

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
N° 93			
Session de 1934-1935	SEANCE	VERGADERING	Zittingsjaar 1934-1935
	du 13 mars 1935	van 13 Maart 1935	

PROJET DE LOI

approuvant les Conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs et aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, signées à Rome, le 29 mai 1933.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Par le projet de loi N° 11 de la session 1933-1934, nous avons soumis à votre approbation une première Convention Internationale de droit privé concernant la navigation aérienne. Cette Convention réglait les diverses matières relatives au contrat de transport aérien, déterminait les différents titres de transport et ébaissait un nouveau régime de responsabilité du transporteur.

L'œuvre d'unification du droit aérien s'est poursuivie au sein du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens et ses nouveaux travaux ont été examinés à la Conférence diplomatique qui s'est tenue à Rome en 1933.

Deux Conventions nouvelles de droit privé aérien ont été approuvées au cours de cette Conférence : la première, sur l'insaisissabilité des aéronefs; la seconde, sur la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef à l'égard des tiers pour des dommages causés à la surface.

Le travail accompli à Rome présente une importance particulière pour l'aviation civile. Il complète l'œuvre réalisée à la Conférence de Varsovie.

La première Convention de Rome régleme la saisie conservatoire exercée pour protéger un intérêt privé et limite les inconvénients qui résultent de cette saisie au point de vue du développement de l'aviation civile.

Une saisie conservatoire, exercée au moment du départ des aéronefs affectés à des transports de personnes ou de biens, présente en effet, spécialement dans les cas de lignes régulières, des inconvénients tels qu'il convient de prendre des mesures radicales pour l'éviter. Il s'ensuit que doivent être exempts de saisie conservatoire, non seulement les aéronefs affectés à un service d'Etat, mais sur-

WETSONTWERP

tot goedkeuring der Internationale Verdragen tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen en inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, geteekend te Rome, den 29^e Mei 1933.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Door het wetsontwerp N° 11 der zitting 1933-1934 hebben wij een eerste privaatrechtelijk Internationaal Verdrag betreffende de luchtvaart aan uwe goedkeuring onderworpen. Dit Verdrag regelde de verschillende punten betreffende het luchtvervoercontract, bepaalde de verschillende vervoerbewijzen en stelde een nieuw regime van aansprakelijkheid van den vervoerder in.

Het werk der eenmaking van het luchtvaartrecht werd in den schoot van het Technisch Internationaal Comité van juridische deskundigen op luchtvaartgebied voortgezet en de nieuwe werken van het Comité werden onderzocht op de diplomatieke Conferentie die in 1933 te Rome gehouden werd.

Twee nieuwe Verdragen van privaat luchtvaartrecht werden in den loop dezer Conferentie goedgekeurd : het eerste, over de onvatbaarheid der luchtvaartuigen voor beslag; het tweede over de aansprakelijkheid van den houder van het luchtvaartuig ten opzichte van derden voor schade op het aardoppervlak veroorzaakt.

Het te Rome volbrachte werk is van speciaal belang voor de civiele luchtvaart. Het vult het werk aan dat op de Conferentie van Warschau werd tot stand gebracht.

De eerste Conventie van Rome regelt het conservatoir beslag uitgeoefend tot bescherming van een particulier belang en beperkt de bezwaren die uit zulk beslag voortvloeien uit het oogpunt van de uitbreiding der civiele luchtvaart.

Een conservatoir beslag gelegd op het oogenblik van het vertrek van luchtvaartuigen gebruikt voor het vervoer van personen of van goederen levert namelijk, vooral waar het regelmatige lijnen geldt, zoodanige bezwaren op dat radicale maatregelen moeten genomen worden om zulk beslag te vermijden. Daaruit volgt dat vrijdom van conservatoir beslag dient te worden toegekend niet enkel aan

tout les aéronefs en service sur une ligne régulière de transports publics.

Lorsqu'il ne s'agit pas de lignes régulières, le même principe doit s'appliquer à tout aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir. Dans tous les autres cas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire.

La seconde Convention innove grandement en établissant un nouveau régime de responsabilité pour les dommages causés aux tiers par les aéronefs.

Elle repose sur quatre idées fondamentales :

Responsabilité objective;

Responsabilité incombant à l'exploitant de l'aéronef;

Limitation de cette responsabilité;

Garantie obligatoire à fournir par l'exploitant pour garantir l'indemnisation éventuelle du dommage.

Par la *responsabilité objective*, les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs, sont remboursés dans tous les cas par cela seul que le dommage existe. Il est équitable que ceux qui se trouvent à la surface, qui sont complètement étrangers à l'exploitation, soient indemnisés des dommages que l'aéronef peut causer et contre lesquels ils n'ont aucun moyen de se prémunir. D'autre part, le tiers lésé peut difficilement prouver la culpabilité de l'exploitant de l'aéronef ou de celui qui le conduit; la cause du dommage se produisant dans l'air, échappe généralement à tout contrôle.

Ce principe de responsabilité objective en faveur des victimes a trouvé une compensation dans la *limitation de la responsabilité*. Il peut paraître, à première vue, exorbitant d'imposer à un tiers une renonciation — fût-elle partielle — à un droit d'indemnisation. Le développement des entreprises de transport aérien exige cependant un régime juridique présentant le moins d'aléas possibles. Complétée par un système d'assurance obligatoire ou de garantie légale, la limitation de responsabilité assure, en fait, aux victimes, de plus grands avantages que le principe de responsabilité subjective illimitée, principe de droit commun généralement admis jusqu'ici.

Le système de la limitation est basé sur le poids de l'aéronef, à raison de 250 francs français par kilogramme. Comme cette valeur, pour certains appareils, peut être insuffisante ou d'autre part exagérée, il a été prévu un minimum de 600,000 francs français et un maximum de 2,000,000 francs, un tiers de cette valeur étant affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux tiers restants à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 200,000 francs par personne lésée.

D'autre part, une garantie est indispensable pour assurer aux tiers l'indemnisation à laquelle ils peuvent avoir

luchtvaartuigen die voor een Staatsdienst bestemd zijn, maar vooral aan luchtvaartuigen die in dienst zijn gesteld op een geregelde luchtlijn van openbaar vervoer.

Wanneer het niet om geregelde luchtlijnen gaat, moet hetzelfde principe worden toegepast op elk luchtvaartuig dat dient voor het vervoer van personen of goederen tegen betaling, wanneer het gereedstaat om te vertrekken. In alle andere gevallen verhindert een voldoende zekerheidsstelling het conservatoir beslag.

Het tweede Verdrag brengt een belangwekkende nieuwigheid aan, door het instellen van een nieuw regime van aansprakelijkheid voor schade aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt.

Het berust op vier grondgedachten :

Objectieve aansprakelijkheid;

Aansprakelijkheid rustend op den houder van het luchtvaartuig;

Begrenzing dezer aansprakelijkheid;

Verplichte garantie door den houder te geven om de eventuele vergoeding der schade te verzekeren.

Door de *objectieve aansprakelijkheid* wordt de schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, in ieder geval vergoed daardoor alleen dat de schade bestaat. Het is billijk dat personen, die zich op het aardoppervlak bevinden en die geheel vreemd zijn aan de exploitatie, een vergoeding ontvangen voor de schade die het luchtvaartuig kan veroorzaken en waarvoor zij zich onmogelijk kunnen behoeden. Anderzijds kan de getroffen derde bezwaarlijk de schuld van den houder of van den bestuurder van het luchtvaartuig bewijzen; daar de oorzaak der schade zich in de lucht voordoet, kan zij doorgaans niet worden nagegaan.

