 50 000 kilogrammes;

(e) 10 500 000 francs plus 100 francs per kilogramme over 50 000 kilogrammes for aircraft weighing more than 50 000 kilogrammes.

2. The liability in respect of loss of life or personal injury shall not exceed 500 000 francs per person killed or injured.

3. "Weight" means the maximum weight of the aircraft authorised by the certificate of airworthiness for take-off, excluding the effect of lifting gas when used.

4. The sums mentioned in francs in this Article refer to a currency unit consisting of 65½ milligrammes of gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment, or, in cases covered by Article 14, at the date of the allocation.

#### Article 12

1. If the person who suffers damage proves that it was caused by a deliberate act or omission of the operator, his servants or agents, done with intent to cause damage, the liability of the operator shall be unlimited; provided that in the case of such act or omission of such servant or agent, it is also proved that he was acting in the course of his employment and within the scope of his authority.

2. If a person wrongfully takes and makes use of an aircraft without the consent of the person entitled to use it, his liability shall be unlimited.

#### Article 13

1. Whenever, under the provisions of Article 3 or Article 4, two or more persons are liable for damage, or a registered owner who was not the operator is made liable as such as provided in paragraph 3 of Article 2, the persons who suffer damage shall not be entitled to total compensation greater than the highest indemnity which may be awarded under the provisions of this Convention against any one of the persons liable.



(b) 500 000 francs plus 400 francs par kilogramme excédant 1000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 1000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6000 kilogrammes;

(c) 2 500 000 francs plus 250 francs par kilogramme excédant 6000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6000 kilogrammes et inférieur ou égal à 20 000 kilogrammes;

(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 65½ 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. Lorsque'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 par 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. When the provisions of Article 7 are applicable, the person who suffers the damage shall be entitled to be compensated up to the aggregate of the limits applicable with respect to each of the aircraft involved, but no operator shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to his aircraft unless his liability is unlimited under the terms of Article 12.

#### Article 14

If the total amount of the claims established exceeds the limit of liability applicable under the provisions of this Convention, the following rules shall apply, taking into account the provisions of paragraph 2 of Article 11:

(a) If the claims are exclusively in respect of loss of life or personal injury or exclusively in respect of damage to property, such claims shall be reduced in proportion to their respective amounts.

(b) If the claims are both in respect of loss of life or personal injury and in respect of damage to property, one half of the total sum distributable shall be appropriated preferentially to meet claims in respect of loss of life and personal injury and, if insufficient, shall be distributed proportionately between the claims concerned. The remainder of the total sum distributable shall be distributed proportionately among the claims in respect of damage to property and the portion not already covered of the claims in respect of loss of life and personal injury.

### CHAPTER III

#### *Security for operator's liability*

#### Article 15

1. Any Contracting State may require that the operator of an aircraft registered in another Contracting State shall be insured in respect of his liability for damage sustained in its territory for which a right to compensation exists under Article 1 by means of insurance up to the limits applicable according to the provisions of Article 11.

2. (a) The insurance shall be accepted as satisfactory if it conforms to the provisions of this Convention and has been effected by an insurer authorised to effect such insurance under the laws of the State where the aircraft is registered or of the State where the insurer has his residence or principal place of business, and whose financial responsibility has been verified by either of those States.

(b) If insurance has been required by any State under paragraph 1 of this Article, and a final judgment in that State is not satisfied by payment in the currency of that State, any Contracting State may refuse to accept the insurer as financially responsible until such payment, if demanded, has been made.

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 Etat contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat 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.

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. Notwithstanding the last preceding paragraph the State overflown may refuse to accept as satisfactory insurance effected by an insurer who is not authorised for that purpose in a Contracting State.

4. Instead of insurance, any of the following securities shall be deemed satisfactory if the security conforms to Article 17:

(a) a cash deposit in a depository maintained by the Contracting State where the aircraft is registered or with a bank authorised to act as a depository by that State;

(b) a guarantee given by a bank authorised to do so by the Contracting State where the aircraft is registered, and whose financial responsibility has been verified by that State;

(c) a guarantee given by the Contracting State where the aircraft is registered, if that State undertakes that it will not claim immunity from suit in respect of that guarantee.

