

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

14 FÉVRIER 1962.

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole signé à La Haye, le 28 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929, ont été approuvés par la loi du 7 avril 1936 et le dépôt de l'instrument de ratification a eu lieu le 13 juillet suivant.

Cette Convention qui est actuellement d'une application quasi universelle, fixe les règles de responsabilité du transporteur aérien, relatives au transport international des passagers, des bagages et du fret.

Compte tenu du développement des transports aériens internationaux et de l'évolution sociale, le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.) et ultérieurement le Comité Juridique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) ont étudié l'opportunité d'une révision de la Convention. Le projet de Protocole préparé et recommandé par cet organisme a été discuté à la Conférence diplomatique internationale de droit privé aérien tenue à La Haye en septembre 1955. Le texte définitif du Protocole élaboré par cette Conférence a été ouvert à la signature le 28 septembre 1955.

Ce Protocole modifie et complète la Convention de 1929. Les innovations principales sont :

1. Les articles 3 à 11 de la Convention prévoient certaines obligations extrêmement détaillées au sujet du contenu des

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

14 FEBRUARI 1962.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het Internationale luchtvervoer en het Additioneel Protocol, getekend te Warschau op 12 oktober 1929, zijn bij de wet van 7 april 1936 goedgekeurd en de nederlegging van de akte van bekrachtiging heeft de 13^e juli daaropvolgend plaats gehad.

Dit Verdrag, hetwelk heden vrijwel over de gehele wereld van toepassing is, bepaalt de regels van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder met betrekking tot het internationaal vervoer van passagiers, bagage en vracht.

Rekening gehouden met de ontwikkeling van het internationale luchtvervoer en de sociale evolutie, hebben het Internationaal Technisch Comité van Juridische Luchtvaart-experten (C.I.T.E.J.A.) en nadien het Juridisch Comité van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) de raadzaamheid van een herziening van het Verdrag nagegaan. Het door dit organisme voorbereid en aanbevolen ontwerp van Protocol werd op de in september 1955 te 's-Gravenhage gehouden internationale diplomatieke Conferentie van privaat luchtvaartrecht besproken. De door deze conferentie opgestelde definitieve tekst van het Protocol werd op 28 september 1955 voor ondertekening opgesteld.

Dit Protocol wijzigt het Verdrag van 1929 en vult het aan. De voornaamste nieuwigheden zijn :

1. De artikelen 3 tot 11 van het Verdrag voorzien zekere uiterst gedetailleerde verplichtingen voor wat betreft de

titres de transport : le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien. Le fait de ne pas émettre ces titres, ou l'omission de certaines mentions, entraîne pour le transporteur une sanction qui consiste à le priver du droit de se prévaloir des dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Devant le développement des transports aériens, il est de plus en plus difficile pour les transporteurs de se conformer dans tous les détails, aux exigences de la Convention. Modifiant certains des articles précités, le Protocole autorisera l'emploi de titres de transport plus simples.

2. Le Protocole supprime une équivoque en explicitant que rien dans la Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

3. En supprimant le § 2 de l'article 20 de la Convention, le Protocole élimine le régime de responsabilité discriminatoire pour le transport des marchandises et des bagages.

4. La Convention établit au profit des usagers du transport aérien une présomption de faute dans le chef du transporteur, tandis que celui-ci trouve une compensation dans la limitation de la responsabilité s'il est satisfait aux conditions de la Convention.

Bien que la sécurité des transports aériens se soit améliorée considérablement, il reste toujours difficile, sinon impossible pour les intéressés, d'établir la preuve de la faute du transporteur. Le principe de la présomption de faute de ce dernier est donc conservé pour l'appréciation de la responsabilité. Toutefois, l'évolution sociale, confirmée déjà par des jugements de tribunaux où des indemnités supérieures aux limites de responsabilité fixées par la Convention ont été accordées en réparation de dommages corporels causés à des personnes lors de transports aériens non régis par cette Convention, justifie une augmentation de ces limites. Le Protocole soumis à votre approbation double les montants prévus pour les dommages aux personnes et les porte à 250 000 francs, or, soit actuellement environ 825 000 francs belges. Une augmentation analogue ne se justifiait pas pour le transporteur des bagages et des marchandises où les indemnités prévues par la Convention sont très raisonnables. Les envois précieux peuvent d'ailleurs faire l'objet d'une assurance complémentaire spéciale.

En vue d'assurer la stabilité et l'uniformité du montant maximum de la responsabilité, les sommes ont été rattachées à un étalon or défini. Cette méthode met les personnes lésées à l'abri des fluctuations éventuelles des monnaies nationales et laisse au tribunal le soin de fixer en monnaie nationale le montant de l'indemnité qu'il alloue par son jugement.

5. Aux termes de l'article 25 de la Convention, le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son « dol » ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

Ce texte est la source de difficultés d'interprétations parce que le « dol », notion du Droit romain, est demeuré incompris des tribunaux de plusieurs pays.

Le Protocole tend à provoquer la création d'une jurisprudence plus uniforme dans ce domaine en stipulant que les limites de responsabilité ne s'appliquent pas s'il est trouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission fait par le transporteur ou par ses préposés agissant dans

inhoud van de vervoerdocumenten : reisbillet, bagagebillet en luchtvrachtbrief. Het feit van deze documenten niet uit te reiken, of het weglaten van zekere vermeldingen, brengt voor de vervoerder een sanctie mede die er in bestaat hem het recht te ontzeggen zich op de bepalingen welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, te beroepen.

Ten overstaan van de ontwikkeling van het luchtvervoer is het voor de vervoerders steeds moeilijker zich in alle details te schikken naar de eisen van het Verdrag. Door zekere van voormelde artikelen te wijzigen staat het Protocol het gebruik van eenvoudiger vervoerdocumenten toe.

2. Het Protocol heft een onzekerheid op door uitdrukkelijk te verklaren dat niets in het Verdrag de uitgifte van een verhandelbare luchtvrachtbrief belet.

