

No. 4493

**ARGENTINA, AUSTRALIA, BELGIUM,
BRAZIL, CANADA, etc.**

Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface. Done at Rome, on 7 October 1952

Official texts : English, French and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**ARGENTINE, AUSTRALIE, BELGIQUE,
BRÉSIL, CANADA, etc.**

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

Textes officiels anglais, français et espagnol.

Enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

N° 4493. CONVENTION¹ RELATIVE AUX DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS À LA SURFACE PAR DES AÉRONEFS ÉTRANGERS. FAITE À ROME, LE 7 OCTOBRE 1952

Les États signataires de la présente Convention

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

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

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

CHAPITRE I

PRINCIPES DE RESPONSABILITÉ

Article premier

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

2. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Lorsqu'il s'agit d'un aérostat, l'expression « en vol »

¹ Conformément à son article 33, la Convention est entrée en vigueur le 4 février 1958, le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification, entre les États ci-après au nom desquels les instruments de ratification ont été déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale aux dates indiquées ci-dessous :

Égypte	23 février	1954	Espagne	1 ^{er} mars	1957
Canada	16 janvier	1956	Pakistan	6 novembre	1957
Luxembourg	19 février	1957			

En outre, conformément à son article 34, la Convention est entrée en vigueur à l'égard de l'Équateur le 11 août 1958, le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt de son instrument d'adhésion, le 12 mai 1958.

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

ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

Article 11

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

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

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

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

(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 $\frac{1}{2}$ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera, s'il y a eu une instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement ou, dans le cas prévu à l'Article 14, à la date de la répartition.

Article 12

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

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

Article 13

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

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

Article 14

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

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

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

CHAPITRE III

SÛRETÉS DESTINÉES À COUVRIR LA RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT

Article 15

1. Tout État contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant soit assurée à concurrence

des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire.

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'État d'immatriculation de l'aéronef ou de l'État 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 États.

(b) Lorsqu'une assurance a été exigée par un État conformément au paragraphe 1 du présent Article, et que les indemnités allouées par un jugement définitif rendu dans cet État n'ont pas été payées dans la monnaie de cet État, malgré que la demande en ait été faite, tout État 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'État 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 État 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 État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, ou dans une banque autorisée à cet effet par cet État contractant ;

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

(c) une garantie fournie par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé, à condition que cet État 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'État 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'État d'immatriculation de l'aéronef ou de l'État 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'État 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'État survolé ou, si elle en accepte la charge,

auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en fournira duplicata à tous les États contractants.

7. (a) Lorsque l'État 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 États intéressés sera soumis, à la demande de l'un de ces États, 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 États intéressés.

(b) L'assurance ou la garantie est provisoirement considérée comme valable par l'État 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 État 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 État » comprend l'autorité qualifiée de la plus haute subdivision politique de cet État 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'État 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 États 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'État qui a délivré le certificat que la sûreté a cessé d'être valable, ou, en cas de retrait effectif du certificat de l'assureur visé au paragraphe 5 de l'Article 15, au-delà du jour de ce retrait, s'il intervient avant l'expiration du délai de quinze jours.

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

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

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

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

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

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

Article 17

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

2. La sûreté est considérée comme suffisante si, dans le cas d'un exploitant d'un seul aéronef, elle est de montant égal à la limite applicable conformément aux dispositions de l'Article 11 et, dans le cas d'un exploitant de plusieurs aéronefs,

si elle est de montant au moins égal au total des limites de responsabilité applicables aux deux aéronefs auxquels s'appliquent les limites les plus élevées.

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

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

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

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

Article 18

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

CHAPITRE IV

RÈGLES DE PROCÉDURE ET DÉLAIS

Article 19

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

Article 20

1. Les actions judiciaires exercées en vertu des dispositions de la présente Convention sont portées devant les tribunaux de l'État 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 État contractant, sans que ces procédures puissent avoir d'effet à l'égard des droits des personnes qui intentent une action dans l'État où le dommage est survenu. Les parties peuvent aussi soumettre leur différend à l'arbitrage dans l'un quelconque des États contractants.

2. Chaque État 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 État 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'État contractant ou de tout territoire, État ou province faisant partie dudit État contractant dans lequel l'exécution est demandée, est exécutoire :

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

(b) soit dans tout autre État contractant où la partie qui succombe a des biens, lorsque les biens existant dans l'État visé à l'alinéa (a) ou dans l'État 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'État 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 révision 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'État où l'exécution est demandée.

