

CONVENTION

on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties  
*Signed at Montréal on 2 May 2009*

CONVENTION

relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs  
*Signée à Montréal le 2 mai 2009*

CONVENIO

sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves  
*Firmado en Montreal el 2 de mayo de 2009*

КОНВЕНЦИЯ

о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам  
*Подписана в Монреале 2 мая 2009 года*

关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约

2009年5月2日签订于蒙特利尔

اتفاقية

التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

الموقع عليها في مونتريال في ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩



2009

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
国际民用航空组织  
منظمة الطيران المدني الدولي

Certified to be a true and complete copy

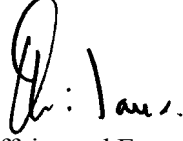
Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真实和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Director Legal Affairs and External Relations Bureau

Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures

Director de Asuntos jurídicos y Relaciones exteriores

Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الايكاو

**CONVENTION**  
on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties  
*Signed at Montréal on 2 May 2009*

Published by ICAO under the authority of the Secretary General of the  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents  
and booksellers, please go to the ICAO website at [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 9919, *Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties***

Order Number: 9919

ISBN 978-92-9231-366-1

© ICAO 2009

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a  
retrieval system or transmitted in any form or by any means, without prior  
permission in writing from the International Civil Aviation Organization.

# CONVENTION

## ON COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING the need to ensure adequate compensation for third parties who suffer damage resulting from events involving an aircraft in flight;

RECOGNIZING the need to modernize the *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952, and the *Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952, Signed at Montréal on 23 September 1978;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of third-party victims and the need for equitable compensation, as well as the need to enable the continued stability of the aviation industry;

REAFFIRMING the desirability of the orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944; and

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing the compensation of third parties who suffer damage resulting from events involving aircraft in flight through a new Convention is the most desirable and effective means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### Chapter I

#### Principles

##### Article 1 — Definitions

For the purposes of this Convention:

- (a) an “act of unlawful interference” means an act which is defined as an offence in the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, Signed at The Hague on

16 December 1970, or the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, Signed at Montreal on 23 September 1971, and any amendment in force at the time of the event;

- (b) an “event” occurs when damage is caused by an aircraft in flight other than as a result of an act of unlawful interference;
- (c) an aircraft is considered to be “in flight” at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation or loading until the moment when any such door is opened for disembarkation or unloading;
- (d) “international flight” means any flight whose place of departure and whose intended destination are situated within the territories of two States, whether or not there is a break in the flight, or within the territory of one State if there is an intended stopping place in the territory of another State;
- (e) “maximum mass” means the maximum certificated take-off mass of the aircraft, excluding the effect of lifting gas when used;
- (f) “operator” means the person who makes use of the aircraft, provided that if control of the navigation of the aircraft is retained by the person from whom the right to make use of the aircraft is derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator. A person shall be considered to be making use of an aircraft when he or she is using it personally or when his or her servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority;
- (g) “person” means any natural or legal person, including a State;
- (h) “State Party” means a State for which this Convention is in force; and
- (i) “third party” means a person other than the operator, passenger or consignor or consignee of cargo.

## **Article 2 — Scope**

1. This Convention applies to damage to third parties which occurs in the territory of a State Party caused by an aircraft in flight on an international flight, other than as a result of an act of unlawful interference.
2. If a State Party so declares to the Depositary, this Convention shall also apply where an aircraft in flight other than on an international flight causes damage in the territory of that State, other than as a result of an act of unlawful interference.
3. For the purposes of this Convention:
  - (a) damage to a ship in or an aircraft above the High Seas or the Exclusive Economic Zone shall be regarded as damage occurring in the territory of the State in which it is

registered; however, if the operator of the aircraft has its principal place of business in the territory of a State other than the State of Registry, the damage to the aircraft shall be regarded as having occurred in the territory of the State in which it has its principal place of business; and

- (b) damage to a drilling platform or other installation permanently fixed to the soil in the Exclusive Economic Zone or the Continental Shelf shall be regarded as having occurred in the territory of the State which has jurisdiction over such platform or installation in accordance with international law including the *United Nations Convention on the Law of the Sea*, done at Montego Bay on 10 December 1982.

4. This Convention shall not apply to damage caused by State aircraft. Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be State aircraft.

## **Chapter II**

### Liability of the operator and related issues

#### **Article 3 — Liability of the operator**

1. The operator shall be liable for damage sustained by third parties upon condition only that the damage was caused by an aircraft in flight.
2. There shall be no right to compensation under this Convention if the damage is not a direct consequence of the event giving rise thereto, or if the damage results from the mere fact of passage of the aircraft through the airspace in conformity with existing air traffic regulations.
3. Damages due to death, bodily injury and mental injury shall be compensable. Damages due to mental injury shall be compensable only if caused by a recognizable psychiatric illness resulting either from bodily injury or from direct exposure to the likelihood of imminent death or bodily injury.
4. Damage to property shall be compensable.
5. Environmental damage shall be compensable, in so far as such compensation is provided for under the law of the State Party in the territory of which the damage occurred.
6. No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident as defined in the *Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* (29 July 1960) or for nuclear damage as defined in the *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* (21 May 1963), and any amendment or supplements to these Conventions in force at the time of the event.
7. Punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.
8. An operator who would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable if the damage is the direct consequence of armed conflict or civil disturbance.

#### **Article 4 — Limit of the operator's liability**

1. The liability of the operator arising under Article 3 shall not exceed for an event the following limit based on the mass of the aircraft involved:

- (a) 750 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of 500 kilogrammes or less;
- (b) 1 500 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 500 kilogrammes but not exceeding 1 000 kilogrammes;
- (c) 3 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 1 000 kilogrammes but not exceeding 2 700 kilogrammes;
- (d) 7 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 2 700 kilogrammes but not exceeding 6 000 kilogrammes;
- (e) 18 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 6 000 kilogrammes but not exceeding 12 000 kilogrammes;
- (f) 80 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 12 000 kilogrammes but not exceeding 25 000 kilogrammes;
- (g) 150 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 25 000 kilogrammes but not exceeding 50 000 kilogrammes;
- (h) 300 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 50 000 kilogrammes but not exceeding 200 000 kilogrammes;
- (i) 500 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 200 000 kilogrammes but not exceeding 500 000 kilogrammes;
- (j) 700 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 500 000 kilogrammes.

2. If an event involves two or more aircraft operated by the same operator, the limit of liability in respect of the aircraft with the highest maximum mass shall apply.

3. The limits in this Article shall only apply if the operator proves that the damage:

- (a) was not due to its negligence or other wrongful act or omission or that of its servants or agents; or
- (b) was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of another person.



### **Article 5 — Priority of compensation**

If the total amount of the damages to be paid exceeds the amounts available according to Article 4, paragraph 1, the total amount shall be awarded preferentially to meet proportionately the claims in respect of death, bodily injury and mental injury, in the first instance. The remainder, if any, of the total amount payable shall be awarded proportionately among the claims in respect of other damage.

### **Article 6 — Events involving two or more operators**

1. Where two or more aircraft have been involved in an event causing damage to which this Convention applies, the operators of those aircraft are jointly and severally liable for any damage suffered by a third party.
2. If two or more operators are so liable, the recourse between them shall depend on their respective limits of liability and their contribution to the damage.
3. No operator shall be liable for a sum in excess of the limit, if any, applicable to its liability.