3. Door § 2 van artikel 20 van het Verdrag vervallen te verklaren, schakelt het Protocol het ongelijke aansprakelijkheidsstelsel voor het vervoer van goederen en bagage uit.

4. Het Verdrag vestigt in het voordeel van de gebruikers van het luchtvervoer, een vermoeden van fout in hoofde van de vervoerder; terwijl deze laatste hiervoor een compensatie vindt in de begrenzing van zijn aansprakelijkheid indien aan de voorwaarden van het Verdrag is voldaan.

Hoewel de veiligheid van het luchtvervoer aanzienlijk is verbeterd, blijft het voor de belanghebbenden steeds moeilijk, zo niet onmogelijk, de fout van de vervoerder te bewijzen. Het principe van het vermoeden van de fout van deze laatste is derhalve voor de aansprakelijkheidsbeoordeling behouden gebleven. De maatschappelijke evolutie evenwel, reeds bevestigd door vonnissen van rechtbanken waarbij, in gevallen van niet door het Verdrag beheerste luchtvervoer in herstel van lichamelijke schade veroorzaakt aan personen, vergoedingen werden toegekend die hoger waren dan de door het Verdrag bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen, rechtvaardigde een verhoging van deze beperkingen. Het aan uwe goedkeuring onderworpen Protocol verdubbelt de bedragen voor de schade aan personen voorzien, en brengt ze op 250 000 goudfranken, hetzij heden ongeveer 825 000 Belgische franken. Een gelijkaardige verhoging rechtvaardigde zich niet voor het vervoer van bagage en goederen voor dewelke de bij het Verdrag voorziene vergoedingen zeer redelijk zijn. De waardevolle zendingen kunnen trouwens het voorwerp uitmaken van een bijzondere bijkomende verzekering.

Ten einde de stabiliteit en de eenvormigheid van het maximumbedrag der aansprakelijkheid te verzekeren, werden de sommen aan een bepaalde goudstandaard gekoppeld. Deze methode stelt de benadeelde personen tegen eventuele schommelingen der nationale munten veilig en geeft aan de rechtbank opdracht het bedrag van de vergoeding, hetwelk het door zijn vonnis toekent, in nationale munt te bepalen.

5. Luidens de bewoordingen van artikel 25 van het Verdrag heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, indien de schade het gevolg is van zijn « opzet » of van schuld zijnerzijds, die volgens de wet van de rechter, voor wie de vordering aanhangig wordt gemaakt, met opzet gelijk gesteld wordt.

Deze tekst is de bron van interpretatiemoeilijkheden vermits het « opzet », begrip uit het Romeins Recht, door de rechtbanken van meerdere landen onbegrepen is gebleven.

Het Protocol strekt ertoe het tot stand komen van een meer eenvormige rechtspraak op dit gebied uit te lokken door te bepalen dat de aansprakelijkheidsbeperkingen niet van toepassing zijn indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een daad of van een nalatigheid van de

l'exercice de leurs fonctions, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

6. La Convention ne prévoit expressément des limitations de responsabilité qu'au profit du seul transporteur. Dans certaines circonstances, les personnes lésées pourraient essayer d'obtenir une indemnité plus élevée en intentant également une action contre l'un de ses préposés.

Le Protocole prévoit maintenant que celui-ci, s'il prouve qu'il agit dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur.

Le Protocole précise aussi que le montant total des réparations qui peuvent être obtenues des actions intentées contre le transporteur et ses préposés ne peut pas dépasser les dites limites.

7. Le Protocole règle également une série de problèmes de moindre importance que l'expérience a mis en lumière. Ce sont :

- la détermination de la partie des bagages enregistrés ou des marchandises d'un envoi pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur, en cas de perte, avarie ou retard (Protocole, art. XI, 2, b);
- l'allocation d'une indemnité particulière pour dépenses et frais de procès (art. XI, 4);
- la possibilité du transporteur de s'exonérer contractuellement des dommages résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées (art. XII);
- la prolongation des délais de protestation accordés aux destinataires (art. XV);
- la modification des modalités d'application de la Convention aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires et l'extension de cette application aux transports effectués lors des vols préalables à l'établissement d'une liaison régulière (art. XVI);
- l'éclaircissement en ce qui concerne l'usage du terme « Hautes Parties Contractantes » dans les articles 37, deuxième alinéa et 40, premier alinéa et les autres articles de la Convention (art. XVII).

Les modifications établies par le Protocole constituent un progrès réel par rapport à la législation actuelle. Il s'indique donc que la Belgique procède à sa ratification.

Le projet de loi ci-joint, outre qu'il soumet le Protocole à l'approbation du Parlement, apporte les modifications requises à la loi du 7 avril 1936 approuvant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et le Protocole additionnel signés à Varsovie le 12 octobre 1929.

L'article 2 a pour objet d'assimiler le Protocole à la Convention en ce qui concerne l'application de l'article 2 de la loi du 7 avril 1936. Cette dernière disposition avait pour objet d'étendre les effets de la Convention de Varsovie aux transports effectués à l'intérieur du territoire belge.

L'article 3 remplace l'article 3 de la loi du 7 avril 1936 qui s'est révélé, dans la pratique, être une disposition assez malencontreuse.

vervoerder of van zijn in de uitoefening van een dienstbetrekking handelende ondergeschikten, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.

6. Het Verdrag voorziet slechts uitdrukkelijk aansprakelijkheidsgrenzen in het voordeel van de vervoerder alleen. In sommige omstandigheden konden de benadeelde personen trachten een hogere vergoeding te bekomen door eveneens een vordering in te stellen tegen een van zijn ondergeschikten.

Het Protocol voorziet heden dat deze, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn dienstbetrekking heeft gehandeld, zich zal kunnen beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen waarop de vervoerder aanspraak kan maken.

Het Protocol bepaalt tevens dat het totale bedrag der vergoedingen die door de tegen de vervoerder en zijn ondergeschikten ingestelde vorderingen kunnen verkregen worden, genoemde grenzen niet mag overschrijden.