Dit principe der objectieve aansprakelijkheid ten voordeele der slachtoffers heeft een compensatie gevonden in de *begrenzing der aansprakelijkheid*. Op het eerste gezicht lijkt het allicht buitensporig dat een verzaking — zij het ook een gedeeltelijke — aan een recht op vergoeding aan een derde wordt opgelegd. De ontwikkeling der luchttransportondernemingen eischt evenwel een gerechtelijk regime dat zooveel mogelijk alle onzekerheid vermijdt. Aangevuld door een systeem van verplichte verzekering of van wettelijke garantie, verschaft de begrenzing der aansprakelijkheid feitelijk aan de slachtoffers grooter voordelen dan het principe der onbegrensde subjectieve aansprakelijkheid, welk gemeenrechtelijk principe tot nu toe algemeen werd aangenomen.

Het stelsel der begrenzing steunt op het gewicht van het luchtvaartuig, naar rato van 250 Franse franken per kilogram. Daar deze waarde voor zekere toestellen onvoldoende of ook wel overdreven kan zijn, werd er een minimum van 600,000 Franse franken en een maximum van 2,000,000 franken voorzien, zijnde een derde van deze waarde bestemd voor vergoeding van de aan goederen veroorzaakte schade en de overige twee derden voor vergoeding der aan personen veroorzaakte schade, zonder dat in het laatste geval de schadevergoeding meer dan 200,000 franken per getroffen persoon kan bedragen.

Anderzijds is een waarborg onontbeerlijk om aan de derden de schadevergoeding te verzekeren waarop zij kun-

droit. La première garantie à envisager est l'assurance obligatoire auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur agréé pour ce risque. A cette première garantie peut être substituée en tout ou en partie, une autre garantie des risques prévus, soit sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou dans une banque agréée, soit sous la forme d'une garantie donnée par une banque agréée à cette fin.

Tout aéronef, pour circuler au-dessus d'un territoire, doit être en possession d'un certificat officiel, constatant qu'il est en règle au point de vue de cette garantie.

Les deux Conventions sur la saisie et sur la responsabilité ont été signées par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Guatemala, le Honduras, la Hongrie, l'Inde britannique, l'Italie, le Japon, la Lithuanie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, Saint-Marin, le Saint-Siège, El Salvador, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie.

Ces deux accords forment, avec la première Convention de droit privé aérien, le statut fondamental de l'aviation civile en matière de droit privé, et permettront d'assurer le développement normal des relations aériennes entre les puissances signataires.

Les deux Conventions de Rome ne sont, d'après leurs propres stipulations, d'application que dans les cas où il s'agit de rapports entre un aéronef immatriculé dans un pays contractant et un habitant du territoire d'un autre pays contractant. Il ne paraît pas désirable cependant de maintenir de la sorte deux régimes différents, l'un celui du droit commun, l'autre celui de la Convention pour les rapports avec certains pays.

En attendant la rédaction d'une loi nouvelle que le Gouvernement a l'intention de vous soumettre, l'article 2 du projet de loi qui vous est soumis écarte les inconvénients d'un double régime en rendant dès maintenant les stipulations des deux Conventions applicables, quels que soient la nationalité des intéressés ou le pays d'immatriculation de l'aéronef.

D'autre part, l'article 3 fixe la contre-valeur en monnaie belge de la limite des responsabilités et sûretés pour dommages causés à la surface, dont les taux sont stipulés en francs français par la convention internationale.

J'ai l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi ci-joint.

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

nen recht hebben. De eerste waarborg die in aanmerking dient genomen is de verplichte verzekering bij een openbare verzekeringsinstelling of bij een voor dat risico toegelaten verzekeraar. Deze eerste waarborg kan geheel of gedeeltelijk vervangen worden door een anderen waarborg ten aanzien der voorziene risico's, hetzij in den vorm van een storting in haar geld verricht bij een openbare kas of bij een toegelaten bank, hetzij in den vorm van een garantie gegeven door een bank die voor dat doel is toegelaten.

Ieder luchtvaartuig dient, om over een grondgebied te mogen vliegen, in het bezit te zijn van een officieel getuig-schrift waarbij wordt vastgesteld dat het ten opzichte van dezen waarborg in orde is.

De beide Verdragen betreffende het beslag en betreffende de aansprakelijkheid werden ondertekend door Duitschland, Oostenrijk, België, Brazilië, Denemarken, Spanje, de Vereenigde Staten, Frankrijk, het Vereenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Guatemala, Honduras, Hongarije, Britsch Indië, Italië, Japan, Litauen, Noorwegen, Nederland, Polen, Roemenië, San-Marino, het Vaticaan, Salvador, Zwitserland, Tsjechoslowakije, Turkije, Joegoslavië.

Deze beide akkoorden vormen, met het eerste Verdrag van privaats luchtvaartrecht, het fundamentele statuut der civiele luchtvaart op privaatrechtelijk gebied en zullen een normale ontwikkeling van het luchtvaartverkeer tusschen de onderteekenende mogendheden mogelijk maken.

De beide Verdragen van Rome zijn, volgens hun eigen bepalingen, slechts van toepassing in de gevallen waarin het gaat om de verhoudingen tusschen een luchtvaartuig dat in een verdragsluitend land is ingeschreven en een bewoner van het grondgebied van een ander verdragsluitend land. Het lijkt evenwel niet wenschelijk aldus twee verschillende regimes te behouden namelijk, eensdeels, het regime van het gemeen recht en anderdeels het regime van het Verdrag voor de betrekkingen met zekere landen.

In afwachting dat een nieuwe wet is opgesteld die de Regeering voornemens is U te onderwerpen, worden door artikel 2 van het wetsontwerp dat U wordt onderworpen, de bezwaren van een dubbel regime verwijderd, daar gezegd artikel de bepalingen van beide Verdragen van nu af toepasselijk maakt, ongeacht de nationaliteit van de belanghebbenden of het land waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

Anderzijds stelt artikel 3 de tegenwaarde in Belgische munt vast van de grens der aansprakelijkheid en van de zekerheden voor schade op het aardoppervlak veroorzaakt, waarvan de bedragen door het internationale Verdrag in Fransche franken worden opgegeven.

Ik heb de eer U voor te stellen het bijgaande wetsontwerp aan te nemen.

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,
en Buitenlandschen Handel,*

PROJET DE LOI

LEOPOLD III,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est chargé de présenter en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit.

ARTICLE PREMIER.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, conclues à Rome le 29 mai 1933, sortiront leur plein et entier effet.

ART. 2.

Aussi longtemps que la Belgique sera Partie à ces Conventions, leurs 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.

Les sommes indiquées en francs français aux articles 8 et 15 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, sont converties en monnaie belge comme suit :

Limite de responsabilité de l'exploitant (art. 8 (1)) :

Fr. 350 par kilogramme du poids de l'aéronef.

Limites minimum et maximum de responsabilité de l'exploitant (art. 8 (2)) :

Limite supérieure : Fr. 2,800,000;

limite inférieure : Fr. 840,000.