### **Article 7 — Court costs and other expenses**

1. The court may award, in accordance with its own law, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the claimant, including interest.
2. Paragraph 1 shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the operator has offered in writing to the claimant within a period of six months from the date of the event causing the damage, or before the commencement of the action, whichever is the later.

### **Article 8 — Advance payments**

If required by the law of the State where the damage occurred, the operator shall make advance payments without delay to natural persons who may be entitled to claim compensation under this Convention, in order to meet their immediate economic needs. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amount subsequently payable as damages by the operator.

### **Article 9 — Insurance**

1. Having regard to Article 4, States Parties shall require their operators to maintain adequate insurance or guarantee covering their liability under this Convention.
2. An operator may be required by the State Party in or into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance or guarantee. In doing so, the State Party shall apply the same criteria to operators of other States Parties as it applies to its own operators.

## **Chapter III**

### Exoneration and recourse

#### **Article 10 — Exoneration**

If the operator proves that the damage was caused, or contributed to, by the negligence or other wrongful act or omission of a claimant, or the person from whom he or she derives his or her rights, the operator shall be wholly or partly exonerated from its liability to that claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage.

#### **Article 11 — Right of recourse**

Subject to Article 13, nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any person.

## **Chapter IV**

### Exercise of remedies and related provisions

#### **Article 12 — Exclusive remedy**

1. Any action for compensation for damage to third parties caused by an aircraft in flight brought against the operator, or its servants or agents, however founded, whether under this Convention or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

2. Article 3, paragraphs 6, 7 and 8, shall apply to any other person from whom the damages specified in those paragraphs would otherwise be recoverable or compensable, whether under this Convention or in tort or otherwise.

#### **Article 13 — Exclusion of liability**

Neither the owner, lessor or financier retaining title or holding security of an aircraft, not being an operator, nor their servants or agents, shall be liable for damages under this Convention or the law of any State Party relating to third party damage.

## **Article 14 — Conversion of Special Drawing Rights**

The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value in a national currency shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund for its operations and transactions. The value in a national currency, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value as the amounts in Article 4, paragraph 1.

## **Article 15 — Review of limits**

1. Subject to paragraph 2 of this Article, the sums prescribed in Article 4, paragraph 1, shall be reviewed by the Depositary by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of this Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in Article 14.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify the States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after the notification to the States Parties, unless a majority of the States Parties register their disapproval. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

## **Article 16 — Forum**

1. Subject to paragraph 2 of this Article, actions for compensation under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the State Party in whose territory the damage occurred.

2. Where damage occurs in more than one State Party, actions under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the State Party the territory of which the aircraft was in or about to leave when the event occurred.

3. Without prejudice to paragraphs 1 and 2 of this Article, application may be made in any State Party for such provisional measures, including protective measures, as may be available under the law of that State.

## **Article 17 — Recognition and enforcement of judgements**

1. Subject to the provisions of this Article, judgements entered by a competent court under Article 16 after trial, or by default, shall when they are enforceable in the State Party of that court be

enforceable in any other State Party as soon as the formalities required by that State Party have been complied with.

2. The merits of the case shall not be reopened in any application for recognition or enforcement under this Article.

3. Recognition and enforcement of a judgement may be refused if:

- (a) its recognition or enforcement would be manifestly contrary to public policy in the State Party where recognition or enforcement is sought;
- (b) the defendant was not served with notice of the proceedings in such time and manner as to allow him or her to prepare and submit a defence;
- (c) it is in respect of a cause of action which had already, as between the same parties, formed the subject of a judgement or an arbitral award which is recognized as final and conclusive under the law of the State Party where recognition or enforcement is sought;
- (d) the judgement has been obtained by fraud of any of the parties; or
- (e) the right to enforce the judgement is not vested in the person by whom the application is made.

4. Recognition and enforcement of a judgement may also be refused to the extent that the judgement awards damages, including exemplary or punitive damages, that do not compensate a third party for actual harm suffered.

5. Where a judgement is enforceable, payment of any court costs and other expenses incurred by the plaintiff, including interest recoverable under the judgement, shall also be enforceable.

#### **Article 18 — Regional and multilateral agreements on the recognition and enforcement of judgements**

1. States Parties may enter into regional and multilateral agreements regarding the recognition and enforcement of judgements consistent with the objectives of this Convention, provided that such agreements do not result in a lower level of protection for any third party or defendant than that provided for in this Convention.

2. States Parties shall inform each other, through the Depository, of any such regional or multilateral agreements that they have entered into before or after the date of entry into force of this Convention.

3. The provisions of this Chapter shall not affect the recognition or enforcement of any judgement pursuant to such agreements.

### **Article 19 — Period of limitation**

1. The right to compensation under Article 3 shall be extinguished if an action is not brought within two years from the date of the event which caused the damage.
2. The method of calculating such two-year period shall be determined in accordance with the law of the court seised of the case.

### **Article 20 — Death of person liable**

In the event of the death of the person liable, an action for damages lies against those legally representing his or her estate and is subject to the provisions of this Convention.

## **Chapter V**

### **Final clauses**

#### **Article 21 — Signature, ratification, acceptance, approval or accession**

1. This Convention shall be open for signature in Montréal on 2 May 2009 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montréal from 20 April to 2 May 2009. After 2 May 2009, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article 23.
2. This Convention shall be subject to ratification by States which have signed it.
3. Any State which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

#### **Article 22 — Regional Economic Integration Organizations**

1. A Regional Economic Integration Organization which is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The Regional Economic Integration Organization shall in that case have the rights and obligations of a State Party to the extent that that Organization has competence over matters governed by this Convention.
2. The Regional Economic Integration Organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the Depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that Organization

by its Member States. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.

3. Any reference to a “State Party” or “States Parties” in this Convention applies equally to a Regional Economic Integration Organization where the context so requires.

### **Article 23 — Entry into force**

1. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirty-fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instruments. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organization shall not be counted for the purpose of this paragraph.

2. For other States and for other Regional Economic Integration Organizations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

### **Article 24 — Denunciation**

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary; in respect of damage contemplated in Article 3 arising from an event which occurred before the expiration of the one hundred and eighty day period, the Convention shall continue to apply as if the denunciation had not been made.

### **Article 25 — Relationship to other treaties**

The rules of this Convention shall prevail over any rules in the following instruments which would otherwise be applicable to damage covered by this Convention:

- (a) the *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952; or
- (b) the *Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Signed at Rome on 7 October 1952*, Signed at Montréal on 23 September 1978.

### **Article 26 — States with more than one system of law**

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification,

acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
3. For a declaration made under Article 2, paragraph 2, by a State Party having two or more territorial units in which different systems of law are applicable, it may declare that this Convention shall apply to damage to third parties that occurs in all its territorial units or in one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
4. In relation to a State Party which has made a declaration under this Article:
  - (a) the reference in Article 8 to “the law of the State” shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State; and
  - (b) references in Article 14 to “national currency” shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State.

#### **Article 27 — Reservations and declarations**

1. No reservation may be made to this Convention but declarations authorized by Article 2, paragraph 2, Article 22, paragraph 2, and Article 26 may be made in accordance with these provisions.
2. Any declaration or any withdrawal of a declaration made under this Convention shall be notified in writing to the Depositary.

#### **Article 28 — Functions of the Depositary**

The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each new signature of this Convention and the date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date thereof;
- (c) each declaration and the date thereof;
- (d) the modification or withdrawal of any declaration and the date thereof;
- (e) the date of entry into force of this Convention;
- (f) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention; and

(g) any denunciation with the date thereof and the date on which it takes effect.