7. Het Protocol regelt eveneens een reeks problemen van minder belang dewelke door de ervaring in het licht werden gesteld. Het zijn :

- de bepaling van het gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen van een zending dat ingeval van verlies, beschadiging of vertraging, in aanmerking genomen wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrenzen van de vervoerder (Protocol, art. XI, 2, b);
- de toekenning van een bijzondere vergoeding voor gerechtskosten en proceskosten (art. XI, 4);
- de mogelijkheid voor de vervoerder zich contractueel te bevrijden van de schade voortvloeiend uit de aard of het eigen gebrek van de vervoerde goederen (art. XII);
- de verlenging van de aan de geadresseerde toegekende termijnen om protest te doen (art. XV);
- de wijziging van de toepassingsmodaliteiten van het Verdrag op vervoer dat in bijzondere omstandigheden wordt uitgevoerd en de uitbreiding van deze toepassing op het vervoer uitgevoerd ter gelegenheid van vluchten die aan het instellen van een geregelde verbinding voorafgaan (art. XVI);
- de verduidelijking ten aanzien van het gebruik van de term « Hoge Verdragsluitende Partijen » in de artikelen 37, tweede alinea en 40, eerste alinea, en de overige artikelen van het Verdrag (art. XVII).

De door het Protocol ingevoerde wijzigingen betekenen een wezenlijke vooruitgang ten overstaan van de huidige wetgeving. Het is derhalve aangewezen dat België tot de bekrachtiging ervan overgaat.

Bijgevoegd ontwerp van wet onderwerpt het Protocol aan de goedkeuring van het Parlement en brengt tevens de nodige wijzigingen aan de wet van 7 april 1936 tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer en van het Additioneel Protocol getekend te Warschau op 12 oktober 1929.

Artikel 2 strekt er toe het Protocol gelijk te stellen met het Verdrag wat de toepassing van artikel 2 van de wet van 7 april 1936 betreft. Laatstgenoemde voorziening had voor doel de uitwerking van het Verdrag van Warschau ook toepasselijk te maken op de transporten uitgevoerd binnen het Belgisch grondgebied.

Artikel 3 vervangt het artikel 3 van de wet van 7 april 1936 waarvan in de praktijk gebleken is dat het een minder gelukkige beschikking is.

Cet article fixait en effet *ne varietur* la contrevaletur de 125 000 francs prévue par la Convention en tenant compte uniquement de la valeur du franc belge au moment de la ratification de la Convention. Il est à peine besoin de souligner que depuis cette date les dévaluations successives du franc belge par rapport à l'or ont altéré très sensiblement la valeur de la traduction monétaire effectuée par le législateur. Cette obligation des tribunaux belges de respecter cette fixation légale, aux termes de laquelle 250 000 francs constituent l'équivalent de 125 000 francs français-or, quelles que soient les dépréciations ultérieures du franc, a eu pour effet de provoquer une certaine désertion de nos tribunaux dans le chef des parties lésées. L'article 28 de la Convention de Varsovie accorde en effet au demandeur un certain choix de la juridiction devant laquelle il entend poursuivre son action.

L'article 3 du projet a pour but, tout en se conformant à l'article XI, § 5, du Protocole, de corriger cette anomalie sans attendre la mise en vigueur de ce Protocole, en prévoyant que la conversion de sommes indiquées en francs-or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur or de la monnaie nationale à la date du jugement.

Le projet de loi soumis à votre approbation entrera en vigueur conformément à la loi belge. Quant à l'entrée en vigueur effective de la Convention amendée et dès lors l'application de toutes les dispositions nouvelles, elle n'aura lieu que le nonantième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion du Protocole. Cette date sera publiée au *Moniteur belge*.

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

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

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Dit artikel stelde inderdaad *ne varietur* de tegenwaarde van 125 000 frank voorzien in het Verdrag, uitsluitend vast op grond van de waarde van de Belgische frank op het ogenblik van de bekrachtiging van het Verdrag. Het hoeft nauwelijks onderlijnd dat sinds die datum de opeenvolgende muntontwaardingen van de Belgische frank ten overstaan van het goud, de monetaire verhouding door de wetgever vastgesteld op aanzienlijke wijze hebben aangetast. De aan de Belgische rechtbanken door de wetgever opgelegde verplichting om 250 000 Belgische frank voor de juiste tegenwaarde van 125 000 Franse goudfranken te houden, wat ook de invloed van latere muntontwaardingen mocht zijn, heeft dan ook tot gevolg gehad dat de benadeelde partijen zich in een zekere mate van onze rechtbanken hebben afgekeerd. Artikel 28 van het Verdrag van Warschau laat inderdaad aan de eiser een zekere keuze wat de rechtsmacht betreft voor dewelke hij zijn vordering wenst in te leiden.

Zich schikkend naar artikel XI, § 5, van het Protocol beoogt artikel 3 van het ontwerp deze anomalie weg te werken maar zonder de invoeging van het Protocol zelf af te wachten. Er wordt namelijk voorzien dat ingeval van een proces, de omzetting van de in goudfranken aangegeven bedragen zal geschieden overeenkomstig de goudwaarde van de nationale munt op de datum van het vonnis.

Het aan uw goedkeuring voorgelegde wetsontwerp zal in werking treden overeenkomstig de Belgische wet. Wat het daadwerkelijk van kracht worden van het gewijzigd Verdrag, en derhalve de toepassing van alle nieuwe bepalingen betreft, dit zal slechts geschieden de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging van het Protocol. Deze datum zal in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

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

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

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 14 décembre 1961, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation du Protocole signé à La Haye, le 28 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929 », a donné le 15 janvier 1962 l'avis suivant :

Le projet de loi a pour objet l'approbation du Protocole, signé à La Haye le 28 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

C'est par erreur que l'Exposé des Motifs cite, en commentant l'article 2 du projet de loi, une loi du 24 septembre 1936. Il s'agit de toute évidence de la loi du 7 avril 1936 qui a été publiée au *Moniteur belge* du 24 septembre 1936 et figure sous cette date à la *Pasinomie*.

Le troisième article du projet remplace l'article 3 de la loi du 7 avril 1936 et le quatrième abroge cet article.

