

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1797)

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 29 novembre 1961
(V. Stampato n. 2607)*

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(SEJNI)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(GONELLA)

e. col Ministro della Difesa

(ANDREOTTI)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 1° dicembre 1961*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa ai danni causati a terzi da aeromobili stranieri sulla superficie, adottata a Roma il 7 ottobre 1952

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione relativa ai danni causati a terzi da aeromobili stranieri sulla superficie, adottata a Roma il 7 ottobre 1952.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore, in conformità dell'articolo 33 della Convenzione stessa.

**ACTE FINAL DE LA PREMIERE CONFERENCE INTERNATIONALE
DE DROIT PRIVE AERIEN TENUE SOUS LES AUSPICES DE L'ORGA-
NISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

Les Délégués à la première Conférence internationale de droit privé aérien, tenue sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, se sont réunis à Rome, sur l'invitation du Gouvernement italien, du 9 septembre au 7 octobre 1952, dans le but d'examiner un projet de convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, élaboré par le Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Les Délégations à la Conférence étaient composées comme suit :

Argentine :

S. E. Bernabe Samuel GONZALEZ RISOS
Sr. Belisario Enrique LUPERI
Dr. Saturnino SAL
Sr. Nestor Eduardo HARDOY
Com. Julio Oscar DOZO

Australie :

Mr. Harold William POULTON

Belgique :

S. E. le Baron VAN DER ELST
M. René GOLSTEIN
M. Gérard L. THIRAN

Brésil :

Dr. Jayme LEONEL
Dr. Trajano Furtado REIS
Dr. Antonio Paulo MOURA

Canada :

Brig. C. S. BOOTH
Mr. G. W. NADEAU

Danemark :

Prof. Stig A. LUUL

Egypte :

Dr. Diaeddine SALEH

Espagne :

S. E. José Antonio de SANGRONIZ Y CASTRO
Sr. Carlos GOMEZ JARA

Etats-Unis :

Mr. Emory T. NUNNELEY
Mr. G. Nathan CALKINS
Miss H. Alberta COLCLASER
Mr. Richard E. ELWELL
Mr. Norman P. SEAGRAVE
Mr. Edward C. SWEENEY

France :

S. E. M. FOUQUES-DUPARC
M. André GARNAULT
M. R. TERREL
M. M. DOUCLOS
Mlle. Françoise CLAUDE-LAFONTAINE
M. R. GRAVELIN
M. Henri BOUCHÉ

Inde :

Mr. Daljeet Singh BHATTI
Miss Goolbanco Nanabhoy COWASJEE

Irak :

Mr. Hussein El GAILANI

Israël :

Mr. Eliezer HALEVI

Italie :

Prof. Tomaso PERASSI
Prof. Antonino PAPALDO
Prof. Antonio AMBROSINI
Prof. Riccardo MONACO
Prof. Salvatore CACOPARDO
Prof. Dr. Alfonso PIROZZI
Dr. Federico ZUCCO
Dr. Fabrizio FRANCO
Dr. Angelo CARUSO
Dr. Renzo FALASCHI
Prof. Dr. Bruno DE MORI
Avv. Salvatore MARINO

Libéria :

Dr. Carlos SOMMARUGA
Mr. Gianni MOTTA

Luxembourg:

S. E. Victor BODSON
M. Pierre HAMER

Mexique:

Sr. M. Martin PEREZ
Dr. Enrique M. LOAEZA
Sr. R. PAZ-PAREDES

Norvège:

Justice Edvin ALTEN

Pays-Bas:

Mr. J. E. VAN DER MEULEN
Prof. D. GOEDHUIS
Prof. J. H. BEEKHUIS
Mr. W. A. STEENSTRA-TOUSSAINT

Philippines:

Hon. Manuel A. ALZATE
Mr. Simeon R. ROXAS
Mrs. M. REMEDIOS AUSTRIA

Portugal:

M. Manuel António FERNANDES
M. Luiz Jorge Mousinho de Albuquerque Viana PEDREIRA

République Dominicaine:

S. E. M. César PINA BARINAS

Royaume-Uni:

Mr. R. W. V. N. GILLING
Mr. W. V. J. EVANS
Mr. G. H. CARRUTHERS
Maj. K. M. BEAUMONT
Mr. R. O. WILBERFORCE

Suède:

Mr. Karl SIDENBLADH

Suisse:

M. Louis CLERC

Thaïlande:

Mr. Nai Konthi SUPHAMONGKHON

Venezuela:

Dr. Manuel Vicente SOSA
Dr. Freddy MULLER
Sr. Victor José DELASCIO

Yougoslavie:

M. Dusan L. JOVIC
M. Dragomir D. NIKOLIC

Ont participé à la Conférence en qualité d'observateurs:

Chili:

Sr. G. WILSON

Colombie:

Sr. Belisario ARCINIEGAS GARCIA

Pérou:

Dr. Juan Manuel DE LA PIEDRA

Les organisations internationales ci-après ont également été représentées à la Conférence:

Institut international pour l'Unification du Droit privé:

Mr. Mario MATTEUCCI
Mr. V. PAPI

Association du transport aérien international:

Prof. John C. COOPER
Mr. H. J. FRIENDLY
Mr. M. LEMOINE
Mr. J. G. GAZDIK

Chambre de Commerce internationale:

Mr. S. TOMASINO

International Union of Aviation Insurers:

Mr. A. GOODFELLOW
Mr. G. E. CLAIR
Mr. S. MARINO

Fédération aéronautique internationale:

Mr. H. R. GILLMAN
Mr. M. FATALE

Fédération internationale des Transporteurs aériens privés:

Mr. H. R. GILLMAN

International Law Association:

Maj. K. M. BEAUMONT

Mr. R. O. WILBERFORCE

Les délégués ont élu comme Président Monsieur Tomaso PERASSI, Professeur de Droit international à l'Université de Rome, Chef de la Délégation italienne, et ont également élu comme Vice-Présidents MM. J. E. VAN DER MEULEN (*Pays Bas*), T. F. REIS (*Brésil*) et E. ALTEN (*Norvège*).

Le Secrétariat a été assuré par: Dr. Eugène PEPIN, Directeur du Bureau juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, Secrétaire général de la Conférence; M. Antonio MALINTOPPI, Secrétaire général adjoint; MM. G. F. FITZ GERALD, G. BOLLA, G. BONILLA, H. W. MANDEFIELD, de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, Secrétaires, M. L. BOUSSARD, Chef des services d'information de l'Organisation, a assuré les services d'information de la Conférence.

La Conférence a désigné un comité de rédaction composé du Dr. E. M. LOAEZA, Président, et de MM. K. M. BEAUMONT, G. N. CALKINS, M. DUCLOS, R. GOLSTEIN, C. GOMEZ JARA, S. IUUL, R. MONACO et M. V. SOSA.

I.

A la suite de leurs délibérations, les Délégués sus-indiqués sont tombés d'accord sur le texte d'une Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers qui a été signée ce jour à Rome et restera ouverte à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale dans les conditions prévues à l'Article 31 de la Convention.

Des modèles des certificats visés au Chapitre III de ladite Convention sont annexés au présent Acte Final et ont été recommandés par la Conférence à l'attention de Etats auxquels, conformément aux dispositions finales de la Convention, sera transmise une copie certifiée conforme de celle-ci.

II.

La Conférence a en outre émis les résolutions et recommandations suivantes:

A).

La Conférence, reconnaissant l'intérêt qu'il y aurait pour les personnes ayant subi des dommages de pouvoir soumettre leurs demandes de réparation à une procédure spéciale, mais,

N'ayant cependant pas jugé opportun d'insérer pour le moment dans le texte de la Convention un article à cet effet,

Recommande au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

(a) de charger le Secrétariat et le Comité juridique d'étudier la possibilité d'instituer, au moins en instance d'appel, un système de règlement des différends internationaux de droit privé pouvant naître soit de la Convention signée ce jour, soit de toute autre convention en matière d'aviation,

soit par la constitution d'un tribunal permanent spécial,

soit par la constitution d'un tribunal spécial *ad hoc*;

soit par des arbitres agissant suivant un règlement uniforme à préparer,

soit en utilisant toute autre institution internationale existante;

(b) de demander dès maintenant aux Etats quelles sont les objections qu'ils pourraient avoir à de tels systèmes de règlement de différends pouvant naître du fait de l'aviation civile internationale.

B).

La Conférence

Ayant reconnu combien ses travaux ont été facilités par le rapport du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale sur le projet de convention,

En exprime son appréciation.

EN FOI DE QUOI les Délégués ont signé le présent Acte final.