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

DONE at Montréal on the 2nd day of May of the year two thousand and nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Convention, as well as to all States Parties to the Convention and Protocol referred to in Article 25.



## CONVENTION

relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs

*Signée à Montréal le 2 mai 2009*

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de  
l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, rue University, Montréal, Québec H3C 5H7, Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Doc 9919, *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs***

N° de commande : 9919  
ISBN 978-92-9231-366-1

© OACI 2009

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

# CONVENTION

## RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT la nécessité d'assurer une indemnisation appropriée des tiers ayant subi des dommages suite à des événements faisant intervenir des aéronefs en vol,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952, et le *Protocole portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable, ainsi que la nécessité de maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement ordonné du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant l'indemnisation des tiers qui subissent des dommages suite à des événements faisant intervenir des aéronefs en vol, au moyen d'une nouvelle convention, est la manière la plus appropriée et la plus efficace de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

### Chapitre I

#### Principes

##### Article premier — Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- (a) « acte d'intervention illicite » signifie un acte qui est défini comme étant une infraction pénale dans la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à

La Haye le 16 décembre 1970, ou la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et dans tout amendement en vigueur au moment de l'événement ;

- (b) il y a « événement » lorsque le dommage est causé par un aéronef en vol mais qu'il ne résulte pas d'un acte d'intervention illicite ;
- (c) un aéronef est considéré comme « en vol » à tout instant à partir du moment où toutes ses portes extérieures sont fermées après l'embarquement ou le chargement jusqu'au moment où toute porte de ce type est ouverte pour le débarquement ou le déchargement ;
- (d) « vol international » signifie un vol dont le point de départ et la destination prévue sont situés sur les territoires de deux États, qu'il y ait ou non une interruption dans le vol, ou sur le territoire d'un État s'il est prévu de faire escale sur le territoire d'un autre État ;
- (e) « masse maximale » signifie la masse maximale de l'aéronef certifiée au décollage, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu ;
- (f) « exploitant » signifie la personne qui utilise l'aéronef. Toutefois, est réputée être l'exploitant la personne qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. Est réputée utiliser un aéronef la personne qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans le cadre de leurs attributions ;
- (g) « personne » signifie toute personne physique ou morale, y compris un État ;
- (h) « État partie » signifie tout État à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur ;
- (i) « tiers » signifie une personne autre que l'exploitant, le passager ou l'expéditeur ou le destinataire de marchandises.

## **Article 2 — Portée**

1. La présente Convention s'applique aux dommages aux tiers survenant sur le territoire d'un État partie, causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.

2. Si un État partie le déclare au dépositaire, la présente Convention s'applique aussi lorsqu'un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international cause sur le territoire dudit État des dommages autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.

3. Aux fins de la présente Convention :

- (a) les dommages causés à un navire ou un aéronef évoluant en haute mer ou au-dessus de la haute mer ou dans la zone économique exclusive seront considérés comme des dommages survenus sur le territoire de l'État dans lequel il est immatriculé ; toutefois, si l'exploitant

de l'aéronef a son principal établissement sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation, les dommages causés à l'aéronef seront considérés comme des dommages survenus sur le territoire de l'État dans lequel il a son principal établissement ;

- (b) les dommages causés à une plate-forme de forage ou autre installation fixée de façon permanente au sol dans la zone économique exclusive ou le plateau continental sont considérés comme des dommages survenus sur le territoire de l'État qui a compétence sur ladite plate-forme de forage ou installation, conformément au droit international, notamment la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs d'État. Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme des aéronefs d'État.

## **Chapitre II**

### **Responsabilité de l'exploitant et questions connexes**

#### **Article 3 — Responsabilité de l'exploitant**

1. L'exploitant est responsable d'un dommage subi par des tiers, à la seule condition que le dommage soit causé par un aéronef en vol.
2. Il n'y a pas lieu à réparation en vertu de la présente Convention si le dommage n'est pas la conséquence directe d'un événement, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.
3. Les dommages dus à un décès, à une lésion corporelle ou à une lésion psychologique sont indemnisables. Les dommages dus à une lésion psychologique sont indemnisables seulement s'ils sont causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant soit d'une lésion corporelle, soit d'une exposition directe à une probabilité de décès ou de lésion corporelle imminents.
4. Les dommages causés à des biens sont indemnisables.
5. Les dommages environnementaux sont indemnisables, dans la mesure où cette réparation est prévue par le droit de l'État partie sur le territoire duquel les dommages sont survenus.
6. Aucune responsabilité ne découle en vertu de la présente Convention des dommages causés par un incident nucléaire tel que défini dans la *Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire* (29 juillet 1960), ou des dommages nucléaires tels que définis dans la *Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires* (21 mai 1963), et de tout amendement ou tous suppléments à ces conventions en vigueur au moment de l'événement.

7. On ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages-intérêts à un titre autre que la réparation.

8. Un exploitant dont la responsabilité serait par ailleurs engagée aux termes de la présente Convention n'est pas responsable si les dommages sont une conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils.

#### **Article 4 — Limite de responsabilité de l'exploitant**

1. La responsabilité de l'exploitant visée à l'article 3 ne dépasse pas pour chaque événement les limites ci-après calculées sur la base de la masse de l'aéronef en cause :

- (a) 750 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieure ou égale à 500 kilogrammes ;
- (b) 1 500 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 kilogrammes mais ne dépasse pas 1 000 kilogrammes ;
- (c) 3 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 1 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 2 700 kilogrammes ;
- (d) 7 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 700 kilogrammes mais ne dépasse pas 6 000 kilogrammes ;
- (e) 18 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 6 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 12 000 kilogrammes ;
- (f) 80 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 12 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 25 000 kilogrammes ;
- (g) 150 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 25 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 50 000 kilogrammes ;
- (h) 300 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 50 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 200 000 kilogrammes ;
- (i) 500 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 200 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 500 000 kilogrammes ;
- (j) 700 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 000 kilogrammes.

2. Si un événement fait intervenir deux ou plusieurs aéronefs exploités par le même exploitant, la limite de responsabilité applicable est celle de l'aéronef ayant la masse maximale la plus élevée.

3. Les limites indiquées au présent article ne s'appliquent que si l'exploitant prouve que les dommages :

- (a) ne sont pas dus à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de lui-même, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou

- (b) résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'une autre personne.

#### **Article 5 — Priorité des réparations**

Si le montant total des dommages à réparer dépasse les montants disponibles conformément à l'article 4, paragraphe 1, le montant total est affecté en priorité à la réparation des cas de décès, de lésion corporelle ou de lésion psychologique et réparti proportionnellement au montant des réparations. Le solde du montant à payer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les autres dommages.

#### **Article 6 — Événements intervenant entre plusieurs exploitants**

1. Lorsqu'un événement intervient entre plusieurs aéronefs et cause des dommages auxquels s'applique la présente Convention, les exploitants de ces aéronefs sont conjointement et solidairement responsables de tout dommage subi par un tiers.
2. Si plusieurs exploitants sont responsables, le recours entre eux est fonction de leurs limites de responsabilité respectives et de leur contribution au dommage.
3. Aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à sa responsabilité, si une telle limite existe.