L'article dont l'abrogation est proposée est rédigé comme suit :

« Art. 3. — Tant pour les transports régis par ladite Convention que pour ceux effectués à l'intérieur du pays, conformément à l'article 2 ci-dessus, la limitation de responsabilité du transporteur, prévue à l'article 22 de la Convention, est fixée à 250 000 francs par voyageur, 500 francs par kilogramme de bagages enregistrés et de marchandises et 10 000 francs par voyageur pour les objets dont celui-ci conserve la garde. »

La loi approuvant la Convention du 12 octobre 1929 était donc inspirée par le souci de respecter de manière absolue le caractère libératoire des paiements en monnaie nationale. A cet effet, elle avait converti en francs belges les sommes mentionnées en monnaie étrangère à l'article 22 de la Convention.

L'article 3 (*nouveau*) prévoit la conversion en monnaie belge des sommes indiquées en francs dans la Convention avec une référence à la valeur or.

Cette disposition nouvelle ne soulève pas d'objection car il y a lieu d'observer que les controverses qui s'étaient élevées au sujet de la clause « valeur or » ont été tranchées sans équivoque par la jurisprudence, dans le sens de sa validité (Cass., 12 mai 1932, *Pas.*, 1932, I, 167; Cass., 1^{er} mars 1945, *Pas.*, 1945, I, 128).

Dans ces conditions le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de
MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
L. MOUREAU, *conseiller d'Etat*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;
P. DE VISSCHER, *assesseur de la section de législation*;
J. ROLAND, *assesseur de la section de législation*;
C. ROUSSEAU, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS. Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, auditeur général adjoint.

Le Greffier,
(s.) C. ROUSSEAU.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 14^e december 1961 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer », heeft de 15^e januari 1962 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp van wet strekt tot goedkeuring van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer.

Bij vergissing verwijst de Memorie van Toelichting, in de commentaar bij artikel 2 van het ontwerp van wet, naar een wet van 24 september 1936. Het moet zijn de wet van 7 april 1936, die in het *Belgisch Staatsblad* van 24 september 1936 is bekendgemaakt en onder die datum in de *Pasinomie* is opgenomen.

Het derde artikel van het ontwerp vervangt artikel 3 van de wet van 7 april 1936, en het vierde artikel heft het op.

Het artikel waarvan de opheffing wordt voorgesteld, luidt als volgt :

« Art. 3. — Zowel voor het vervoer door gezegd Verdrag beheerst als voor datgene in het land zelf ondernomen overeenkomstig bovenstaand artikel 2, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder, voorzien in artikel 22 van het Verdrag, beperkt tot 250 000 frank per reiziger, 500 frank per kilogram aangegeven bagage en goederen en 10 000 frank per reiziger voor de voorwerpen welke deze laatste bij zich houdt. »

De wet tot goedkeuring van het Verdrag van 12 oktober 1929 ging dus uit van de zorg om de regel, dat de landsmunt het wettig betaalmiddel is, ten volle te eerbiedigen. Te dien einde had zij de bedragen welke artikel 22 van het Verdrag in vreemde munt vermeldde, in Belgische frank omgerekend.

Het nieuwe artikel 3 bepaalt, dat de bedragen, die het Verdrag in franks aangeeft, in Belgische munt worden omgerekend overeenkomstig de goudwaarde.

Tegen deze nieuwe bepaling is geen bezwaar, want bij betwistingen die gerezen waren in verband met de « goudwaarde »-clausule, heeft de rechtspraak ondubbelzinnig tot de geldigheid ervan besloten (Cass., 12 mei 1932, *Pas.*, 1932, I, 167; Cass., 1 maart 1945, *Pas.*, 1945, I, 128).

Bij het ontwerp zijn derhalve geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter*;
L. MOUREAU, *raadsheer van State*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;
P. DE VISSCHER, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
J. ROLAND, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
C. ROUSSEAU, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS. Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) C. ROUSSEAU.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article premier.

Le Protocole signé à La Haye, le 28 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, sortira son plein et entier effet.

Art. 2.

Aussi longtemps que le Protocole sera en vigueur à l'égard de la Belgique, les Belges comme les étrangers pourront revendiquer à leur profit l'application de ses dispositions. Elles s'appliqueront à tout transport de personnes, bagages ou marchandises effectué dans les conditions prévues par la Convention, même lorsque le point de départ et le point de destination sont situés en territoire belge.

Art. 3.

La conversion en monnaie belge des sommes indiquées en francs dans ladite Convention, ainsi que dans ledit Protocole et se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin, s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de la monnaie belge à la date du jugement.

Art. 4.

Est abrogé l'article 3 de la loi du 7 avril 1936 approuvant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et le Protocole additionnel, signés à Varsovie, le 12 octobre 1929.

Donné à Bruxelles, le 6 février 1962.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

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

Le Ministre des Communications,

P.-H. SPAAK.

A. BERTRAND.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Artikel één.

Het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Protocol tot wijziging van het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

Zolang het Protocol ten aanzien van België van kracht is, kunnen de Belgen evenals de vreemdelingen het voordeel van de toepassing zijner bepalingen opeisen. Zij zijn van toepassing op elk vervoer van personen, bagage of goederen in de voorwaarden, bij het Verdrag voorzien, zelfs zo het vertrekpunt en het punt van bestemming op Belgisch grondgebied zijn gelegen.

Art. 3.

De omzetting in Belgische munt van de in gezegd Verdrag evenals in gezegd Protocol, in francs aangegeven bedragen, en betrekking hebbend op een munteenheid gesteld op vijftien en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn zal, in geval van een proces, geschieden overeenkomstig de goudwaarde van de Belgische munt op de datum van het vonnis.

Art. 4.

Het artikel 3 van de wet van 7 april 1936 tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, en van het Additioneel Protocol, getekend te Warschau op 12 oktober 1929, wordt ingetrokken.

Gegeven te Brussel, 6 februari 1962.

VAN KONINGSWEGE :

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

De Minister van Verkeerswezen,

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL SIGNED A VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929.