FAIT à Rome, le septième jour d'octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et dont une copie certifiée conforme sera remise à tous les Délégués ayant pris part à la Conférence.

ANNEXE A L'ACTE FINAL

A).

CERTIFICAT D'ASSURANCE

NOUS CERTIFIONS PAR LES PRESENTES

que
 de
 est dûment assuré en sa qualité d'exploitant en ce qui concerne l'aéronef
 dont la marque d'immatriculation est
 pour la période du
 au
 pour les vols effectués par ledit aéronef au-dessus des territoires ci-après
 (ou dans les limites territoriales ci-après)

 contre les risques résultant de la responsabilité prévue par la Convention
 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs
 étrangers signée à ROME le 7 OCTOBRE 1952, conformément aux disposi-
 tions de ladite Convention et jusqu'à concurrence des limites spécifiées.

à l'Article 11 et applicables audit aéronef auprès de l'assureur (ou du groupe d'assureurs) mentionné ci-dessous autorisé par les lois :

(a) de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef,

(b) de l'Etat où ledit assureur (ou groupe d'assureurs) a son domicile ou son siège principal,

à assurer de tels dommages et dont la solvabilité a été vérifiée par :

(a) l'Etat d'immatriculation de l'aéronef,

(b) l'Etat où ledit assureur ou groupe d'assureurs a son domicile ou son principal établissement.

Signature

au nom de

(Assureur ou groupe d'assureurs autorisé)

Date

Lieu

B).

CERTIFICAT DE SOLVABILITE (ENDOS OU ANNEXE AU CERTIFICAT D'ASSURANCE)

NOUS CERTIFIONS PAR LES PRESENTES que

. est un assureur (ou un groupe d'assureurs) autorisé per les lois de l'Etat (insérer le nom de l'Etat qui convient) à souscrire l'assurance visée dans le Certificat d'assurance, et que la solvabilité dudit assureur (ou groupe d'assureurs) a été vérifiée.

Signature

Une autorité qualifiée au nom de

(Etat qui verifie la solvabilité)

Date

Lieu

Sceau

C).

CERTIFICAT DE GARANTIE

NOUS CERTIFIONS PAR LES PRESENTES que

de en sa qualité d'exploitant de l'aéronef dont la marque d'immatriculation est a obtenu de Banque autorisée à cet effet, une garantie destinée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues par cet exploitant en vertu

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

des dispositions de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à ROME le 7 OCTOBRE 1952, pour des vols effectués par ledit aéronef au-dessus des territoires ci-après (ou dans les limites territoriales ci-après):

pour la période du
au

Conformément aux dispositions de ladite Convention, et jusqu'à concurrence des limites spécifiées à l'Article II et applicables audit aéronef et que la solvabilité de cette Banque a été vérifiée.

Signature

Une autorité qualifiée au nom de

(Etat d'immatriculation de l'aéronef)

Date

Lieu

Sceau

D).

CERTIFICAT DE DEPOT

NOUS CERTIFIONS PAR LES PRESENTES que
de en sa qualité d'exploitant de l'aéronef
dont la marque d'immatriculation est
.
a effectué un dépôt en espèces:

(a) auprès de, Caisse publique de l'Etat
où l'aéronef est immatriculé;

(b) auprès de, Banque autorisée à cette fin
par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, affecté spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues par l'exploitant en vertu des dispositions de la Convention relative aux dommages causés par des aéronefs étrangers aux tiers à la surface signée à ROME le 7 OCTOBRE 1952, pour des vols effectués par ledit aéronef au-dessus des territoires ci-après (ou dans les limites territoriales ci-après):

pour la période du
au

conformément aux dispositions de ladite Convention et jusqu'à concurrence des limites spécifiées à l'Article 11 et applicables audit aéronef.

Signature

Une autorité qualifiée au nom de

(Etat d'immatriculation de l'aéronef)

Date

Lieu

Sceau

E).

CERTIFICAT DE GARANTIE DU GOUVERNEMENT

NOUS CERTIFIONS PAR LES PRESENTES que
en sa qualité d'exploitant de l'aéronef dont la marque d'immatriculation
est est dûment garanti par le Gouvernement de
. contre les risques résultant de la respon-
sabilité prévus par la Convention sur les dommages causés par des aéro-
nefs étrangers aux tiers à la surface signée à ROME le 7 OCTOBRE 1952, pour
les vols dudit aéronef au-dessus des territoires suivants (ou à l'intérieur
des limites territoriales suivants)
au cours de la période allant du au
. conformément aux dispositions et jusqu'à
concurrence des limites spécifiées à l'Article 11 de ladite Convention et
applicables audit aéronef.