5. Subject to paragraph 6 of this Article, the State overflown may also require that the aircraft shall carry a certificate issued by the insurer certifying that insurance has been effected in accordance with the provisions of this Convention, and specifying the person or persons whose liability is secured thereby, together with a certificate or endorsement issued by the appropriate authority in the State where the aircraft is registered or in the State where the insurer has his residence or principal place of business certifying the financial responsibility of the insurer. If other security is furnished in accordance with the provisions of paragraph 4 of this Article, a certificate to that effect shall be issued by the appropriate authority in the State where the aircraft is registered.

6. The certificate referred to in paragraph 5 of this Article need not be carried in the aircraft if a certified copy has been filed with the appropriate authority designated by the State overflown or, if the International Civil Aviation Organization agrees, with that Organization, which shall furnish a copy of the certificate to each Contracting State.

7. (a) Where the State overflown has reasonable grounds for doubting the financial responsibility of the insurer, or of the bank which issues a guarantee under paragraph 4 of this Article, that State may request additional evidence of financial responsibility, and if any question arises as to the adequacy of that evidence the dispute affecting the States concerned shall, at the request of one of those States, be submitted to an arbitral tribunal which shall be either the Council of the International Civil Aviation Organization or a person or body mutually agreed by the parties.

(b) Until this tribunal has given its decision the insurance or guarantee shall be considered provisionally valid by the State overflown.

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. Any requirements imposed in accordance with this Article shall be notified to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization who shall inform each Contracting State thereof.

9. For the purpose of this Article, the term "insurer" includes a group of insurers, and for the purpose of paragraph 5 of this Article, the phrase "appropriate authority in a State" includes the appropriate authority in the highest political subdivision thereof which regulates the conduct of business by the insurer.

#### Article 16

1. The insurer or other person providing security required under Article 15 for the liability of the operator may, in addition to the defences available to the operator, and the defence of forgery, set up only the following defences against claims based on the application of this Convention:

(a) that the damage occurred after the security ceased to be effective. However, if the security expires during a flight, it shall be continued in force until the next landing specified in the flight plan, but no longer than twenty-four hours; and if the security ceases to be effective for any reason other than the expiration of its term, or a change of operator, it shall be continued until fifteen days after notification to the appropriate authority of the State which certifies the financial responsibility of the insurer or the guarantor that the security has ceased to be effective, or until effective withdrawal of the certificate of the insurer or the certificate of guarantee if such a certificate has been required under paragraph 5 of Article 15, whichever is the earlier;

(b) that the damage occurred outside the territorial limits provided for by the security, unless flight outside of such limits was caused by *force majeure*, assistance justified by the circumstances, or an error in piloting, operation or navigation.

2. The State which has issued or endorsed a certificate pursuant to paragraph 5 of Article 15 shall notify the termination or cessation, otherwise than by the expiration of its term, of the insurance or other security to the interested Contracting States as soon as possible.

3. Where a certificate of insurance or other security is required under paragraph 5 of Article 15 and, the operator is changed during the period of the validity of the security, the security shall apply to the liability under this Convention of the new operator, unless he is already covered by other insurance or security or is an unlawful user, but not beyond fifteen days from the time when the insurer or guarantor notifies the appropriate authority of the State where the certificate was issued that the security has become ineffective or until the effective withdrawal of the certificate of the insurer if such a certificate has been required under paragraph 5 of Article 15, whichever is the shorter period.

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'indemnité fondées sur la présente Convention, outre les 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 para-

4. The continuation in force of the security under the provisions of paragraph 1 of this Article shall apply only for the benefit of the person suffering damage.

5. Without prejudice to any right of direct action which he may have under the law governing the contract of insurance or guarantee, the person suffering damage may bring a direct action against the insurer or guarantor only in the following cases:

(a) where the security is continued in force under the provisions of paragraph 1 (a) and (b) of this Article;

(b) the bankruptcy of the operator.

6. Excepting the defences specified in paragraph 1 of this Article, the insurer or other person providing security may not, with respect to direct actions brought by the person suffering damage based upon application of this Convention, avail himself of any grounds of nullity or any right of retroactive cancellation.

7. The provisions of this Article shall not prejudice the question whether the insurer or guarantor has a right of recourse against any other person.