Montant maximum de l'indemnité par personne lésée (art. 8 (3)) :

Fr. 280,000.

WETSONTWERP

LEOPOLD III,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandse Zaken en Buitenlandschen Handel,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel wordt gelast in Onzen Naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Het internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen en het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, gesloten te Rome op 29^e Mei 1933, zullen geheele en volkomen uitwerking hebben.

ART. 2.

Zoolang België Partij is bij deze Verdragen, zullen hun beschikkingen op het Belgische grondgebied van toepassing zijn, onverschillig of de inschrijving van het luchtvaartuig in den vreemde of in België zelf is geschied.

ART. 3.

De sommen uitgedrukt in Fransche franken in artikelen 8 en 15 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake schade door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, worden als volgt in Belgische munt omgezet :

Grens der aansprakelijkheid van den houder (art. 8 (1)) :

Fr. 350 per kilogram van het gewicht van het luchtvaartuig.

Minimum- en maximum-grens der aansprakelijkheid van den houder (art. 8 (2)) :

hoogste grens : Fr. 2,800,000;

laagste grens : Fr. 840,000.

Maximum-bedrag der vergoeding per getroffen persoon (art. 8 (3)) :

Fr. 280,000.

Montant minimum de la sûreté pour qu'elle soit considérée comme couvrant la pleine limite de responsabilité pour tous les aéronefs (art. 15) :

Fr. 3,500,000 pour deux aéronefs;

Fr. 4,200,000 pour trois ou un plus grand nombre d'aéronefs.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1935.

Minimum-bedrag der zekerheid, opdat deze worde beschouwd als dekkend ten volle de aansprakelijkheid voor al de luchtvaartuigen (art. 15) :

Fr. 3,500,000 voor twee luchtvaartuigen;

Fr. 4,200,000 voor drie of een grooter aantal luchtvaartuigen.

Gegeven te Brussel, den 25^e Februari 1935.

LEOPOLD

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
et du Commerce Extérieur.*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,
en Buitenlandschen Handel.*

P. HYMANS.

CONVENTION

**pour l'unification de certaines règles relatives
à la saisie conservatoire des aéronefs**

Sa Majesté le Roi d'Albanie, le Président du Reich Allemand, le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président Fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président du Gouvernement Nationaliste de la République de Chine, le Président de la République de Colombie, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, le Président de la République de l'Equateur, le Président de la République de El Salvador, le Président de la République Espagnole, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République de Guatemala, le Président de la République Hellénique, le Président de la République de Honduras, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lithuanie, le Président des Etats-Unis du Mexique, le Président de la République du Nicaragua, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République du Portugal, Sa Majesté le Roi de Roumanie, le Président de la République de Saint-Domingue, les Capitaines Régents de Sérénissime République de Saint-Marin, Sa Sainteté le Souverain Pontife, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchécoslo-

VERDRAG

**tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen
inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen**

Zijne Majesteit de Koning van Albanië, de President van het Duitse Reich, de President der Vereenigde Staten van Amerika, de Bondspresident der Oostenrijksche Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de President der Vereenigde Staten van Brazilië, de President der Chileense Republiek, de President van de Nationalistische Regeering der Chineesche Republiek, de President der Columbiaansche Republiek, de President der Cubaansche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en van IJsland, de President der Republiek Ecuador, de President der Republiek El Salvador, de President der Spaansche Republiek, de President der Finsche Republiek, de President der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Groot-Brittannië, van Ierland en van de Overzeesche Britsche Grondgebieden, Keizer van Indië, de President der Republiek Guatemala, de President der Helleense Republiek, de President der Republiek Honduras, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Regent van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de President der Litauische Republiek, de President der Vereenigde Staten van Mexico, de President der Republiek Nicaragua, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Zijne Majesteit de Koningin der Nederlanden, de President der Poolsche Republiek, de President der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, de President der Republiek San-Domingo, de Kapiteins-Regenten van de Doorluchtige Republiek San-Marino, Zijne Heiligheid de Paus, Zijne Majesteit de Koning van Zweden.

vaque, le Président de la République de Turquie, le Comité Central Exécutif de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes le Président des Etats-Unis du Vénézuéla, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie, ayant reconnu l'utilité d'adopter certaines règles uniformes en matière de saisie conservatoire des aéronefs, ont nommé à cet effet leurs Plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

ARTICLE 2.

(1) Au sens de la présente Convention on comprend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de la justice ou de l'administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

(2) Au cas où la loi compétente accorde au créancier, qui détient l'aéronef sans le consentement de l'exploitant, un droit de rétention, l'exercice de ce droit est, aux fins de la présente Convention, assimilé à la saisie conservatoire et soumis au régime prévu par la présente Convention.

ARTICLE 3.

(1) Sont exempts de saisie conservatoire :

a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté;

b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables;

c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

(2) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

de Zwitserse Bondsraad, de President der Tsjechoslowaksche Republiek, de President der Turksche Republiek, het Centraal Uitvoerend Comité van de Unie der Socialistische Sovjetrepublieken, de President der Vereenigde Staten van Venezuela, Zijne Majesteit de Koning van Joegoslavië, het nut hebbende erkend om eenige eenvormige bepalingen te aanvaarden inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen, hebben tot dat doel ieder hunne Gevolmachtigden aangewezen, die na daartoe behoorlijk te zijn gemachtigd, het volgende Verdrag hebben gesloten en geteekend :

ARTIKEL EÉN.

De Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich de noodige maatregelen te nemen teneinde de in dit Verdrag gestelde regels tot gelding te brengen.

ARTIKEL 2.

(1) In den zin van dit Verdrag verstaat men onder conservatoir beslag elke handeling, hoe ook genaamd, waardoor een luchtvaartuig in een particulier belang door tussenkomst van gerechtsdienaren of van dienaren van het openbaar bestuur, hetzij ten behoeve van een schuldeischer, hetzij ten behoeve van den eigenaar van of den rechthebbende op een op het luchtvaartuig rustend zakelijk recht, in beslag wordt genomen, zonder dat de beslaglegger een tevoren, langs den gewonen rechtsweg verkregen, voor ten uitvoerleggingvatbaar vonnis of een gelijkwaardigen executorialen titel kan inroepen.

(2) In geval de van toepassing zijnde wet aan den schuldeischer, die het luchtvaartuig zonder toestemming van den houder onder zich houdt, een retentierecht toekent, wordt de uitoefening van dat recht voor de toepassing van dit Verdrag gelijkgesteld met conservatoir beslag en onderworpen aan het door dit Verdrag voorziene stelsel.

ARTIKEL 3.

(1) Voor een conservatoir beslag zijn niet vatbaar :

a) De luchtvaartuigen, welke bij uitsluiting zijn bestemd voor een staatsdienst, met inbegrip van postvervoer, doch met uitsluiting van handelsdoeleinden.

b) De luchtvaartuigen, welke daadwerkelijk in dienst zijn gesteld op een geregelde luchtlijn van openbaar vervoer en de daardoor onontbeerlijke reserve- luchtvaartuigen;

c) Elk ander luchtvaartuig, dat dient voor het vervoer van personen of goederen tegen betaling, wanneer het gereed staat voor zulk een vervoer te vertrekken, behalve in geval het beslag wordt gelegd voor een schuld, aangegaan ten behoeve van de reis, welke het luchtvaartuig op het punt staat te ondernemen, of een vordering, welke tijdens de reis is ontstaan.