Signature

Une autorité qualifiée au nom de

.

(Etat d'immatriculation de l'aéronef)

Date

Lieu

Sceau

CONVENTION RELATIVE AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS A LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS

Les ETATS SIGNATAIRES de la présente Convention,

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

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

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

Chapitre I.

PRINCIPES DE RESPONSABILITE

Article premier.

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

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

Article 2.

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

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

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

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

Article 3.

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

Article 4.

Si une personne utilise un aéronef sans le consentement de celui qui a le droit de diriger sa navigation, ce dernier, à moins qu'il ne prouve qu'il a apporté les soins requis pour éviter cet usage, est solidairement responsable avec l'usager illégitime du dommage donnant lieu à réparation aux termes de l'article premier, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 5.

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

Article 6.

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

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

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

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

Article 10.

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

Chapitre II.

ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

Article 11.

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

(a) 500.000 francs pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 1.000 kilogrammes;

(b) 500.000 francs plus 400 francs par kilogramme excédant 1.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 1.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6.000 kilogrammes;

(c) 2.500.000 francs plus 250 francs par kilogramme excédant 6.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 20.000 kilogrammes;

(d) 6.000.000 de francs plus 150 francs par kilogramme excédant 20.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 20.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50.000 kilogrammes;

(e) 10.500.000 francs plus 100 francs par kilogramme excédant 50.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 50.000 kilogrammes.

2. — La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra excéder 500.000 francs par personne tuée ou lésée.

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

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

Article 12.

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

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

Article 13.

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

en vertu des dispositions de la présente Convention, mise à la charge de l'une quelconque des personnes responsables.

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

Article 14.

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

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

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

Chapitre III.

SURETES DESTINEES A COUVRIR LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT

Article 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 16.

1. — L'assureur ou toute autre personne garantissant, conformément à l'Article 15, la responsabilité de l'exploitant ne peut opposer aux demandes d'indemnité fondées sur la présente Convention, outre les moyens de défense appartenant à l'exploitant et ceux fondés sur une falsification de documents, que les moyens de défense ci-après:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 17.

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

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

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

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

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

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

Article 18.

Toute somme due à un exploitant par un assureur ne pourra faire l'objet d'une saisie ou d'une mesure d'exécution de la part des créan-

ciers de l'exploitant, tant que les créances des tiers lésés aux termes de la présente Convention n'auront pas été éteintes.

Chapitre IV.

REGLES DE PROCEDURE ET DELAIS

Article 19.

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

Article 20.

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

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

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

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

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

(b) soit dans tout autre Etat contractant où la partie qui succombe a des biens, lorsque les biens existant dans l'Etat visé à l'alinéa (a)

ou dans l'Etat où le jugement a été rendu ne permettent pas d'assurer l'exécution du jugement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il la refusera également tant que des jugements définitifs n'ont pas été rendus sur toutes les actions intentées dans l'Etat où le dommage est survenu par les personnes ayant observé le délai prévu à l'Article 19, si le défendeur prouve que l'ensemble des indemnités qui pourraient

être alouées par ces jugements dépasserait la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention.

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

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

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

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

Article 21.

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

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

Article 22.

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

Chapitre V.

APPLICATION DE LA CONVENTION ET DISPOSITIONS GENERALES

Article 23.

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

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

Article 24.

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

Article 25.

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

Article 26.

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

Article 27.

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

Article 28.

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

Article 29.

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

Article 30.

Aux fins de la présente Convention,
l'expression « personne » signifie toute personne physique ou morale, y compris un Etat;

l'expression « Etat contractant » signifie tout Etat qui a ratifié la Convention ou y a adhéré et dont la dénonciation n'a pas pris effet;

l'expression « territoire d'un Etat » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures, sous réserve des dispositions de l'Article 36.

Chapitre VI.

DISPOSITIONS FINALES

Article 31.

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

Article 32.

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

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

Article 33.

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

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

Article 34.

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

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

Article 35.

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

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

Article 36.

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

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

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

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

Article 37.

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

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

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

Article 38.

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

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

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

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

Article 39.

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

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

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

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