#### Article 17

1. If security is furnished in accordance with paragraph 4 of Article 15, it shall be specifically and preferentially assigned to payment of claims under the provisions of this Convention.

2. The security shall be deemed sufficient if, in the case of an operator of one aircraft, it is for an amount equal to the limit applicable according to the provisions of Article 11, and in the case of an operator of several aircraft, if it is for an amount not less than the aggregate of the limits of liability applicable to the two aircraft subject to the highest limits.

3. As soon as notice of a claim has been given to the operator, the amount of the security shall be increased up to a total sum equivalent to the aggregate of:

(a) the amount of the security then required by paragraph 2 of this Article, and

(b) the amount of the claim not exceeding the applicable limit of liability.

This increased security shall be maintained until every claim has been disposed of.

#### Article 18

Any sums due to an operator from an insurer shall be exempt from seizure and execution by creditors of the operator until claims of third parties under this Convention have been satisfied.



graphe 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

(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.

## CHAPTER IV

*Rules of procedure and limitation of actions*

## Article 19

If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.

## Article 20

1. Actions under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the Contracting State where the damage occurred. Nevertheless, by agreement between any one or more claimants and any one or more defendants, such claimants may take action before the courts of any other Contracting State, but no such proceedings shall have the effect of prejudicing in any way the rights of persons who bring actions in the State where the damage occurred. The parties may also agree to submit disputes to arbitration in any Contracting State.

2. Each Contracting State shall take all necessary measures to ensure that the defendant and all other parties interested are notified of any proceedings concerning them and have a fair and adequate opportunity to defend their interests.

3. Each Contracting State shall so far as possible ensure that all actions arising from a single incident and brought in accordance with paragraph 1 of this Article are consolidated for disposal in a single proceeding before the same court.

4. Where any final judgment, including a judgment by default, is pronounced by a court competent in conformity with this Convention, on which execution can be issued according to the procedural law of that court, the judgment shall be enforceable upon compliance with the formalities prescribed by the laws of the Contracting State, or of any territory, State or province thereof, where execution is applied for:

(a) in the Contracting State where the judgment debtor has his residence or principal place of business or,

(b) if the assets available in that State and in the State where the judgment was pronounced are insufficient to satisfy the judgment, in any other Contracting State where the judgment debtor has assets.

5. Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this Article, the court to which application is made for execution may refuse to issue execution if it is proved that any of the following circumstances exists:

## 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) the judgment was given by default and the defendant did not acquire knowledge of the proceedings in sufficient time to act upon it;

(b) the defendant was not given a fair and adequate opportunity to defend his interests;

(c) the judgment is in respect of a cause of action which had already, as between the same parties, formed the subject of a judgment or an arbitral award which, under the law of the State where execution is sought, is recognized as final and conclusive;

(d) the judgment has been obtained by fraud of any of the parties;

(e) the right to enforce the judgment is not vested in the person by whom the application for execution is made.

6. The merits of the case may not be reopened in proceedings for execution under paragraph 4 of this Article.

7. The court to which application for execution is made may also refuse to issue execution if the judgment concerned is contrary to the public policy of the State in which execution is requested.

8. If, in proceedings brought according to paragraph 4 of this Article, execution of any judgment is refused on any of the grounds referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (d) of paragraph 5 or paragraph 7 of this Article, the claimant shall be entitled to bring a new action before the courts of the State where execution has been refused. The judgment rendered in such new action may not result in the total compensation awarded exceeding the limits applicable under the provisions of this Convention. In such new action the previous judgment shall be a defence only to the extent to which it has been satisfied. The previous judgment shall cease to be enforceable as soon as the new action has been started.

The right to bring a new action under this paragraph shall, notwithstanding the provisions of Article 21, be subject to a period of limitation of one year from the date on which the claimant has received notification of the refusal to execute the judgment.

9. Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this Article, the court to which application for execution is made shall refuse execution of any judgment rendered by a court of a State other than that in which the damage occurred until all the judgments rendered in that State have been satisfied.

The court applied to shall also refuse to issue execution until final judgment has been given on all actions filed in the State where the damage occurred by those persons who have complied with the time limit referred to in Article 19, if the judgment debtor proves that the total amount of compensation which might be awarded by such judgments might exceed the applicable limit of liability under the provisions of this Convention.

(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.

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.