(2) De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing ten aanzien van conservatoir beslag, hetwelk wordt gelegd door den eigenaar, wien door een onrechtmatige handeling het bezit van zijn luchtvaartuig is ontnomen.

ARTICLE 4.

(1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée immédiate.

(2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

ARTICLE 5.

Dans tous les cas, il sera statué, par une procédure sommaire et rapide, sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

ARTICLE 6.

(1) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente Convention, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour en empêcher la saisie ou pour en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable, suivant la loi du lieu de la procédure, du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

(2) La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans juste cause.

ARTICLE 7.

La présente Convention ne s'applique ni aux mesures conservatoires en matière de faillite, ni aux mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction aux règles de douane, pénales ou de police.

ARTICLE 8.

La présente Convention ne s'oppose pas à l'application des conventions internationales entre les Hautes Parties Contractantes qui prévoient une insaisissabilité plus étendue.

ARTICLE 9.

(1) La présente Convention s'applique sur le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes à tout aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

(2) L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

ARTIKEL 4.

(1) In geval het beslag niet verboden is of wanneer, in geval van onvatbaarheid van het luchtvaartuig voor beslag, de houder zich daarop niet beroept, verhindert een voldoende zekerheidsstelling het conservatoir beslag en geeft die recht op onmiddellijke opheffing.

(2) De zekerheidsstelling is voldoende, indien zij het bedrag der schuldvordering en de kosten dekt en uitsluitend is bestemd voor de betaling van den schuldeischer, of indien zij de waarde van het luchtvaartuig dekt, ingeval deze geringer is dan het bedrag van de schuld en de kosten.

ARTIKEL 5.

In alle gevallen zal door een eenvoudigen en snellen rechtsgang worden beslist over het verzoek om opheffing van het conservatoir beslag.

ARTIKEL 6.

(1) Indien is overgegaan tot beslag op een luchtvaartuig, dat volgens de bepalingen van dit Verdrag niet vatbaar is voor beslag of indien de schuldenaar een zekerheid heeft moeten stellen om er het beslag van te verhinderen of daarvan opheffing te verkrijgen, is de beslaglegger, volgens de wet van de plaats van den rechtsgang aansprakelijk voor de schade, welke daaruit voor den houder of den eigenaar voortspruit.

(2) Dezelfde regel is van toepassing ingeval zonder gegronde reden conservatoir beslag is gelegd.

ARTIKEL 7.

Dit Verdrag is niet van toepassing noch ten aanzien van conservatoire maatregelen ter zake van faillissement, noch ten aanzien van conservatoire maatregelen, welke in geval van overtreding van douane-, straf- of politievoorschriften worden toegepast.

ARTIKEL 8.

Dit bedrag vormt geen beletsel tegen de toepassing tusschen de Hooge Verdragsluitende Partijen van internationale verdragen, welke een ruimere onvatbaarheid voor beslag voorzien.

ARTIKEL 9.

(1) Dit Verdrag is van toepassing op het grondgebied van elke der Hooge Verdragsluitende Partijen ten aanzien van elk luchtvaartuig, dat binnen het grondgebied van een andere Hooge Verdragsluitende Partij is ingeschreven.

(2) De uitdrukking « grondgebied van een Hooge Verdragsluitende Partij » omvat elk grondgebied, dat is onderworpen aan het souverain gezag, de suzerainiteit, het protectoraat, het mandaat of het gezag van die Hooge Verdragsluitende Partij, en voor hetwelk laatstbedoelde bij dit Verdrag partij is.

ARTICLE 10.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

ARTICLE 11.

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

(2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur, entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 12.

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

(3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

ARTICLE 13.

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

ARTICLE 14.

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

ARTIKEL 10.

Dit Verdrag is gesteld in de Fransche taal in één enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk Italië en waarvan een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de zorg der Regeering van het Koninkrijk Italië aan elk der belanghebbende Regeeringen zal worden overgelegd.

ARTIKEL 11.

Dit Verdrag zal bekrachtigd worden. De bekrachtigings-oorkonden zullen worden nedergelegd in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk Italië, dat van die nederlegging kennis zal geven aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(2) Zoodra vijf bekrachtigingen zullen zijn nedergelegd, zal het Verdrag tusschen de Hooge Verdragsluitende Partijen, welke het hebben bekrachtigd, in werking treden op den negentigsten dag na de nederlegging van de vijfde bekrachtiging. Elke bekrachtiging waarvan de nederlegging later geschiedt, zal negentig dagen na die nederlegging van kracht worden.

(3) De Regeering van het Koninkrijk Italië behoort aan elke der belanghebbende Regeeringen kennis te geven van den datum van inwerkingtreding van dit Bedrag.

ARTIKEL 12.

(1) Dit Verdrag zal na zijn inwerkingtreding voor toetreding zijn opengesteld.

(2) De toetreding heeft plaats door een kennisgeving, gericht tot de Regeering van het Koninkrijk Italië, welke daarvan medeeling zal doen aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(3) De toetreding wordt van kracht te rekenen van den negentigsten dag na de aan de Regeering van het Koninkrijk Italië gedane kennisgeving.

ARTIKEL 13.

(1) Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen kan dit Verdrag opzeggen door eene kennisgeving, gedaan aan de Regeering van het Koninkrijk Italië, welke daarvan onmiddelijk mededeeling zal doen aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(2) De opzegging wordt van kracht zes maanden na de kennisgeving van de opzegging en enkel ten aanzien van de Partij, welke daartoe is overgegaan.

ARTIKEL 14.

(1) De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen ten tijde van de onderteekening, van de nederlegging van de bekrachtigingsoorkonde of van haar toetreding, verklaren, dat het aanvaarden van dit Verdrag niet geldt ten aanzien van het geheel of van een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit, gezag of suzeriniteit.

(2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à la souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

(4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

ARTICLE 15.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au premier janvier 1934.

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

Pour l'Allemagne :

Reinhold RICHTER.
Dr WEGERT.
Dr ALBRECHT.
Dr Jur. Otto RIESE.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

La Délégation des Etats-Unis d'Amérique déclare que la Convention s'appliquera seulement dans les limites continentales des Etats-Unis d'Amérique à l'exclusion du territoire de l'Alaska.

John C. COOPER.
JAECKEL.
John JAY IDE.

Pour l'Autriche :

GRUENEBAUM.
STROBELE.

(2) De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen later aan de Regeering van het Koninkrijk Italië kennis geven, dat zij de bedoeling hebben dit Verdrag van toepassing te doen zijn ten aanzien van het geheel of een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden, of eenig ander gebied, onderworpen aan haar souvereiniteit, gezag, of suzeriniteit, dat aldus niet begrepen was onder haar oorspronkelijke verklaring.

(3) Zij kunnen op elk oogenblik aan de Regeering van het Koninkrijk Italië kennis geven, dat zij de bedoeling hebben de toepassing van dit Verdrag ten aanzien van het geheel of een gedeelte van haar koloniën, protectoraten, overzeesche gebiedsdeelen, mandaatsgebieden of eenig ander gebied, onderworpen aan haar souvereiniteit, gezag of suzeriniteit, te doen ophouden.