#### **Article 7 — Frais de justice et autres dépens**

1. Le tribunal peut, conformément à sa propre loi, attribuer tout ou partie des frais de justice et autres dépens de la procédure supportés par le demandeur, intérêts compris.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas si le montant des dommages-intérêts attribués, exclusion faite des frais de justice et autres dépens de la procédure, ne dépasse pas la somme que l'exploitant a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à partir de la date de l'événement qui a causé le dommage, ou avant le début de l'action si ce délai est dépassé.

#### **Article 8 — Paiements anticipés**

S'il y est tenu par la loi de l'État où les dommages se sont produits, l'exploitant verse sans délai des avances aux personnes physiques qui peuvent avoir droit à réparation aux termes de la présente Convention, pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants payables ultérieurement par l'exploitant à titre de réparation.

## **Article 9 — Assurance**

1. En ce qui concerne l'article 4, les États parties exigent de leurs exploitants qu'ils contractent une assurance ou garantie suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente Convention.
2. Un exploitant peut être tenu, par l'État partie dans lequel ou à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il dispose d'une assurance ou garantie suffisante. Ce faisant, l'État partie applique aux exploitants d'autres États parties les mêmes critères qu'il applique à ses propres exploitants.

## **Chapitre III**

### **Exonération et recours**

#### **Article 10 — Exonération**

S'il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable d'un demandeur ou de la personne dont il tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, l'exploitant est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité à l'égard du demandeur, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué.

#### **Article 11 — Droit de recours**

Sous réserve de l'article 13, rien dans la présente Convention ne préjuge la question de savoir si une personne responsable d'un dommage conformément aux dispositions de la présente Convention a un droit de recours contre toute personne.

## **Chapitre IV**

### **Exercice des recours et dispositions connexes**

#### **Article 12 — Recours exclusif**

1. Toute action en réparation d'un dommage à des tiers causé par un aéronef en vol, intentée contre l'exploitant, ou ses préposés ou mandataires, à quelque titre que ce soit, notamment au titre de la présente Convention ou de la responsabilité délictuelle ou contractuelle, ne peut être exercée que sous réserve des conditions prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.



2. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 3 s'appliquent à toute autre personne de qui on pourrait autrement obtenir une réparation ou une indemnité pour les dommages spécifiés dans ces paragraphes, que ce soit au titre de la présente Convention, de la responsabilité délictuelle ou sur une autre base.

### **Article 13 — Exclusion de la responsabilité**

Ni le propriétaire, le bailleur ou le financier qui conserve le titre ou qui détient la garantie d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, ni leurs préposés ou mandataires, ne seront responsables des dommages en vertu de la présente Convention ou de la loi de tout État partie relative aux dommages à des tiers.

### **Article 14 — Conversion des droits de tirage spéciaux**

Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur en une monnaie nationale est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres opérations et transactions. La valeur en monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie, dans la mesure du possible, la même valeur réelle que les montants prévus à l'article 4, paragraphe 1.

### **Article 15 — Révision des limites**

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les sommes prescrites à l'article 4, paragraphe 1, sont révisées par le dépositaire moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité à l'article 14.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire informe les États parties d'une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties, sauf si une majorité des États parties signifie sa désapprobation. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

### **Article 16 — Juridiction compétente**

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les actions en réparation prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie sur le territoire duquel le dommage est survenu.

2. Si des dommages surviennent dans plus d'un État partie, les actions prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie dans lequel l'aéronef se trouvait ou qu'il allait quitter lorsque l'événement s'est produit.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article, une demande peut être faite dans tout État partie pour faire appliquer les mesures provisoires, y compris les mesures de protection, qui peuvent être prévues par la loi de cet État.

### **Article 17 — Reconnaissance et exécution des jugements**

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les jugements rendus par un tribunal compétent au titre de l'article 16 au terme d'un procès, ou par défaut de comparution, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie de ce tribunal, sont exécutoires dans tout autre État partie dès que les formalités exigées par cet État partie ont été remplies.

2. La révision de l'affaire quant au fond n'est admise dans aucune demande de reconnaissance ou d'exécution en vertu du présent article.

3. La reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent être refusées si :

- (a) ces mesures sont manifestement contraires à l'ordre public de l'État partie où elles sont demandées ;
- (b) l'action intentée n'a pas été notifiée au défendeur en temps utile et de façon à lui permettre de se défendre ;
- (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 reconnus comme ayant l'autorité de la chose jugée par le droit de l'État partie où la reconnaissance ou l'exécution est demandée ;
- (d) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses d'une des parties ; ou
- (e) la personne qui demande l'exécution n'a pas qualité pour le faire.

4. La reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent aussi être refusées dans la mesure où le jugement octroie des dommages-intérêts, notamment des dommages-intérêts exemplaires ou punitifs, qui ne réparent pas le dommage effectivement subi.

5. Lorsqu'un jugement est exécutoire, la condamnation aux frais de justice et autres dépens supportés par le plaignant, intérêts compris, est également exécutoire.

### **Article 18 — Accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements**

1. Les États parties peuvent conclure des accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements compatibles avec les objectifs de la présente Convention, à condition que

ces accords ne se traduisent pas pour tout tiers ou défendeur par un niveau de protection moindre que celui qui est prévu dans la présente Convention.

2. Les États parties s'informent les uns les autres, par le truchement du dépositaire, des accords régionaux ou multilatéraux qu'ils ont conclus avant ou après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

3. Les dispositions du présent Chapitre ne touchent la reconnaissance ni l'exécution d'aucun jugement découlant de ces accords.

### **Article 19 — Prescription**

1. Le droit à réparation prévu à l'article 3 s'éteint si aucune action n'est intentée dans un délai de deux ans à compter de la date de l'événement qui a causé le dommage.

2. La méthode de calcul du délai de deux ans est déterminée conformément à la loi du tribunal saisi de l'affaire.

### **Article 20 — Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droit et elle est soumise aux dispositions de la présente Convention.

## **Chapitre V**

### **Dispositions finales**

#### **Article 21 — Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion**

1. La présente Convention est ouverte à Montréal le 2 mai 2009 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 20 avril au 2 mai 2009. Après le 2 mai 2009, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément à l'article 23.

2. La présente Convention est soumise à la ratification des États qui l'ont signée.

3. Tout État qui ne signe pas la présente Convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

## **Article 22 — Organisations régionales d'intégration économique**

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter et approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, l'organisation régionale d'intégration économique aura les mêmes droits et obligations qu'un État partie, dans la mesure où cette organisation a compétence sur des matières régies par la présente Convention.

2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique présente au dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres ont délégué leur compétence à cette organisation. L'organisation régionale d'intégration économique doit informer sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la délégation de compétence, y compris de nouvelles délégations de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.

3. Toute référence à « État partie » ou « États parties » dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

## **Article 23 — Entrée en vigueur**

1. La présente Convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trente-cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

2. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente Convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

## **Article 24 — Dénonciation**

1. Tout État partie peut dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification ; en ce qui concerne les dommages visés à l'article 3 résultant d'un événement survenu avant l'expiration du délai de cent quatre-vingts jours, la Convention continue de s'appliquer comme si la dénonciation n'avait pas été faite.

## **Article 25 — Relation avec d'autres traités**

Les règles de la présente Convention l'emportent sur toutes règles des instruments suivants qui, autrement, s'appliqueraient aux dommages visés par la présente Convention :

- (a) la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 ; ou
- (b) le *Protocole portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978.