Similarly such court shall not grant execution when, in the case of actions brought in the State where the damage occurred by those persons who have complied with the time limit referred to in Article 19, the aggregate of the judgments exceeds the applicable limit of liability, until such judgments have been reduced in accordance with Article 14.

10. Where a judgment is rendered enforceable under this Article, payment of costs recoverable under the judgment shall also be enforceable. Nevertheless the court applied to for execution may, on the application of the judgment debtor, limit the amount of such costs to a sum equal to ten *per centum* of the amount for which the judgment is rendered enforceable. The limits of liability prescribed by this Convention shall be exclusive of costs.

11. Interest not exceeding four *per centum* per annum may be allowed on the judgment debt from the date of the judgment in respect of which execution is granted.

12. An application for execution of a judgment to which paragraph 4 of this Article applies must be made within five years from the date when such judgment became final.

#### Article 21

1. Actions under this Convention shall be subject to a period of limitation of two years from the date of the incident which caused the damage.

2. The grounds for suspension or interruption of the period referred to in paragraph 1 of this Article shall be determined by the law of the court trying the action; but in any case the right to institute an action shall be extinguished on the expiration of three years from the date of the incident which caused the damage.

#### Article 22

In the event of the death of the person liable, an action in respect of liability under the provisions of this Convention shall lie against those legally responsible for his obligations.

### CHAPTER V

#### *Application of the Convention and general provisions*

#### Article 23

1. This Convention applies to damage contemplated in Article 1 caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in the territory of another Contracting State.

2. For the purpose of this Convention a ship or aircraft on the high seas shall be regarded as part of the territory of the State in which it is registered.

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.

### 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

This Convention shall not apply to damage caused to an aircraft in flight, or to persons or goods on board such aircraft.

## Article 25

This Convention shall not apply to damage on the surface if liability for such damage is regulated either by a contract between the person who suffers such damage and the operator or the person entitled to use the aircraft at the time the damage occurred, or by the law relating to workmen's compensation applicable to a contract of employment between such persons.

## Article 26

This Convention shall not apply to damage caused by military, customs or police aircraft.

## Article 27

Contracting States will, as far as possible, facilitate payment of compensation under the provisions of this Convention in the currency of the State where the damage occurred.

## Article 28

If legislative measures are necessary in any Contracting State to give effect to this Convention, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall be informed forthwith of the measures so taken.

## Article 29

As between Contracting States which have also ratified the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Damage caused by Aircraft to Third Parties on the Surface opened for signature at Rome on the 29 May 1933, the present Convention upon its entry into force shall supersede the said Convention of Rome.

## Article 30

For the purposes of this Convention:

— "Person" means any natural or legal person, including a State.

— "Contracting State" means any State which has ratified or adhered to this Convention and whose denunciation thereof has not become effective.

— "Territory of a State" means the metropolitan territory of a State and all territories for the foreign relations of which that State is responsible, subject to the provisions of Article 36.



## 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.

CHAPTER VI  
*Final provisions*

Article 31

This Convention shall remain open for signature on behalf of any State until it comes into force in accordance with the provisions of Article 33.

Article 32

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 33

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

Article 34

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.
2. The adherence of a State shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the International Civil Aviation Organization and shall take affect as from the ninetieth day after the date of the deposit.

Article 35

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification of denunciation to the International Civil Aviation Organization.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation; nevertheless, in respect of damage contemplated in Article 1 arising from an incident which occurred before the expiration of the six months period, the Convention shall continue to apply as if the denunciation had not been made.

Article 36

1. This Convention shall apply to all territories for the foreign relations of which a Contracting State is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made

## 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.

## Article 33

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

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 Etat 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 Etat 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 Etat contractant représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite

in accordance with paragraph 2 of this Article or paragraph 3 of Article 37.

2. Any State may at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Convention does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any Contracting State may subsequently, by notification to the International Civil Aviation Organization, extend the application of this Convention to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article or paragraph 3 of Article 37. The notification shall take effect as from the ninetieth day after its receipt by the Organization.

4. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article 35, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

#### Article 37

1. When the whole or part of the territory of a Contracting State is transferred to a non-contracting State, this Convention shall cease to apply to the territory so transferred, as from the date of the transfer.