(4) De Regeering van het Koninkrijk Italië zal elke der belanghebbende Regeeringen in kennis stellen van de kennisgevingen, welke overeenkomstig de beide voorafgaande alinea's zijn gedaan.

ARTIKEL 15.

Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen heeft de bevoegdheid, maar zulks niet eerder dan twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag, het bijeenkomen van een nieuwe Internationale Conferentie uit te lokken, met het doel de verbeteringen na te gaan, welke in dit Verdrag zouden kunnen worden aangebracht. Zij zal zich te dien einde wenden tot de Regeering der Fransche Republiek, welke de maatregelen zal treffen noodig om die Conferentie voor te bereiden.

Dit Verdrag, gesloten te Rome op den 29^e Mei 1933, blijft open voor onderteekening tot den 1^{sten} Januari 1934.

Ter oorkonde waarvan de wederzijdsche Gevolmachtigden dit Verdrag hebben geteekend.

Voor Duitsland :

Reinhold RICHTER.
Dr WEGERT.
Dr ALBRECHT.
Dr Jur. Otto RIESE.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :

De Afvaardiging der Vereenigde Staten van Amerika verklaart dat het Verdrag slechts binnen de continentale grenzen der Vereenigde Staten van Amerika zal toegepast worden met uitsluiting van het grondgebied van Alaska.

John C. COOPER.
JAECKEL.
John JAY IDE.

Voor Oostenrijk :

GRUENEBAUM.
STROBELE.

Pour la Belgique :

H. DE VOS.

*Pour le Brésil :*Alcibiades PEÇANA.
Trajanho MEDEIROS do PAÇO.*Pour le Danemark :*L. INGERSLEV.
Knud GREGERSEN.*Pour El Salvador :*

A. SANDOVAL.

*Pour l'Espagne :*Juan F. de RANERO.
Alejandro ARIAS SALGADO.*Pour la France :*A. de LAPRADELLE.
George RIPERT.*Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :*A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.*Pour l'Inde :*A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.*Pour le Guatemala :*J. HERRERA.
Federico G. MURGA.*Pour l'Italie :*

A. GIANNINI.

Pour la Lithuanie :

V. CARNECKIS.

Voor België :

H. DE VOS.

*Voor Brazilië :*Alcibiades PEÇANHA.
Trajanho MEDEIROS do PAÇO.*Voor Denemarken :*L. INGERSLEV.
Knud GREGERSEN.*Voor El Salvador :*

A. SANDOVAL.

*Voor Spanje :*Juan F. de RANERO.
Alejandro ARIAS SALGADO.*Voor Frankrijk :*A. de LAPRADELLE.
George RIPERT.*Voor Groot-Brittannië en Noord-Ierland :*A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.*Voor Indië :*A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.*Voor Guatemala :*J. HERRERA.
Federico G. MURGA.*Voor Italië :*

A. GIANNINI.

Voor Litauen :

V. CARNECKIS.

Pour la Norvège :

M. MJOELLNER.

Pour la Pologne :

Léon BABINSKI.

*Pour la Roumanie :*D. I. GHICA.
Al. CANTACUZINO PASCANU.
Et. VERON.*Pour Saint-Marin :*

GOZI.

*Pour la Suisse :*F. HESS.
CLERC.*Pour la Tchécoslovaquie :*SZALATNAY.
Dr Jur. J. NETIK.*Pour la Turquie :*

H. VASSIF (8-6-33).

Voor Noorwegen :

M. MJOELLNER.

Voor Polen :

Léon BABINSKI.

*Voor Roemenië :*D. I. GHICA.
Al. CANTACUZINO PASCANU.
Et. VERON.*Voor San-Marino :*

GOZI.

*Voor Zwitserland :*F. HESS.
CLERC.*Voor Tsjechoslowakije :*SZALATNAY.
Dr Jur. J. NETIK.*Voor Turkije :*

H. VASSIF (8-6-33).

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives
aux dommages causés par les aéronefs aux tiers
à la surface

Sa Majesté le Roi d'Albanie, le Président du Reich Allemand, le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président Fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président du Gouvernement Nationaliste de la République de Chine, le Président de la République de Colombie, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, le Président de la République de l'Equateur, le Président de la République de El Salvador, le Président

VERDRAG

tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen
inzake schade door luchtvaartuigen aan derden
op het aardoppervlak veroorzaakt

Zijne Majesteit de Koning van Albanië, de President van het Duitsche Reich, de President der Vereenigde Staten van Amerika, de Bondsresident der Oostenrijksche Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de President der Vereenigde Staten van Brazilië, de President der Chileensche Republiek, de President van de Nationalistische Regeering der Chineesche Republiek, de President der Columbiaansche Republiek, de President der Cubaansche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en van IJsland, de President der Republiek Ecuador, de Presi-

de la République Espagnole, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République de Guatémala, le Président de la République Hellénique, le Président de la République du Honduras, son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de L'Lituanie, le Président des Etats-Unis du Mexique, le Président de la République du Nicaragua, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République du Portugal, Sa Majesté le Roi de Roumanie, le Président de la République de Saint-Domingue, les Capitaines Régents de la Sérénissime République de Saint-Marin, Sa Sainteté le Souverain Pontife, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchécoslovaque, le Président de la République de Turquie, le Comité Central Exécutif de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, le Président des Etats-Unis du Vénézuéla, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie, ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme la responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, ont nommé à cet effet leurs Plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

ARTICLE 2.

(1) Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

(2) Rentrent dans cette disposition :

a) le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité;

b) le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher.

(3) L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

dent der Republiek El Salvador, de President der Spaansche Republiek, de President der Finsche Republiek, de President der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Groot-Brittannië, van Ierland en van de Overzeesche Britische Grondgebieden, Keizer van Indië, de President der Republiek Guatemala, de President der Helleensche Republiek, de President der Republiek Honduras, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Regent van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de President der Litause Republiek, de President der Vereenigde Staten van Mexico, de President der Republiek Nicaragua, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de President der Poolse Republiek, de President der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, de President der Republiek San-Domingo, de Kapiteins-Regenten van de Doorluchtige Republiek San-Marino, Zijne Heilgheid de Paus, Zijne Majesteit de Koning van Zweden, de Zwitserse Bondsraad, de President der Tsjechoslowaksche Republiek, de President der Turksche Republiek, het Centraal Uitvoerende Comité van de Unie der Socialistische Sovjetrepublieken, de President der Vereenigde Staten van Venezuela. Zijne Majesteit de Koning van Joegoslavië, het nut hebbende erkend om op eenvormige wijze te regelen de aansprakelijkheid voor schade, door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, hebben tot dat doel ieder hunne gevolmachtigden aangewezen, die, na daartoe beoorloofd te zijn gemachtigd, het volgende Verdrag hebben gesloten en geteekend :

ARTIKEL 1.

De Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich om de noodige maatregelen te nemen teneinde uitvoering te geven aan de regels, welke bij dit Verdrag zijn vastgesteld.

ARTIKEL 2.

(1) De schade, veroorzaakt door een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig aan personen en goederen, welke zich op het aardoppervlak bevinden, geeft recht op vergoeding op den enkelen grond, dat wordt vastgesteld, dat de schade bestaat en dat zij van het luchtvaartuig afkomstig is.