8. Si, dans une procédure engagée conformément au paragraphe 4 du présent Article, l'exécution d'un jugement a été refusée pour l'un des motifs énumérés aux alinéas (a), (b) ou (d) du paragraphe 5 ou au paragraphe 7 du présent Article, le demandeur a le droit de porter une nouvelle action judiciaire devant les tribunaux de l'État où l'exécution a été refusée. La décision à intervenir ne pourra allouer une indemnité telle que la totalité des indemnités attribuées dépasse la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention.

Dans cette nouvelle action, le jugement antérieur ne pourra constituer un moyen de défense que dans la mesure où il a été exécuté. Le jugement antérieur cesse d'être exécutoire à partir du moment où la nouvelle action est engagée.

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

9. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le tribunal saisi de la demande d'exécution refusera l'exécution de tout jugement rendu par un tribunal d'un État autre que celui où est survenu le dommage tant que tous les jugements rendus dans ce dernier État 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'État où le dommage est survenu par les personnes ayant observé le délai prévu à l'Article 19, si le défendeur prouve que l'ensemble des indemnités qui pourraient être allouées par ces jugements dépasserait la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention.

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

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

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

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

Article 21

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

2. Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont déterminées par la loi du tribunal saisi ; mais

dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage.

Article 22

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

CHAPITRE V

APPLICATION DE LA CONVENTION ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 23

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

2. Aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef en haute mer est considéré comme partie du territoire de l'État 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 États contractants faciliteront, autant que possible, le paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention, dans la monnaie de l'État où le dommage est survenu.

Article 28

Si, dans un État 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 États 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 1933¹, 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 État ;

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

— l'expression « territoire d'un État » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un État, 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 État 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 États signataires.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 33

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXCII, p. 289.

qui suivra la date du dépôt du cinquième instrument de ratification. Elle entrera en vigueur à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit État.

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

Article 34

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

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

Article 35

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

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

Article 36

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

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

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

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

Article 37

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

Article 38

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

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

(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 États 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 États signataires ou adhérents, ainsi qu'à tous les États membres de l'Organisation ou des Nations Unies.

2. (a) A los fines del presente Convenio se considera « el operador » a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera « el operador » a quien, habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.

(b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3. El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio.

Artículo 3

Si la persona que sea el operador cuando se causen los daños no tuviera el derecho exclusivo a usar la aeronave por un período de más de catorce días, contado a partir del momento en que nació el derecho a usarla, quien lo ha conferido es solidariamente responsable con el operador, estando obligado cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Artículo 4

Si una persona usa una aeronave sin el consentimiento de la que tenga derecho al control de su navegación, esta última, si no prueba que tomó las medidas debidas para evitar tal uso, es solidariamente responsable con el usuario flegítimo de los daños reparables según el artículo 1, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Artículo 5

La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.

Artículo 6

1. La persona que sería responsable según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

Argentina :	Argentine :
B. S. GONZALES RISOS	
Belgium :	Belgique :
J. VAN DER ELST	
Brazil :	Brésil :
Jayme LEONEL Trajano FURTADO REIS A. Paulo MOURA	
Denmark	Danemark :
Stig IUUL	
Dominican Republic :	République Dominicaine :
G. V. PAULINO A.	
Egypt :	Égypte :
Dr. Diseddine SALEH	
Spain :	Espagne :
El Marqués DE DESIO	
France :	France :
J. FOUQUES DUPARC André GARNAULT	
Israel :	Israël :
Eliezer HALEVI	

Italy :	Italie :
Tomaso PERASSI A. AMBROSINI	
Liberia :	Libéria :
Carlos SOMMARUGA	
Luxembourg :	Luxembourg :
Victor BODSON	
Mexico :	Mexique :
Enrique M. LOAEZA	
Netherlands :	Pays-Bas :
J. E. VAN DER MEULEN	
Portugal :	Portugal :
Manuel Antonio FERNANDES Luiz Jorge Monsinho DE ALBUQUERQUE VIANA PEDREIRA	
Philippines :	Philippines :
Manuel A. ALZATE Simeon R. ROXAS	
Switzerland :	Suisse :
CLERC	
Thailand :	Thaïlande :
Konthi SUPHAMONGKHON	

United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland :

Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

F. TYMMS
23 April 1953

Australia :

Australie :

Douglas COPLAND

Canada :

Canada :

Lionel CHEVRIER
20 October 1953

Libya :

Libye :

Fathy EL KEHIA
11 August 1954

Sweden :

Suède :

Klas BÖÖK
11 August 1954

Norway :

Norvège :

Sven N. OFTEDAL
10 December 1954

Greece :

Grèce :

Raoul RIBIA-ROSETTI
5 April 1955

India :

Inde :

M. A. RAUF
2 August 1955

Pakistan :

Pakistan :

M. O. A. BAIG
25 February 1957