2. When part of the territory of a Contracting State becomes an independent State responsible for its own foreign relations, this Convention shall cease to apply to the territory which becomes an independent State, as from the date on which it becomes independent.

3. When the whole or part of the territory of another State is transferred to a Contracting State, the Convention shall apply to the territory so transferred as from the date of the transfer; provided that, if the territory transferred does not become part of the metropolitan territory of the Contracting State concerned, that Contracting State may, before or at the time of the transfer, declare by notification to the International Civil Aviation Organization that the Convention shall not apply to the territory transferred unless a notification is made under paragraph 3 of Article 36.

#### Article 38

The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to all signatory and adhering States and to all States members of the Organization or of the United Nations:

(a) of the deposit of any instrument of ratification or adherence and the date thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation or of any declaration or notification made under Article 36 or 37 and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

conformément au paragraphe 2 du présent Article ou du paragraphe 3 de l'Article 37.

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

3. Tout Etat 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 Etat 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 Etat représente dans les relations extérieures.

#### Article 37

1. Lorsque tout ou partie du territoire d'un Etat contractant est transféré à un Etat 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 Etat contractant devient un Etat indépendant responsable de ses relations extérieures, la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire devenu un Etat indépendant à partir de la date à laquelle il devient indépendant.

3. Lorsque tout ou partie du territoire d'un Etat est transféré à un Etat 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'Etat 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 Etats 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;

(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.

The Secretary General of the Organization shall also notify these States of the date on which the Convention comes into force in accordance with paragraph 1 of Article 33.

#### Article 39

No reservations may be made to this Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Rome on the seventh day of the month of October of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty Two in the English, French and Spanish languages, each text being of equal authenticity.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization where, in accordance with Article 31, it shall remain open for signature, and the Secretary General of the Organization shall send certified copies thereof to all signatory and adhering States and to all States members of the Organization or the United Nations.

---

#### Argentine

(s) B. S. GONZÁLEZ RISOS

#### Belgique

(s) J. van der ELST

#### Brésil

(s) Jayme LEONEL  
 (s) Trajano Furtado REIS  
 (s) A. Paulo MOURA

#### Danemark

(s) Stig IUUL

#### République Dominicaine

(s) G. V. PAULINO A.

(le 4 novembre 1952)

#### Egypte

(s) Dr Diaeddine SALEH

#### Espagne

(s) EL MARQUIS DE DESIO

#### France

(s) J. FOUQUES-DUPARC  
 (s) André GARNAULT

#### Israël

(s) Eliezer HALEVI

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.

---

Italie

(s) Tomaso PERASSI  
(s) A. AMBROSINI

Libéria

(s) Carlo SOMMARUGA

Luxembourg

(s) Victor BODSON *(le 16 octobre 1952)*

Mexique

(s) Eurique M. LOAEZA

Pays-Bas

(s) J. E. van MEULEN *(le 18 octobre 1952)*

Portugal

(s) Manuel Antonio FERNANDES  
(s) L. Jorge Mousinho de ALBUQUERQUE VIANA  
PEDREIRA

Philippines

(s) Manuel ALZATE  
(s) Simeon R. ROXAS

Suisse

(s) CLERC

Thaïlande

(s) Konthi SUPHAMONGKHON

D. GOEDKEURING

Het Verdrag behoeft de goedkeuring van de Staten-Generaal ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Verdrag is voorzien in artikel 32.

G. INWERKINGTREDING

Het Verdrag zal ingevolge artikel 33, eerste lid, in werking treden 90 dagen na te zijn bekrachtigd door 5 Staten.

J. GEGEVENS

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, waarnaar in de artikelen 15, 28, 32 en volgende van dit Verdrag wordt verwezen, is opgericht bij het op 7 December 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (*Stb.* No. H 165).

Het op 29 Mei 1933 te Rome gesloten Verdrag betreffende de verantwoordelijkheid voor schade toegebracht door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 29 van het onderhavige Verdrag, is, wat Nederland betreft, niet goedgekeurd en evenmin bekrachtigd. De tekst van dat Verdrag is afgedrukt op blz. 421 e.v. van het Handboek voor het luchtrecht ('s-Gravenhage, 1943) door Prof. Mr D. Goedhuis.

Uitgegeven de een en twintigste April 1953.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. W. BEYEN.