#### **Article 26 — États possédant plus d'un régime juridique**

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou à plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la présente Convention s'applique.
3. Un État partie comprenant deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent, qui fait une déclaration au titre de l'article 2, paragraphe 2, peut déclarer que la présente Convention s'applique aux dommages aux tiers survenant dans toutes ses unités territoriales ou dans une ou plusieurs de ces unités et à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
4. Dans le cas d'un État partie qui a fait une déclaration au titre du présent article :
  - (a) la référence, à l'article 8, à la « loi de l'État » est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État ;
  - (b) les références, à l'article 14, à la « monnaie nationale » sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État.

#### **Article 27 — Réserves et déclarations**

1. Il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention mais les déclarations autorisées par l'article 2, paragraphe 2, l'article 22, paragraphe 2, et l'article 26 peuvent être faites conformément à ces dispositions.
2. Toute déclaration ou tout retrait d'une déclaration faite en vertu de la présente Convention sont notifiés par écrit au dépositaire.

## Article 28 — Fonctions du dépositaire

Le dépositaire notifie rapidement à tous les signataires et à tous les États parties :

- (a) toute signature nouvelle de la présente Convention ainsi que sa date ;
- (b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date ;
- (c) toute déclaration ainsi que sa date ;
- (d) la modification ou le retrait de toute déclaration ainsi que la date de cette modification ou de ce retrait ;
- (e) la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;
- (f) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente Convention ;
- (g) toute dénonciation ainsi que la date de cette dénonciation et la date à laquelle elle prend effet.

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

FAIT à Montréal le 2<sup>e</sup> jour du mois de mai de l'an deux mille neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité de la Présidente de la Conférence, dans la période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de la présente Convention, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. La présente Convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants à la présente Convention et à tous les États parties à la Convention et au Protocole visés à l'article 25.

## CONVENIO

sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves

*Firmado en Montreal el 2 de mayo de 2009*

Publicado por la OACI bajo la responsabilidad del Secretario General de la  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas  
y libreros, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 9919, Convenio sobre indemnización por daños causados  
a terceros por aeronaves**

Núm. de pedido: 9919

ISBN 978-92-9231-366-1

© OACI 2009

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de ninguna  
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión de  
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la  
Organización de Aviación Civil Internacional.



# CONVENIO

## SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECONOCIENDO la necesidad de asegurar que se indemnice adecuadamente a los terceros que sufran daños como resultado de sucesos que hayan involucrado a una aeronave en vuelo;

RECONOCIENDO la necesidad de modernizar el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978;

RECONOCIENDO la importancia de asegurar la protección de los intereses de los terceros damnificados y la necesidad de una indemnización equitativa, así como la necesidad de velar por la estabilidad de la industria de la aviación;

REAFIRMANDO la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y

CONVENCIDOS de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen la indemnización de terceros que sufran daños como resultado de sucesos que hayan involucrado a aeronaves en vuelo a través de un nuevo Convenio es el medio más apropiado y eficaz para lograr un equilibrio de intereses equitativo;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

### Capítulo I

#### Principios

##### Artículo 1 — Definiciones

Para los fines del presente Convenio:

- (a) “acto de interferencia ilícita” significa un acto definido como delito en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, Firmado en La Haya el

16 de diciembre de 1970, o en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, con sus enmiendas en vigor en el momento del suceso;

- (b) un “suceso” ocurre cuando una aeronave en vuelo causa daños que no son el resultado de un acto de interferencia ilícita;
- (c) se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en todo momento desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque o la carga, hasta que se abra cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga;
- (d) “vuelo internacional” significa todo vuelo cuyo lugar de salida y el de destino previsto están situados en los territorios de dos Estados, sea que haya una interrupción en el vuelo o no, o en el territorio de un Estado si hay un lugar de escala previsto en el territorio de otro Estado;
- (e) “masa máxima” significa la masa máxima certificada de despegue de la aeronave, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use;
- (f) “operador” significa la persona que usa la aeronave. También se considerará operador a quien habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación. Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones;
- (g) “persona” significa toda persona física o jurídica, inclusive un Estado;
- (h) “Estado Parte” significa todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor; e
- (i) “tercero” significa una persona que no es el operador, el pasajero ni el expedidor o destinatario de la carga.

## **Artículo 2 — Ámbito de aplicación**

1. El presente Convenio se aplica al daño a terceros en el territorio de un Estado Parte causado por una aeronave en vuelo en un vuelo internacional, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también cuando una aeronave en vuelo que no es un vuelo internacional cause daños en el territorio de ese Estado Parte, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
3. Para los fines del presente Convenio:
  - (a) el daño a un buque que se encuentre en alta mar o en la zona económica exclusiva o a una aeronave que esté sobrevolando esas zonas se considerará un daño ocurrido en el

territorio del Estado en el que está matriculado; sin embargo, si el operador de la aeronave tiene su oficina principal en el territorio de un Estado que no es el Estado de matrícula, se considerará que el daño a la aeronave ha ocurrido en el territorio del Estado en el que el operador tiene su oficina principal; y

- (b) el daño a una plataforma de perforación o a otra instalación fijada en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerará un daño ocurrido en el territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dicha plataforma o instalación de conformidad con el derecho internacional, incluida la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

4. El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves de Estado. Se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

## Capítulo II

### Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas

#### Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador

1. El operador será civilmente responsable del daño sufrido por terceros, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo.

2. No habrá derecho a indemnización en el marco del presente Convenio si el daño no es consecuencia directa del suceso que lo ha originado, o si se debe al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

3. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables únicamente si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de exposición directa a la probabilidad de muerte o lesiones corporales inminentes.

4. El daño a los bienes será indemnizable.

5. El daño al medio ambiente será indemnizable si el derecho del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.

6. No habrá responsabilidad civil en el marco del presente Convenio por el daño causado por un incidente nuclear, como lo define el *Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear* (29 de julio de 1960) o por daño nuclear como lo define la *Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares* (21 de mayo de 1963), y toda enmienda o suplemento de dichos Convenios que esté en vigor en el momento del suceso.

7. No se admitirán reclamaciones por indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

8. El operador que de otro modo sería civilmente responsable en el marco del presente Convenio no lo será si el daño es consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles.

#### **Artículo 4 — Límites de la responsabilidad civil del operador**

1. La responsabilidad civil del operador prevista en el Artículo 3, por un suceso, no excederá el siguiente límite basado en la masa de la aeronave involucrada:

- (a) 750 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
- (b) 1 500 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1 000 kilogramos;
- (c) 3 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1 000 kilogramos pero no exceda de 2 700 kilogramos;
- (d) 7 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2 700 kilogramos pero no exceda de 6 000 kilogramos;
- (e) 18 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6 000 kilogramos pero no exceda de 12 000 kilogramos;
- (f) 80 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12 000 kilogramos pero no exceda de 25 000 kilogramos;
- (g) 150 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25 000 kilogramos pero no exceda de 50 000 kilogramos;
- (h) 300 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50 000 kilogramos pero no exceda de 200 000 kilogramos;
- (i) 500 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200 000 kilogramos pero no exceda de 500 000 kilogramos;
- (j) 700 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.

2. Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.

3. Los límites de este Artículo se aplicarán únicamente si el operador prueba que los daños:

- (a) no se debieron a la negligencia u otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que
- (b) se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.