Les Gouvernements soussignés,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.

Amendements à la Convention.

Article premier.

A l'article premier de la Convention :

a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Est qualifié *transport international*, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention. »

b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat. »

Art. II.

A l'article 2 de la Convention :

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. »

Art. III.

A l'article 3 de la Convention :

a) l'alinéa 1^{er} est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

» a) l'indication des points de départ et de destination;

» b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

» c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur,

PROTOCOL TOT WIJZIGING VAN HET TE WARSCHAU OP 12 OKTOBER 1929 ONDERTEKENDE VERDRAG TOT HET BRENGEN VAN EENHEID IN ENIGE BEPALINGEN INZAKE HET INTERNATIONALE LUCHTVERVOER.

De Regeringen welke dit Protocol hebben ondertekend,

Overwegende, dat het wenselijk is het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, te wijzigen,

Zijn overeengekomen als volgt :

EERSTE HOOFDSTUK.

Wijzigingen in het Verdrag.

Eerste artikel.

In het eerste artikel van het Verdrag :

a) vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Onder *internationaal vervoer* in de zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer, waarbij volgens de overeenkomst tussen partijen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee Hoge Verdragsluitende Partijen, hetzij op het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, zelfs indien deze Staat geen Hoge Verdragsluitende Partij is. Het vervoer, zonder een zodanige tussenlanding, tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij, wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit Verdrag. »

b) vervalt lid 3 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 3. Het vervoer, te bewerkstelligen door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de Partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst, dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid, dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde Staat. »

Art. II.

In artikel 2 van het Verdrag :

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Dit Verdrag is niet van toepassing op het vervoer van post en postpakketten. »

Art. III.

In artikel 3 van het Verdrag :

a) vervalt lid 1 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 1. Bij het vervoer van reizigers moet een reisbillet worden uitgereikt bevattende :

» a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

» b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;

» c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien reizigers een reis ondernemen met een eindbestemming of een tussenlanding in een ander land dan het land van vertrek, hun vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijke letsels, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage, beperkt. »

b) vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Het reisbillet vormt, behoudens tegenbewijs, het bewijs van het sluiten van en de voorwaarden van de vervoersovereenkomst. Het ontbreken van het reisbillet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies daarvan heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoersovereenkomst, welke desondanks zal zijn

le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1, c, du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

Art. IV.

A l'article 4 de la Convention :

a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er}, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir :

» a) l'indication des points de départ et de destination;

» b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

» c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1, c, ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1, c, du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Art. V.

A l'article 6 de la Convention :

l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef. »

Art. VI.

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La lettre de transport aérien doit contenir :

» a) l'indication des points de départ et de destination;

» b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

» c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises. »

Art. VII.

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Art. VIII.

A l'article 10 de la Convention :

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la respon-

onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de reiziger met toestemming van de vervoerder aan boord gaat, zonder dat een reisbillet is uitgereikt, of indien het reisbillet niet de in lid 1, c, van dit artikel vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22. »

Art. IV.

In artikel 4 van het Verdrag :

a) vervallen de leden 1, 2 en 3 en worden vervangen door de volgende bepalingen :

« 1. Bij het vervoer van aangegeven bagage moet een bagagebillet worden uitgereikt, dat, tenzij het is gecombineerd met of opgenomen in een met de bepalingen van artikel 3, lid 1, overeenstemmend reisbillet, dient te bevatten :

» a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

» b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkel Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, een aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;

» c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien het vervoer een eindbestemming of een tussenlanding medebrengt in een ander land dan het land van vertrek, dit vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt. »

b) vervalt lid 4 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Het bagagebillet vormt, behoudens tegenbewijs, het bewijs van het aangeven van de bagage en van de voorwaarden van de vervoersovereenkomst. Het ontbreken van het bagagebillet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies daarvan heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoersovereenkomst, welke desondanks zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de vervoerder de bagage aanneemt zonder dat een bagagebillet is uitgereikt, of indien het bagagebillet, ingeval het niet is gecombineerd met of opgenomen in een met de bepalingen van artikel 3, lid 1, c, overeenstemmend reisbillet, niet de in lid 1, c, van dit artikel vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22, lid 2. »

Art. V.

In artikel 6 van het Verdrag :

vervalt lid 3 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 3. De handtekening van de vervoeder moet worden geplaatst vóór het inladen van de goederen in het luchtvaartuig. »

Art. VI.

Artikel 8 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De luchtvrachtbrief dient te bevatten :

» a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

» b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, een aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;

» c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien het vervoer een eindbestemming of een tussenlanding medebrengt in een ander land dan het land van vertrek, dit vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van lading beperkt. »

Art. VII.

Artikel 9 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Indien goederen met toestemming van de vervoerder in het luchtvaartuig worden geladen zonder dat een luchtvrachtbrief is opgemaakt, of indien de luchtvrachtbrief niet de in artikel 8, lid c, vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22, lid 2. »

Art. VIII.

In artikel 10 van het Verdrag :

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Hij draagt de aansprakelijkheid voor alle schade, die door de vervoerder of door anderen, voor wie de vervoerder aansprakelijk is,

sabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »

Art. IX.

A l'article 15 de la Convention :

l'alinéa suivant est inséré :

« 3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable. »

Art. X.

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

Art. XI.

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 22. — 1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

» 2. a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

» b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

» 3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

» 4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance, si celle-ci est postérieure à ce délai.

» 5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents 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 en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement. »

Art. XII.

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1^{er}, et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

« 2. L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées. »

Art. XIII.

A l'article 25 de la Convention

les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent

als gevolg van onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige mededelingen en verklaringen van de afzender wordt geleden. »

Art. IX.

Aan artikel 15 van het Verdrag :

wordt het volgende lid toegevoegd :

« 3. Niets in dit Verdrag belet de uitgifte van een verhandelbare luchtvrachtbrief. »

Art. X.

Lid 2 van artikel 20 van het Verdrag vervalt.

Art. XI.