(2) Onder dit voorschrift zijn begrepen :

a) de schade veroorzaakt door eenig uit het luchtvaartuig vallend voorwerp, zelfs in geval het betreft het uitwerpen van ballast overeenkomstig de voorschriften of het uitwerpen in noodtoestand;

b) de schade, veroorzaakt door eenig zich aan boord van het luchtvaartuig bevindend persoon, behalve in geval het een daad betreft, welke buiten de exploitatie van het luchtvaartuig, onzettelijk is verricht door een persoon, die geen deel uitmaakt van de bemanning, zonder dat de houder of zijn ondergeschikten dit hebben kunnen verhinderd.

(3) Het luchtvaartuig wordt geacht zich in de vlucht te bevinden van het begin der bewegingen tot vertrek tot het einde der bewegingen van aankomst.

ARTICLE 3.

La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

ARTICLE 4.

(1) La responsabilité visée à l'article 2 incombe à l'exploitant de l'aéronef.

(2) Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

(3) Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

ARTICLE 5.

Celui qui sans avoir la disposition de l'aéronef en fait usage sans le consentement de l'exploitant répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 6.

En cas de dommage causé à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 7.

Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage.

ARTICLE 8.

(1) L'exploitant est responsable pour chaque accident jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

(2) Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600,000 francs, ni supérieure à 2,000,000 de francs.

(3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des

ARTIKEL 3.

De in het vorig artikel bedoelde aansprakelijkheid kan slechts worden verminderd of afgewenteld in geval de schuld van den getroffen persoon de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.

ARTIKEL 4.

(1) De in artikel 2 bedoelde aansprakelijkheid rust op den houder van het luchtvaartuig.

(2) Houder van het luchtvaartuig wordt geacht te zijn elk persoon, die er de beschikking over heeft en er voor eigen rekening van gebruik maakt.

(3) In geval de naam van den houder niet is ingeschreven in het luchtvaartuigregister of in eenig ambtelijk stuk, wordt de eigenaar, tot het tegendeel is bewezen, geacht de houder te zijn.

ARTIKEL 5.

Degene die zonder de beschikking over het luchtvaartuig te hebben zonder toestemming van den houder er van heeft gebruik gemaakt, is aansprakelijk voor de schade en de houder, die niet de noodige maatregelen heeft genomen teneinde het onrechtmatig gebruik van zijn luchtvaartuig te vermijden, is hoofdelijk met hem aansprakelijk, met dien verstande, dat ieder van hen kan worden aangesproken volgens de voorwaarden en binnen de grenzen van dit Verdrag.

ARTIKEL 6.

In geval op het aardoppervlak door twee of meer, in botsing gekomen luchtvaartuigen schade wordt veroorzaakt, zijn de houders van die luchtvaartuigen tegenover de derden, die slachtoffers der schade zijn, hoofdelijk aansprakelijk, zoo dat ieder van hen kan worden aangesproken volgens de voorwaarden en binnen de grenzen van dit Verdrag.

ARTIKEL 7.

De voorafgaande bepalingen raken niet de vraag of de houder van het luchtvaartuig al dan niet verhaal heeft op den veroorzaker der schade.

ARTIKEL 8.

(1) De houder is aansprakelijk voor elk ongeval tot een som, welke naar reden van 250 frank per kg. van het gewicht van het luchtvaartuig wordt bepaald. Onder het gewicht van het luchtvaartuig wordt verstaan het gewicht van het luchtvaartuig met de hoogste toegelaten lading, zooals die in het bewijs van luchtwaardigheid of eenig ander ambtelijk stuk is aangeteekend.

(2) Evenwel kan de grens der aansprakelijkheid van den houder niet lager zijn dan 600,000 frank, noch hooger dan 2,000,000 frank.

(3) Een derde van die waarde is bestemd voor vergoeding

dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que dans ce dernier cas l'indemnité prévue puisse dépasser 200,000 francs par personne lésée.

ARTICLE 9.

Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à ne pas dépasser dans l'ensemble les limites susdites.

ARTICLE 10.

(1) Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident.

(2) Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

ARTICLE 11.

Si différents tiers lésés agissent, en vertu des dispositions des articles précédents et de l'article 16 devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

ARTICLE 12.

(1) Tout aéronef immatriculé sur le registre d'un territoire d'une Haute Partie Contractante doit, pour circuler au-dessus du territoire d'une autre Haute Partie Contractante, être assuré pour les dommages prévus par la présente Convention, dans les limites fixées à l'article 8 ci-dessus, auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

(2) La législation interne de chaque Haute Partie Contractante peut substituer en tout ou en partie à l'assurance une autre garantie des risques prévus par la présente Convention :

a) sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef;

van de aan goederen veroorzaakte schaden en de overige twee derden voor vergoeding der aan personen veroorzaakte schaden, zonder dat in het laatste geval de schadevergoeding meer dan 200,000 frank per getroffen persoon kan bedragen.

ARTIKEL 9.

Indien meer dan één persoon schade bij hetzelfde ongeval heeft ondergaan en het gezamenlijke bedrag, dat bij wijze van schadevergoeding moet worden betaald, de in artikel 8 aangegeven grenzen overschrijdt, wordt overgegaan tot evenredige vermindering van ieders recht, opdat tezamen de bovenbedoelde grenzen niet worden overschreden.

ARTIKEL 10.

(1) Personen, die bij hetzelfde ongeval schade hebben ondergaan, moeten binnen een termijn van ten hoogste zes maanden te rekenen van den dag van het ongeval, hun rechten doen gelden of hun vorderingen ter kennis van den houder brengen.

(2) Wanneer die termijn is verlopen, wordt rechtsgeldig overgegaan tot de vaststelling der schadevergoedingen; belanghebbenden, die bovenbedoelden termijn hebben laten verlopen, zonder hunne rechten te doen gelden of hun vorderingen in te dienen, kunnen hun recht slechts uitoefenen op het bedrag, dat niet zou zijn uitgedeeld.

ARTIKEL 11.

Indien verschillende getroffen derden ingevolge het bepaalde in de voorgaande artikelen en in artikel 16 optreden voor in verschillende landen gelegen rechtscollèges, kan de gedaagde tegenover elk van die collèges het geheel der eischen en schuldvorderingen in het geding brengen, ten einde te voorkomen, dat de grenzen zijner aansprakelijkheid worden overschreden.

ARTIKEL 12.

(1) Elk luchtvaartuig, dat in het register van het grondgebied van een Hooge Verdragsluitende Partij is ingeschreven moet, om boven het grondgebied van een andere Hooge Verdragsluitende Partij te mogen vliegen, voor de in dit Verdrag bedoelde schade verzekerd zijn tot de hierboven in artikel 8 aangegeven grenzen bij een openbare verzekeringsinstelling of een verzekeraar die voor de verzekering van dat risico binnen het grondgebied, waar het luchtvaartuig is ingeschreven, is toegelaten.

(2) De nationale wet van elke Hooge Verdragsluitende Partij kan voor de verzekering geheel of gedeeltelijk een anderen waarborg ten aanzien van de in dit Verdrag bedoelde risico's in de plaats stellen :

a) in den vorm van een storting in baar geld, verricht bij een openbare kas of een bank, welke voor dat doel is toegelaten binnen het grondgebied, waar het luchtvaartuig is ingeschreven;

b) sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation.