### **Artículo 5 — Prioridad de la indemnización**

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme al Artículo 4, párrafo 1, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por muerte, por lesiones corporales y por lesiones mentales, en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

### **Artículo 6 — Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores**

1. Cuando dos o más aeronaves hayan estado involucradas en un suceso que haya causado un daño al que se aplique el presente Convenio, los operadores de dichas aeronaves serán solidariamente responsables por cualquier daño sufrido por un tercero.
2. Si dos o más operadores son solidariamente responsables, la acción regresiva entre ellos dependerá de sus respectivos límites de responsabilidad civil y de su contribución al daño.
3. Ningún operador será civilmente responsable por una suma que exceda del límite, si lo hubiera, aplicable a su responsabilidad civil.

### **Artículo 7 — Costas y otros gastos judiciales**

1. El tribunal podrá acordar, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el reclamante, incluidos los intereses.
2. El párrafo 1 no se aplicará cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el operador haya ofrecido por escrito al reclamante dentro de un período de seis meses contados a partir de la fecha del suceso que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si esto fuera posterior.

### **Artículo 8 — Pagos adelantados**

Si así lo exige la ley del Estado en el que ocurrió el daño, el operador efectuará pagos adelantados sin demora a las personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización conforme al presente Convenio, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad civil y podrán deducirse de toda cantidad posteriormente pagadera por el operador en concepto de indemnización por daños.

### **Artículo 9 — Seguro**

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio.
2. El Estado Parte en o hacia el cual explota servicios un operador podrá exigir a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro o garantía suficiente. Al hacerlo, el Estado Parte aplicará a los operadores de otros Estados Partes los mismos criterios que aplica a sus operadores.

## **Capítulo III**

### **Exoneración y acción regresiva**

#### **Artículo 10 — Exoneración**

Si el operador prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del reclamante, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el operador quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a dicho reclamante en la medida en que esa negligencia, acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

#### **Artículo 11 — Derecho de acción regresiva**

Con sujeción al Artículo 13, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la cuestión de si la persona civilmente responsable por los daños de conformidad con el mismo tiene derecho de acción regresiva contra cualquier persona.

## **Capítulo IV**

### **Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas**

#### **Artículo 12 — Indemnización exclusiva**

1. Toda acción de indemnización por daños a terceros causados por una aeronave en vuelo iniciada contra el operador, o sus dependientes o agentes, sea que se funde en el presente Convenio o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones previstas en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de quiénes son las personas que tienen derecho a iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos.

2. Lo dispuesto en el Artículo 3, párrafos 6, 7 y 8, se aplicará a cualquier otra persona que de otro modo sería responsable de indemnizar el daño al que se refieren los párrafos indicados, sea con fundamento en este Convenio o en un acto ilícito, o en cualquier otra causa.

#### **Artículo 13 — Exclusión de la responsabilidad**

Ni el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo operador, ni sus dependientes o agentes, serán civilmente responsables por daños a terceros en virtud del presente Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte.

#### **Artículo 14 — Conversión de los derechos especiales de giro**

Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro, según la definición del Fondo Monetario

Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procesos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor en una moneda nacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor en una moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado para que exprese en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real que las sumas establecidas en el Artículo 4, párrafo 1.

### **Artículo 15 — Revisión de los límites**

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, las sumas prescritas en el Artículo 4, párrafo 1, serán revisadas por el Depositario tomando como referencia un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el Artículo 14.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10 por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad civil. Toda revisión de esa naturaleza tendrá efecto seis meses después de la notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes dejen constancia de su desaprobación. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

### **Artículo 16 — Jurisdicción**

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, sólo podrán iniciarse acciones de indemnización conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio ocurrió el daño.

2. Cuando ocurran daños en más de un Estado Parte, sólo podrán iniciarse acciones conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio se encontraba la aeronave, o del que estaba a punto de salir, cuando ocurrió el suceso.

3. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, se podrá solicitar ante cualquier Estado Parte que se apliquen las medidas provisionales disponibles de conformidad con las leyes de ese Estado, incluidas las medidas de protección.

### **Artículo 17 — Reconocimiento y ejecución de sentencias**

1. Con sujeción a lo dispuesto en este Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 16 al cabo de un juicio, o en rebeldía, cuando sean ejecutables en el Estado Parte de ese tribunal, serán ejecutables en cualquier otro Estado Parte tan pronto como se hayan cumplido las tramitaciones requeridas por ese Estado Parte.

2. Los méritos de la causa no se reabrirán en ninguna solicitud de reconocimiento o ejecución de conformidad con este Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
  - (a) su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente contrario al orden público del Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución;
  - (b) no se hubiera notificado al demandado acerca del proceso en tiempo y forma para permitirle preparar y presentar su contestación a la demanda;
  - (c) la sentencia se refiriera a un litigio entre las mismas partes que ya hubiera sido objeto de un fallo o laudo arbitral reconocido como sentencia definitiva e inapelable según la ley del Estado Parte en el que se solicita su reconocimiento o ejecución;
  - (d) la sentencia se hubiera obtenido mediante fraude de cualquiera de las partes; o
  - (e) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante.
4. El reconocimiento y la ejecución de una sentencia también podrán negarse en la medida en que la sentencia ordene una indemnización por daños, incluidos los daños y perjuicios punitivos y ejemplares, que no compense a un tercero por el perjuicio real sufrido.
5. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de todas las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses, que ordene la sentencia.

#### **Artículo 18 — Acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y ejecución de sentencias**

1. Los Estados Partes podrán concertar acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias que sean compatibles con los objetivos del presente Convenio, siempre que tales acuerdos no ocasionen a ningún tercero o demandado una reducción del nivel de protección que le confiere el presente Convenio.
2. Los Estados Partes se mantendrán informados entre sí, por intermedio del Depositario, respecto de todo acuerdo regional o multilateral que hayan suscrito antes o después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.
3. Las disposiciones de este Capítulo no afectarán al reconocimiento ni a la ejecución de sentencia alguna con arreglo a tales acuerdos.

#### **Artículo 19 — Plazo de prescripción**

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 se extinguirá si no se inicia una acción dentro de los dos años posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño.



2. El método para calcular ese período de dos años se determinará de conformidad con la ley del tribunal que entienda en la causa.

### **Artículo 20 — Muerte de la persona civilmente responsable**

En caso de muerte de la persona civilmente responsable, la acción de indemnización por daños se iniciará contra los causahabientes de su sucesión y de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

## **Capítulo V**

### **Cláusulas finales**

#### **Artículo 21 — Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión**

1. El presente Convenio estará abierto a la firma, en Montreal el 2 de mayo de 2009, de los Estados participantes en la Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico, celebrada en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo de 2009. Después del 2 de mayo de 2009, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal hasta su entrada en vigor de conformidad con el Artículo 23.
2. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados que lo hayan firmado.
3. Todo Estado que no firme el presente Convenio podrá aceptarlo, aprobarlo o adherirse al mismo en cualquier momento.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional, designada en el presente como Depositario.

#### **Artículo 22 — Organizaciones regionales de integración económica**

1. Una organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y tenga competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el presente Convenio también podrá firmar, ratificar, aceptar y aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo. La organización regional de integración económica tendrá en ese caso los derechos y obligaciones de un Estado Parte, en la medida en que dicha organización tenga competencia con respecto a asuntos regidos por el presente Convenio.
2. La organización regional de integración económica formulará una declaración ante el Depositario en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, especificando los asuntos regidos por el presente Convenio respecto a los cuales los Estados miembros de esa organización le han delegado competencia. La organización regional de integración económica notificará inmediatamente al Depositario todo cambio en la delegación de competencia, incluidas las nuevas delegaciones de competencia, especificada en la declaración formulada en virtud de este párrafo.