Artikel 22 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 22. — 1. Bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens elke reiziger beperkt tot het bedrag van tweehonderd vijftig duizend francs. In het geval dat volgens de wet van de rechter, voor wie de vordering wordt aanhangig gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in de vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente die grens niet te boven gaan. Evenwel kan de reiziger door een bijzondere overeenkomst met de vervoerder een hogere grens voor de aansprakelijkheid bepalen.

» 2. a) Bij het vervoer van aangegeven bagage en van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van tweehonderdvijftig francs per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van de colli aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst, dat deze het werkelijk belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

» b) Bij verlies, beschadiging of vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder alleen in aanmerking genomen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli. Indien evenwel het verlies, de beschadiging of de vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp de waarde van andere colli, gedekt door hetzelfde bagagebiljet of dezelfde luchtvrachtbrief, beïnvloedt, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

» 3. Voor wat betreft de voorwerpen, welke de reiziger bij zich houdt, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot vijfduizend francs per reiziger.

» 4. De in dit artikel vastgestelde grenzen beletten de rechter niet om volgens zijn wet daarenboven nog het geheel of een gedeelte van de rechtskosten en van de overige proceskosten, welke door de eiser zijn gemaakt, toe te wijzen. De voorgaande bepaling is niet van toepassing, indien het bedrag van de toegewezen schadevergoeding, hierbij niet inbegrepen gerechts- en andere proceskosten, niet het bedrag te boven gaat, hetwelk de vervoerder schriftelijk aan de eiser heeft aangeboden binnen een termijn van zes maanden gerekend vanaf de datum van het voorval, hetwelk de schade veroorzaakte, of vóór de aanvang van het proces, indien dit na die termijn aanhangig is gemaakt.

» 5. De in dit artikel in francs aangegeven bedragen worden geacht betrekking te hebben op een munteenheid gesteld op vijftienste en een half miligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Deze bedragen kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers worden omgezet. De omzetting van deze bedragen in niet op goud berustende nationale munt zal in geval van een proces geschieden overeenkomstig de goudwaarde van zodanige munt op de datum van het vonnis. »

Art. XII.

In artikel 23 van het Verdrag wordt de bestaande bepaling genummerd lid 1 en wordt het volgende lid 2 toegevoegd :

« 2. Lid 1 van dit artikel is niet van toepassing op bepalingen betreffende verlies of schade tengevolge van de aard of eigen gebrek van de vervoerde goederen. »

Art. XIII.

In artikel 25 van het Verdrag :

vervallen de leden 1 en 2 en worden vervangen door de volgende bepalingen :

« De in artikel 22 vermelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van

pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions. »

Art. XIV.

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Art. 25 A. — 1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

» 2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

» 3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

Art. XV.

À l'article 26 de la Convention :

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. »

Art. XVI.

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. »

Art. XVII.

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Art. 40 A. — 1. A l'article 37, alinéa 2, et à l'article 40, alinéa 1^{er}, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *Etat*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un *Etat* dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

» 2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un *Etat*, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures. »

CHAPITRE II.

Champ d'application de la Convention amendée.

Art. XVIII.

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux *Etats* parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul *Etat* partie au présent Protocole si une escale est prévue dans le territoire d'un autre *Etat*.

CHAPITRE III.

Dispositions protocolaires.

Art. XIX.

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955*.

toepassing indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een daad of een nalatigheid van de vervoerder of van zijn ondergeschikten, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, voor zover in geval van een daad of een nalatigheid van ondergeschikten tevens wordt bewezen, dat dezen handelden in de uitoefening van hun dienstbetrekking. »

Art. XIV.

Na artikel 25 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd :

« Art. 25 A. — 1. Indien een geding wordt aanhangig gemaakt tegen een ondergeschikte van de vervoerder op grond van schade, als bedoeld in dit Verdrag, zal deze ondergeschikte, indien hij bewijst, dat hij in de uitoefening van zijn dienstbetrekking heeft gehandeld, zich kunnen beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen, waarop de vervoerder zelf zich krachtens artikel 22 kan beroepen.

» 2. Het totale bedrag van de schadevergoeding, welke in dat geval van de vervoerder en van zijn ondergeschikten kan worden verkregen, mag de genoemde grenzen niet overschrijden.

» 3. De bepalingen van de leden 1 en 2 van dit artikel zijn niet van toepassing indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een daad of een nalatigheid van de ondergeschikte, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn. »

Art. XV.

In artikel 26 van het Verdrag :

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder, onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van zeven dagen voor de bagage en veertien dagen voor de goederen, te rekenen van de aanname. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen eenentwintig dagen te rekenen van de dag, waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld. »

Art. XVI.

Artikel 34 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 9 betreffende de vervoersbewijzen zijn niet van toepassing op het vervoer, dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft. »

Art. XVII.

Na artikel 40 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd :

« Art. 40 A. — 1. In artikel 37, lid 2, en in artikel 40, lid 1, heeft de uitdrukking *Hoge Verdragsluitende Partij* de betekenis van *Staat*. In alle andere gevallen heeft de uitdrukking *Hoge Verdragsluitende Partij* de betekenis van een *Staat*, welks bekrachtiging of toetreding tot het Verdrag van kracht is geworden en welks opzegging daarvan nog niet van kracht is geworden.

» 2. Voor de toepassing van het Verdrag heeft het woord *grondgebied* niet alleen de betekenis van het grondgebied van het moederland van een *Staat*, maar ook van alle andere gebieden voor welker buitenlandse betrekkingen de *Staat* verantwoordelijk is. »

HOOFDSTUK II.

Toepasselijkheid van het gewijzigde Verdrag.

Art. XVIII.

Het door dit Protocol gewijzigde Verdrag is van toepassing op internationaal vervoer zoals dit is omschreven in artikel 1 van het Verdrag, wanneer de plaatsen van vertrek en van bestemming zijn gelegen hetzij binnen het grondgebied van twee *Staten*, die partij zijn bij dit Protocol, hetzij binnen het grondgebied van een enkele *Staat*, die partij is bij dit Protocol, indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere *Staat*.

HOOFDSTUK III.