(3) L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie de banque doivent être affectés spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention.

ARTICLE 13.

(1) La nature, l'étendue et la durée des sûretés prévues à l'article 12 ci-dessus seront constatées soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou ce document devra être produit à toute réquisition de l'autorité publique ou sur la demande de tout intéressé.

(2) Ce certificat ou ce document fera foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la présente Convention.

ARTICLE 14.

L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité :

a) s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage;

b) s'il n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente Convention, ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 15.

Dans le cas où l'exploitant de plusieurs aéronefs fournit la sûreté prévue par la présente Convention sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une garantie de banque, la sûreté sera considérée comme couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs exploités, si le dépôt ou la garantie atteignent une somme fixée en réduisant le montant de la sûreté qu'il devrait fournir pour la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand nombre. Elle sera de plus considérée comme couvrant la pleine limite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle atteint la

b) in den vorm van een garantie, welke is gegeven door een bank, die voor dat doel binnen het grondgebied, waar het luchtvaartuig is ingeschreven, is toegelaten.

Die storting in baar geld en die garantie moeten worden aangevuld, zodra de bedragen, welke zij vertegenwoordigen, aan vermindering met het bedrag eener schadevergoeding zijn blootgesteld.

(3) De uit de verzekering voortspruitende vergoeding, de storting in baar geld en de bankgarantie moeten in het bijzonder en bij voorrang worden bestemd voor de betaling der vergoedingen, welke verschuldigd zijn uit hoofde van de in dit Verdrag bedoelde schade.

ARTIKEL 13.

(1) De aard, de omvang en de geldigheidsduur der hierboven in artikel 12 voorziene zekerheden worden, hetzij door een ambtelijke schriftelijke verklaring, hetzij door een ambtelijke vermelding in één der aan boord mede te voeren bescheiden vastgesteld. Die schriftelijke verklaring of dat stuk moet worden vertoond op elke vordering van het openbaar gezag of op verzoek van iederen belanghebbende.

(2) Die schriftelijke verklaring of dat stuk bewijst den toestand van het luchtvaartuig met betrekking tot de uit dit Verdrag voortvloeiende verplichtingen.

ARTIKEL 14.

De houder heeft niet het recht zich op de bepalingen van dit Verdrag, welke zijne aansprakelijkheid beperken, te beroepen :

a) indien bewezen wordt, dat de schade een gevolg is van grove schuld of opzet van den houder of zijn ondergeschikten, tenzij de houder bewijst, dat de schade een gevolg is van een fout bij de besturing, de leiding van de vaart of de navigatie of, indien het zijn ondergeschikten betreft, dat hij alle noodige maatregelen heeft genomen om de schade te verhinderen;

b) indien hij niet een der in dit Verdrag voorziene zekerheden heeft gesteld of indien de gestelde zekerheden niet geldig zijn of de aansprakelijkheid van den houder voor de schade, welke volgens de voorwaarden en de grenzen van dit Verdrag is veroorzaakt, niet dekken.

ARTIKEL 15.

In geval de houder van meer dan één luchtvaartuig de in dit Verdrag voorziene zekerheid verschaft in den vorm van een storting in baar geld of een bankgarantie, wordt de zekerheid geacht zijne aansprakelijkheid ten volle voor alle gebruikte luchtvaartuigen te dekken, indien de storting of de garantie een som bedraagt, bepaald door het bedrag der zekerheid, die hij voor zijne luchtvaartuigen te zamen zou moeten stellen, te verminderen met een derde, als hij twee luchtvaartuigen in bedrijf heeft en met de helft, als hij drie of een grooter aantal luchtvaartuigen in bedrijf heeft. Zij wordt bovendien geacht het volle bedrag

somme de 2,500,000 francs pour deux aéronefs ou de 3,000,000 de francs pour trois ou un plus grand nombre.

ARTICLE 16.

Pour connaître des actions en réparation des dommages sont compétentes dans le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes, au choix du demandeur : l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage, sans préjudice de l'action directe du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée.

ARTICLE 17.

(1) Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

(2) Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

(3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 18.

En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants droit.

ARTICLE 19.

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffre ronds.

ARTICLE 20.

(1) La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

(2) L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

der aansprakelijkheid voor alle luchtvaartuigen te dekken, als zij het bedrag van 2,500,000 frank voor twee luchtvaartuigen of van 3,000,000 frank voor drie of een grooter aantal bereikt.

ARTIKEL 16.

Om kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding van schade zijn binnen het grondgebied van ieder der Hooge Verdragsluitende Partijen ter keuze van den eischer bevestigd : de rechter van de woonplaats van den gedaagde en die van de plaats, waar de schade is toegebracht, zulks onverminderd de rechtstreekse vordering van den getroffen derde, tegen den verzekeraar in geval zulk een vordering kan worden ingesteld.

ARTIKEL 17.

(1) Deze vorderingen verjaren door één jaar, te rekenen van den dag der schade. Wanneer de getroffen persoon bewijst, dat hij hetzij van de schade, hetzij van de identiteit van den aansprakelijken persoon niet heeft kunnen kennis dragen, begint de verjaring te loopen vanaf den dag, waarop hij er kennis van heeft kunnen hebben.

(2) In elk geval verjaart de vordering door drie jaren van den dag af waarop de schade is veroorzaakt.

(3) De wijze van berekening der verjaring, zoomede de oorzaken van schorsing of stuiting der verjaring worden bepaald door de wet van het gerecht, voor hetwelk de vordering is aanhangig gemaakt.

ARTIKEL 18.

In geval van overlijden van den aansprakelijken persoon wordt de rechtsoverdracht ter zake van de aansprakelijkheid binnen de door dit Verdrag aangegeven grenzen tegen diens rechtverkrijgenden ingesteld.

ARTIKEL 19.

De in dit Verdrag in franken aangegeven bedragen worden geacht betrekking te hebben op den Franschen frank, gesteld of vijf en zestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendsten fijn. Zij kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers omgezet worden.

ARTIKEL 20.

(1) Dit Verdrag is van toepassing zoo dikwijls op het aardoppervlak binnen het grondgebied van een Hooge Verdragsluitende Partij schade is veroorzaakt door een luchtvaartuig, dat binnen het grondgebied van een andere Hooge Verdragsluitende Partij is ingeschreven.

(2) In den zin van dit Verdrag omvat de uitdrukking « grondgebied van Hooge Verdragsluitende Partij » elk grondgebied, dat is onderworpen aan het souverain gezag, aan de suzeriniteit, aan het protectoraat, aan het mandaat of aan het gezag van die Hooge Verdragsluitende Partij, ten aanzien waarvan die laatste bij het Verdrag Partij is.

ARTICLE 21.

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police.

ARTICLE 22.

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention.

ARTICLE 23.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

ARTICLE 24.

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

(2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 25.

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

(3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

ARTICLE 26.

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

ARTIKEL 21.

Dit Verdrag is niet van toepassing ten aanzien van militaire-, douane- en politieluchtvaartuigen.

ARTIKEL 22.

Dit Verdrag is niet van toepassing ten aanzien van de op het aardoppervlak veroorzaakte schade, waarvan de vergoeding wordt beheerscht door een vervoer- of arbeidscontract, hetwelk is gesloten tusschen den getroffen persoon en dengene, op wien een aansprakelijkheid volgens de bepalingen van dit Verdrag rust.