Slotbepalingen.

Art. XIX.

Tussen de partijen bij dit Protocol zullen het Verdrag en het Protocol tezamen worden beschouwd en uitgelegd als één geheel en worden aangeduid als het *Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te 's Gravenhage in 1955*.

Art. XX.

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1^{er}, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

Art. XXI.

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Art. XXII.

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Art. XXIII.

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Art. XXIV.

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Art. XXV.

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

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

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1^{er}, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

Art. XXVI.

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités

Art. XX.

Tot de datum waarop dit Protocol overeenkomstig de bepalingen van artikel XXII, lid 1, van kracht wordt, zal het opgesteld blijven voor ondertekening door elke Staat, welke tot die datum het Verdrag heeft bekrachtigd of ertoe is toegetreden of welke heeft deelgenomen aan de Conferentie op welke dit Protocol werd aangenomen.

Art. XXI.

1. Dit Protocol zal onderworpen zijn aan bekrachtiging door de Staten, welke het hebben ondertekend.

2. Bekrachtiging van dit Protocol door een Staat, welke geen partij is bij het Verdrag, brengt mede toetreding tot het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.

3. De akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen.

Art. XXII.

1. Zodra dertig Staten, welke het Protocol hebben ondertekend, hun akten van bekrachtiging daarvan hebben nedergelegd, zal het tussen deze in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging. Voor iedere Staat, welke het daarna bekrachtigt, zal het in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

2. Zodra dit Protocol van kracht wordt, zal het door de Regering van de Volksrepubliek Polen bij de Verenigde Naties worden geregistreerd.

Art. XXIII.

1. Tot dit Protocol zal, nadat het van kracht is geworden, elke Staat, die het niet heeft ondertekend, kunnen toetreden.

2. Toetreding tot dit Protocol door een Staat, welke geen partij is bij het Verdrag, brengt mede toetreding tot het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.

3. De toetreding heeft plaats door de nederlegging van een akte van toetreding bij de Regering van de Volksrepubliek Polen en treedt op de negentigste dag na de nederlegging in werking.

Art. XXIV.

1. Elke partij bij dit Protocol kan het Protocol opzeggen door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Regering van de Volksrepubliek Polen.

3. Tussen de Partijen bij dit Protocol wordt opzegging van het Verdrag door één van de hen overeenkomstig artikel 39 van het Verdrag niet beschouwd als opzegging van het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.

Art. XXV.

1. Dit Protocol is van toepassing op alle grondgebieden voor welke buitenlandse betrekkingen een Staat, welke partij is bij dit Protocol, verantwoordelijk is, met uitzondering van grondgebieden met betrekking tot welke een verklaring is afgelegd overeenkomstig lid 2 van dit artikel.

2. Elke Staat kan ten tijde van de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaren, dat zijn aanvaarding van dit Protocol niet van toepassing is op een of meer van de grondgebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.

3. Elke Staat zal vervolgens door een mededeling aan de Regering van de Volksrepubliek Polen de toepasselijkheid van dit Protocol kunnen uitbreiden tot een of meer van de grondgebieden met betrekking tot welke hij overeenkomstig lid 2 van dit artikel een verklaring heeft afgelegd. De mededeling zal van kracht worden op de negentigste dag na ontvangst ervan door genoemde Regering.

4. Elke Staat, welke partij is bij dit Protocol, kan het overeenkomstig de bepalingen van artikel XXIV, lid 1, afzonderlijk opzeggen voor een of meer van de grondgebieden voor welke buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.

Art. XXVI.

Geen voorbehoud kan worden gemaakt ten aanzien van dit Protocol. Echter kan een Staat te allen tijde in een mededeling gericht tot de Regering van de Volksrepubliek Polen verklaren, dat het Verdrag, zoals het door dit Protocol is gewijzigd, niet van toepassing zal zijn op vervoer van personen, goederen en bagage ten behoeve van zijn

militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Art. XXVII.

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale :

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article XXII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et
- f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à La Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

République Fédérale d'Allemagne :

Dr. OTTO RIESE.	28.9.1955
GERD RINCK.	28.9.1955
Dr. J. HUBENER.	28.9.1955

Belgique :

V. D. STRATEN.

Brésil :

TRAJANO FURTADO REIS.	28.9.1955
CLAUDIO GANNS.	28.9.1955

Egypte :

DIAEDDINE SALEH.	28.9.1955
------------------	-----------

Etats-Unis d'Amérique :

France :

J. P. GARNIER.	
ANDRE GARNAULT.	28.9.1955

Grèce :

N. ANISSAS.	28.9.1955
CONSTANTINE CHR. HADJIDIMOULAS.	28.9.1955

République Populaire Hongroise :

V. ZALKA.	28.9.1955
-----------	-----------

Irlande :

TIMOTHY J. O'DRISCOLL.	28.9.1955
------------------------	-----------

Israël :

Ad referendum.	
I. J. MINTZ.	28.9.1955
D. BAR NES.	28.9.1955

militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen, welke zijn ingeschreven in die Staat, en welke geheel door of ten behoeve van deze autoriteiten zijn gereserveerd.

Art. XXVII.

De Regering van de Volksrepubliek Polen zal aan de Regeringen van alle Staten, welke het Verdrag of dit Protocol hebben ondertekend, aan alle Staten welke bij het Verdrag of dit Protocol partij zijn, en aan alle Staten welke lid zijn van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie of van de Organisatie der Verenigde Naties, alsmede aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, onmiddellijk mededelen :

- a) elke ondertekening van dit Protocol en de datum van die ondertekening;
- b) de nederlegging van elke akte van bekrachtiging van of toetreding tot dit Protocol en de datum van die nederlegging;
- c) de datum, waarop dit Protocol overeenkomstig artikel XXII, lid 1, van kracht wordt;
- d) de ontvangst van elke mededeling van opzegging en de datum van die ontvangst;
- e) de ontvangst van elke krachtens artikel XXV gedane verklaring of mededeling en de datum van die ontvangst; en
- f) de ontvangst van elke krachtens artikel XXVI gedane mededeling en de datum van die ontvangst.

Ten blijke waarvan de ondergetekende Gevolmachtigden, daartoe bevoegd, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te 's Gravenhage op de achtentwintigste dag van de maand september van het jaar negentienhonderd vijftig, in drie authentieke teksten in de Engelse, de Franse en de Spaanse taal. In geval van tegenstrijdigheid zal de tekst in de Franse taal, in welke taal het Verdrag was opgesteld, de doorslag geven.

Dit Protocol zal worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen, waar het, overeenkomstig artikel XX, open blijft voor ondertekening, en deze Regering zal gewaarmerkte afschriften daarvan zenden aan de Regeringen van alle Staten welke het Verdrag of dit Protocol hebben ondertekend, aan alle Staten welke bij het Verdrag of dit Protocol partij zijn, en aan alle Staten, welke lid zijn van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie of van de Organisatie der Verenigde Naties, alsmede aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Bondsrepubliek Duitsland :

Dr. OTTO RIESE.	28.9.1955
GERD RINCK.	28.9.1955
Dr. J. HUBENER.	28.9.1955

België :

V. D. STRATEN.

Brazilië :

TRAJANO FURTADO REIS.	28.9.1955
CLAUDIO GANNS.	28.9.1955

Egypte :

DIAEDDINE SALEH.	28.9.1955
------------------	-----------

Verenigde Staten van Amerika :

Frankrijk :

J. P. GARNIER.	
ANDRE GARNAULT.	28.9.1955

Griekenland :

N. ANISSAS.	28.9.1955
CONSTANTINE CHR. HADJIDIMOULAS.	28.9.1955

Hongaarse Volksrepubliek :

V. ZALKA.	28.9.1955
-----------	-----------

Ierland :

TIMOTHY J. O'DRISCOLL.	28.9.1955
------------------------	-----------

Israël :

Ad referendum.	
I. J. MINTZ.	28.9.1955
D. BAR NES.	28.9.1955

<i>Italie :</i>		<i>Italië :</i>	
ANTONIO AMBROSINI.		ANTONIO AMBROSINI.	
<i>Laos :</i>		<i>Laos :</i>	
P. SAVANN.	28.9.1955	P. SAVANN.	28.9.1955
BOURZAY.	28.9.1955	BOURZAY.	28.9.1955
<i>Liechtenstein :</i>		<i>Liechtenstein :</i>	
FREDERIC SCHAEERER.	28.9.1955	FREDERIC SCHAEERER.	28.9.1955
<i>Luxembourg :</i>		<i>Luxemburg :</i>	
VICTOR BODSON.	28.9.1955	VICTOR BODSON.	28.9.1955
PIERRE HAMER.	28.9.1955	PIERRE HAMER.	28.9.1955
<i>Mexique :</i>		<i>Mexico :</i>	
ENRIQUE M. LOAEZA.	28.9.1955	ENRIQUE M. LOAEZA.	28.9.1955
A. FRANCOZ.	28.9.1955	A. FRANCOZ.	28.9.1955
<i>Norvège :</i>		<i>Noorwegen :</i>	
EDVIN ALTEN.	28.9.1955	EDVIN ALTEN.	28.9.1955
<i>Pays-Bas :</i>		<i>Nederland :</i>	
GOEDHUIS.	28.9.1955	GOEDHUIS.	28.9.1955
<i>Philippines :</i>		<i>Filippijnen :</i>	
SIMEON R. ROXAS.	28.9.1955	SIMEON R. ROXAS.	28.9.1955
D. M. GOMEZ.	28.9.1955	D. M. GOMEZ.	28.9.1955
<i>République Populaire de Pologne :</i>		<i>Poolse Volksrepubliek :</i>	
T. FINDZINSKI.	28.9.1955	T. FINDZINSKI.	28.9.1955
K. PIERZYNSZI.	28.9.1955	K. PIERZYNSZI.	28.9.1955
S. MINORSKI.	28.9.1955	S. MINORSKI.	28.9.1955
<i>Portugal :</i>		<i>Portugal :</i>	
FERNANDO MARTIN DE OLIVEIRA BASTOS.	28.9.1955	FERNANDO MARTIN DE OLIVEIRA BASTOS.	28.9.1955
Ad referendum.		Ad referendum.	
<i>République Populaire Roumaine :</i>		<i>Roemeense Volksrepubliek :</i>	
M. COCIU.	28.9.1955	M. COCIU.	28.9.1955
L. BADULESCU.	28.9.1955	L. BADULESCU.	28.9.1955
<i>Salvador :</i>		<i>Salvador :</i>	
P. A. DELGADO B.	28.9.1955	P. A. DELGADO B.	28.9.1955
M. RAMIREZ.	28.9.1955	M. RAMIREZ.	28.9.1955
F. PARRAGA.	28.9.1955	F. PARRAGA.	28.9.1955
<i>Suède :</i>		<i>Zweden :</i>	
KARL SIDENBLADH.	28.9.1955	KARL SIDENBLADH.	28.9.1955
<i>Suisse :</i>		<i>Zwitserland :</i>	
FRITZ STALDER.	28.9.1955	FRITZ STALDER.	28.9.1955
<i>République Tchécoslovaque :</i>		<i>Republiek Tsjecho-Slowakije :</i>	
FR. NÁVAK.	28.9.1955	FR. NÁVAK.	28.9.1955
V. BAUER.	28.9.1955	V. BAUER.	28.9.1955
<i>Union des Républiques Soviétiques Socialistes :</i>		<i>Unie der Socialistische Sovjet Republieken :</i>	
W. DANILYTSJEW.	28.9.1955	W. DANILYTSJEW.	28.9.1955
<i>Venezuela :</i>		<i>Venezuela :</i>	
L. M. CHAFARDET-URBINA.	28.9.1955	L. M. CHAFARDET-URBINA.	28.9.1955
RAMON CARMONA.	28.9.1955	RAMON CARMONA.	28.9.1955
V. J. DELASCIO.	28.9.1955	V. J. DELASCIO.	28.9.1955