ARTIKEL 23.

Dit Verdrag is gesteld in de Fransche taal in één enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk Italië en waarvan een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de zorg der Regeering van het Koninkrijk Italië aan elk der belanghebbende Regeeringen zal worden overgelegd.

ARTIKEL 24.

(1) Dit Verdrag zal bekrachtigd worden. De bekrachtigingsoorkonden zullen worden nedergelegd in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk Italië, dat van die nederlegging kennis zal geven aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(2) Zoodra vijf bekrachtigingen zullen zijn nedergelegd, zal het Verdrag tusschen de Hooge Verdragsluitende Partijen, welke het hebben bekrachtigd, in werking treden op den negentigsten dag na de nederlegging van de vijfde bekrachtiging. Elke bekrachtiging, waarvan de nederlegging later geschiedt, zal negentig dagen na die nederlegging van kracht worden.

(3) De Regeering van het Koninkrijk Italië behoort aan elke der belanghebbende Regeeringen kennis te geven van den datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

ARTIKEL 25.

(1) Dit Verdrag zal na zijn inwerkingtreding voor toetreding zijn opengesteld.

(2) De toetreding heeft plaats door een kennisgeving, gericht tot de Regeering van het Koninkrijk Italië, die daarvan mededeeling zal doen aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(3) De toetreding wordt van kracht te beginnen met den negentigsten dag na de aan de Regeering van het Koninkrijk Italië gedane kennisgeving.

ARTIKEL 26.

(1) Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen kan dit Verdrag opzeggen door eene kennisgeving, gedaan aan de Regeering van het Koninkrijk Italië, die daarvan onmiddellijk mededeeling zal doen aan elke der belanghebbende Regeeringen.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

ARTICLE 27.

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

(2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

(4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

ARTICLE 28.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au premier janvier 1934.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

Pour l'Allemagne :

Reinhold RICHTER.
Dr Alfred WEGERDT.
Dr ALBRECHT.
Dr Jur. Otto RIESE.

(2) De opzegging wordt van kracht zes maanden na de kennisgeving van de opzegging en enkel ten aanzien van de Partij, die daartoe is overgegaan.

ARTIKEL 27.

(1) De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen ten tijde van de ondertekening, van de nederlegging van de bekrachtigingsoorkonde of van haar toetreding, verklaren, dat het aanvaarden van dit Verdrag niet geldt ten aanzien van het geheel of van een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden, of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit, gezag of suzeriniteit.

(2) De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen er later aan de Regeering van het Koninkrijk Italië kennis van geven, dat zij de bedoeling hebben dit Verdrag van toepassing te doen zijn ten aanzien van het geheel of een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden, of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit, gezag of suzeriniteit, dat aldus niet begrepen was onder hare oorspronkelijke verklaring.

(3) Zij kunnen er op elk oogenblik aan de Regeering van het Koninkrijk Italië kennis van geven, dat zij de bedoeling hebben de toepassing van dit Verdrag ten aanzien van het geheel of een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, overzeesche gebieden, mandaatsgebieden of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit, gezag of suzeriniteit, te doen ophouden.

(4) De Regeering van het Koninkrijk Italië zal elke der belanghebbende Regeeringen in kennis stellen van de kennisgevingen, welke overeenkomstig de beide vooraangaande alinea's zijn gedaan.

ARTIKEL 28.

Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen heeft de bevoegdheid, maar zulks niet eerder dan twee jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag, het bijeenkomen van een nieuwe Internationale Conferentie uit te lokken, met het doel de verbeteringen na te gaan, welke in dit Verdrag zouden kunnen worden aangebracht. Zij zal zich te dien einde wenden tot de Regeering der Fransche Republiek, die de maatregelen zal treffen noodig om die Conferentie voor te bereiden.

Dit Verdrag, gesloten te Rome, op den 29^e Mei 1933, blijft open voor ondertekening tot den 1^{ste} Januari 1934.

Ter oorkonde waarvan, de wederzijdsche Gevolmachtigden dit Verdrag hebben geteekend.

Voor Duitschland :

Reinhold RICHTER.
Dr Alfred WEGERDT.
Dr ALBRECHT.
Dr Jur. Otto RIESE.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

La Délégation des Etats-Unis d'Amérique déclare que la Convention s'appliquera seulement dans les limites continentales des Etats-Unis d'Amérique à l'exclusion du territoire de l'Alaska.

John C. COOPER Jr.
JAECKEL.
John JAY IDE.

Pour l'Autriche :

GRUENEBAUM.
STROBELE.

Pour la Belgique :

H. DE VOS.

Pour le Brésil :

Alcibiades PEÇANHA.
Trajano MEDEIROS do PAÇO.

Pour le Danemark :

L. INGERSLEV.
Knud GREGERSEN.

Pour El Salvador :

A. SANDOVAL.

Pour l'Espagne :

Juan F. de RANERO.
Alejandro ARIAS SALGADO.

Pour la France :

A. de LAPRADELLE.
George RIPERT.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :

A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.

et pour l'Inde :

A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :

De afvaardiging der Vereenigde Staten van Amerika verklaart dat het Verdrag slechts binnen de continentale grenzen der Vereenigde Staten van Amerika zal toegepast worden met uitsluiting van het grondgebied van Alaska.

John C. COOPER Jr.
JAECKEL.
John JAY IDE.

Voor Oostenrijk :

GRUENEBAUM.
STROBELE.

Voor België :

H. DE VOS.

Voor Brazilië :

Alcibiades PEÇANHA.
Trajano MEDEIROS do PAÇO.

Voor Denemarken :

L. INGERSLEV.
Knud GREGERSEN.

Voor El Salvador :

A. SANDOVAL.

Voor Spanje :

Juan F. de RANERO.
Alejandro ARIAS SALGADO.

Voor Frankrijk :

A. de LAPRADELLE.
George RIPERT.

Voor Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.

en voor Indië :

A. H. DENNIS.
A. W. BROWN.

Pour le Guatemala :

J. HERRERA.
Federico G. MURGA.

Pour l'Italie :

A. GIANNINI.

Pour la Lithuanie :

V. CARNECKIS.

Pour la Norvège :

M. MJOELLNER.

Pour la Pologne :

Léon BABINSKI.

Pour la Roumanie :

D. I. GHICA.
Al. CANTACUZINO PASCANU.
Et. VERON.

Pour Saint-Marin :

GOZI.

Pour la Suisse :

F. HESS.
CLERC.

Pour la Tchécoslovaquie :

SZALATNAY.
Dr Jur. J. NETIK.

Pour la Turquie :

H. VASSIF (8-6-33).

Voor Guatemala :

J. HERRERA.
Federico G. MURGA.

Voor Italië :

A. GIANNINI.

Voor Litauen :

V. CARNECKIS.

Voor Noorwegen :

M. MJOELLNER.

Voor Polen :

Léon BABINSKI.

Voor Roemenië :

D. I. GHICA.
Al. CANTACUZINO PASCANU.
Et. VERON.

Voor San-Marino :

GOZI.

Voor Zwitserland :

F. HESS.
CLERC.

Voor Tsjechoslowakije :

SZALATNAY.
Dr Jur. J. NETIK.

Voor Turkije :

H. VASSIF (8-6-33).