3. Toda referencia a un “Estado Parte” o a “Estados Partes” en el presente Convenio se aplica igualmente a una organización regional de integración económica cuando así lo exija el contexto.

### **Artículo 23 — Entrada en vigor**

1. El presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día siguiente a la fecha de depósito del trigésimo quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado esos instrumentos. Un instrumento depositado por una organización regional de integración económica no se tendrá en cuenta para los fines de este párrafo.

2. Para los demás Estados y otras organizaciones regionales de integración económica, el presente Convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

### **Artículo 24 — Denuncia**

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación escrita dirigida al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación. Con respecto a los daños previstos en el Artículo 3 que resulten de un suceso ocurrido antes de la expiración del período de ciento ochenta días, el Convenio continuará aplicándose como si no se hubiera efectuado la denuncia.

### **Artículo 25 — Relación con otros tratados**

Las reglas del presente Convenio prevalecerán sobre todas las reglas de los instrumentos mencionados seguidamente que de otro modo serían aplicables a los daños cubiertos en el presente Convenio:

- (a) el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952; o
- (b) el *Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978.

### **Artículo 26 — Estados que poseen más de un régimen jurídico**

1. Si un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que se aplican diferentes regímenes jurídicos a las cuestiones regidas por el presente Convenio, dicho Estado puede declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio se extenderá a todas sus unidades territoriales o únicamente a una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.

2. Esas declaraciones se notificarán al Depositario e indicarán explícitamente las unidades territoriales a las que se aplica el presente Convenio.

3. Con relación a la declaración prevista en el Artículo 2, párrafo 2, un Estado Parte que tenga dos o más unidades territoriales en las que se apliquen diferentes regímenes jurídicos podrá declarar que el presente Convenio se aplicará al daño a terceros que ocurra en todas sus unidades territoriales o en una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.

4. Respecto a un Estado Parte que haya hecho una declaración prevista en este Artículo:

- (a) la referencia a “la ley del Estado” en el Artículo 8 se interpretará como referida a la ley de la unidad territorial pertinente de ese Estado; y
- (b) las referencias a “moneda nacional” en el Artículo 14 se interpretarán como referidas a la moneda de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

#### **Artículo 27 — Reservas y declaraciones**

1. No podrán formularse reservas al presente Convenio, pero las declaraciones autorizadas en el Artículo 2, párrafo 2, el Artículo 22, párrafo 2, y el Artículo 26 podrán formularse de conformidad con estas disposiciones.

2. Toda declaración o todo retiro de declaración que se formule de conformidad con el presente Convenio se notificará por escrito al Depositario.

#### **Artículo 28 — Funciones del Depositario**

El Depositario notificará inmediatamente a todos los signatarios y Estados Partes de:

- (a) toda nueva firma del presente Convenio y la fecha correspondiente;
- (b) todo depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente;
- (c) toda declaración y su fecha;
- (d) la modificación o retiro de toda declaración y su fecha;
- (e) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
- (f) la fecha de entrada en vigor de toda revisión de los límites de responsabilidad establecidos en virtud del presente Convenio; y
- (g) toda denuncia, juntamente con la fecha de la misma y la fecha en que tendrá efecto.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal el día dos de mayo de dos mil nueve en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos. Dicha autenticidad tendrá efecto una vez que la Secretaría de la Conferencia, bajo la autoridad del Presidente de la Conferencia, verifique la conformidad de los textos entre sí dentro de un plazo de noventa días a partir de la fecha del presente. El presente Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados contratantes en el presente Convenio, así como también a todos los Estados Partes en el Convenio y el Protocolo mencionados en el Artículo 25.

## КОНВЕНЦИЯ

о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам

*Подписана в Монреале 2 мая 2009 года*

Опубликовано ИКАО с санкции Генерального секретаря  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по  
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Дос 9919, Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами  
третьим лицам**

Номер заказа: 9919

ISBN 978-92-9231-366-1

© ИКАО, 2009

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может  
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в  
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного  
разрешения Международной организации гражданской авиации.

# КОНВЕНЦИЯ

## О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

ГОСУДАРСТВА – УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

ПРИЗНАВАЯ необходимость обеспечения надлежащего возмещения ущерба третьим лицам, причиненного в результате событий с участием воздушного судна в полете,

ПРИЗНАВАЯ необходимость модернизировать *Конвенцию об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанную в Риме 7 октября 1952 года, и *Протокол об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года*, подписанный в Монреале 23 сентября 1978 года,

ПРИЗНАВАЯ важность обеспечения защиты интересов потерпевших третьих лиц и необходимость справедливой компенсации, а также необходимость обеспечения постоянной стабильности авиационной отрасли,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ желательность упорядоченного развития деятельности международного воздушного транспорта и обеспечения бесперебойного потока пассажиров, багажа и грузов в соответствии с принципами и целями *Конвенции о международной гражданской авиации*, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫ, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих возмещение ущерба третьим лицам, причиненного в результате событий с участием воздушных судов в полете, посредством новой Конвенции являются наиболее желательным и эффективным средством достижения справедливого баланса интересов,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

# Глава I

## Принципы

### Статья 1. Определения

В целях настоящей Конвенции:

- a) "акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, с любыми изменениями, действующими на момент события;
- b) "событие" имеет место тогда, когда ущерб причинен воздушным судном в полете, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства;
- c) воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки;
- d) "международный полет" означает любой полет, при котором пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств, независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется намеченная остановка на территории другого государства;
- e) "максимальная масса" означает максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна без учета влияния на эту массу азростатного газа, если таковой используется;
- f) "эксплуатант" означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она используют его лично либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий;
- g) "лицо" означает любое физическое или юридическое лицо и включает государство;
- h) "государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе;
- i) "третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза.



## Статья 2. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим международный полет, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.
2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям, когда воздушное судно в полете, не являющемся международным полетом, причиняет ущерб на территории этого государства, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.
3. В целях настоящей Конвенции:
  - а) ущерб морскому судну в открытом море или в исключительной экономической зоне или воздушному судну в воздушном пространстве над ними рассматривается как ущерб, имевший место на территории государства, в котором оно зарегистрировано; однако если эксплуатант воздушного судна имеет свое основное место деятельности на территории государства, не являющегося государством регистрации, то ущерб воздушному судну рассматривается как причиненный на территории государства, в котором он имеет свое основное место деятельности;
  - б) ущерб буровой платформе или другой установке, постоянно закрепленной на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, рассматривается как причиненный на территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой в соответствии с международным правом, включая *Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву*, совершенную в Монтего-Бее 10 декабря 1982 года.
4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

## Глава II

### Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

#### Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете.
2. Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым следствием события, в результате которого он причинен, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения.

3. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического расстройства подлежит возмещению. Ущерб по причине психического расстройства подлежит возмещению, только если он обусловлен признаваемым психическим заболеванием, возникшим в результате либо телесного повреждения, либо прямой вероятности неизбежной смерти или телесного повреждения.
4. Ущерб имуществу подлежит возмещению.
5. Экологический ущерб подлежит возмещению в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства-участника, на территории которого причинен ущерб.
6. Никакая ответственность не возникает согласно настоящей Конвенции за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, как определено в *Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии* от 29 июля 1960 года, или за ядерный ущерб, как определено в *Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб* от 21 мая 1963 года, с любыми поправками или дополнениями к этим конвенциям, действующими на момент события.
7. Никакие штрафные санкции, штрафные убытки или другие выплаты, не относящиеся к компенсации ущерба, не подлежат взысканию.
8. Эксплуатант, который в ином случае нес бы ответственность согласно положениям настоящей Конвенции, не несет ответственности, если ущерб является прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских беспорядков.

#### **Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта**

1. Ответственность эксплуатанта, возникающая на основании статьи 3, не превышает по любому событию следующие пределы, основанные на массе соответствующего воздушного судна:
  - a) 750 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;
  - b) 1 500 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
  - c) 3 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
  - d) 7 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
  - e) 18 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;

- f) 80 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;
- g) 150 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
- h) 300 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
- i) 500 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
- j) 700 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.

2. Если событие затрагивает два или несколько воздушных судов, используемых одним и тем же эксплуатантом, применяется предел ответственности, относящийся к воздушному судну с наивысшей максимальной массой.

3. Указанные в настоящей статье пределы применяются только в том случае, если эксплуатант докажет, что ущерб причинен:

- a) не из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия его или его служащих или агентов; или
- b) исключительно из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия другого лица.

## **Статья 5. Порядок очередности возмещения**

Если общая сумма ущерба, подлежащая выплате, превышает суммы, предусмотренные в пункте 1 статьи 4, общая сумма присуждается преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных, в первую очередь, со смертью, телесным повреждением и психическим расстройством. Остаток общей суммы, подлежащей выплате, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другим ущербом.

## **Статья 6. События с участием двух или более эксплуатантов**

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.

2. В тех случаях, когда такую ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса каждого из них зависит от их соответствующих пределов ответственности и доли их ответственности за причиненный ущерб.

3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

### **Статья 7. Судебные издержки и другие расходы**

1. Суд может присуждать в соответствии со своим собственным законодательством полное или частичное возмещение судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты.

2. Пункт 1 не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую эксплуатант предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, в зависимости от того, что произошло позднее.

### **Статья 8. Предварительные выплаты**

Если этого требует законодательство государства, в котором причинен ущерб, эксплуатант незамедлительно производит предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать компенсацию по настоящей Конвенции, для удовлетворения их неотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет последующих выплат эксплуатанта в счет возмещения ущерба.

### **Статья 9. Страхование**

1. С учетом положений статьи 4 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности согласно настоящей Конвенции.

2. Государство-участник, в котором или в которое эксплуатант выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования или гарантии. При этом государство-участник применяет к эксплуатантам других государств-участников такие же критерии, какие оно применяет к своим собственным эксплуатантам.

## **Глава III**

### **Освобождение от ответственности и право регресса**

#### **Статья 10. Освобождение от ответственности**

Если эксплуатант докажет, что причиной ущерба явились или его причинению способствовали небрежность или другое незаконное действие или бездействие истца или лица, от которого происходят его или ее права, то эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности перед этим истцом в той мере, в какой такие небрежность или незаконное действие или бездействие причинили ущерб или способствовали его причинению.

#### **Статья 11. Право регресса**

С учетом статьи 13 ничто в настоящей Конвенции не предопределяет решения вопроса о том, имеет ли лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб в соответствии с ее положениями, право регресса в отношении любого лица.

## **Глава IV**

### **Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения**

#### **Статья 12. Исключительная правовая защита**

1. Любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушным судном в полете, предъявляемый эксплуатанту или его служащим или агентам, независимо от его обоснования, будь то на основании настоящей Конвенции, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав.

2. Пункты 6, 7 и 8 статьи 3 применяются к любому другому лицу, от которого в ином случае могло бы требоваться возмещение или компенсация ущерба, указанного в этих пунктах, либо согласно настоящей Конвенции, либо вследствие правонарушения, либо на ином основании.

#### **Статья 13. Исключение ответственности**

Ни собственник, ни арендодатель или финансовое учреждение, обладающие правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющиеся эксплуатантом, ни их

служащие или агенты не несут ответственности за ущерб согласно настоящей Конвенции или закону любого государства-участника в отношении ущерба третьим лицам.

#### **Статья 14. Перевод специальных прав заимствования**

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в национальной валюте исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов. Стоимость в национальной валюте государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством, таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость, какую имеют суммы, указанные в пункте 1 статьи 4.

#### **Статья 15. Пересмотр пределов**

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи суммы, установленные в пункте 1 статьи 4, пересматриваются депозитарием с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу настоящей Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в статье 14.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников, если большинство государств-участников не заявят о своей несогласии. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

#### **Статья 16. Юрисдикция**

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи иски о возмещении согласно положениям настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

2. В том случае, если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, иски в соответствии с положениями настоящей Конвенции могут быть возбуждены только в судах государства-участника, на территории которого воздушное судно находилось или территорию которого оно покидало, когда произошло событие.

3. Без ущерба для положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи в любом государстве-участнике может быть заявлено ходатайство о принятии таких временных мер, включая обеспечительные меры, какие могут быть предусмотрены законодательством такого государства.

### **Статья 17. Признание и исполнение судебных решений**

1. С учетом положений настоящей статьи решения, принятые компетентным судом согласно статье 16 после процесса или заочно, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике после соблюдения формальностей, требуемых этим государством-участником.

2. Существо дела не пересматривается при рассмотрении любого ходатайства о признании или обеспечении исполнения согласно настоящей статье.

3. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано, если:

- a) признание или исполнение такого решения будет явно противоречить публичному порядку государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение;
- b) ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему или ей подготовить и представить защиту;
- c) это решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признано окончательным и не подлежит пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение решения;
- d) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон; или
- e) лицо, подавшее ходатайство, не наделено правом требовать исполнения судебного решения.

4. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано в той мере, в какой такое судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая штрафные убытки или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу причиненный фактический вред.

5. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые судебные издержки и другие расходы, понесенные истцом, включая проценты, по данному судебному решению также подлежат возмещению.

## **Статья 18. Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений**

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и исполнения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.
2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.
3. Положения настоящей главы не влияют на признание или исполнение любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

## **Статья 19. Исковая давность**

1. Право на возмещение согласно статье 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение двух лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.
2. Метод расчета такого двухлетнего периода определяется в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

## **Статья 20. Смерть лица, несущего ответственность**

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба предъявляется к тем, кто согласно закону представляет его или ее имущество, с соблюдением положений настоящей Конвенции.

## **Глава V**

### **Заключительные положения**

## **Статья 21. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 2 мая 2009 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 20 апреля по 2 мая 2009 года. После 2 мая 2009 года настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии со статьей 23.



2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами, подписавшими ее.
3. Любое государство, не подписавшее настоящую Конвенцию, может принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.
4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.

## **Статья 22. Региональные организации экономической интеграции**

1. Любая региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять, утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции будет иметь права и обязательства государства-участника в той мере, в какой данная организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией.
2. Региональная организация экономической интеграции при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых данной организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях разграничения компетенции, указанного в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых актах передачи компетенции.
3. Любая ссылка на "государство-участник" или "государства-участники" в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда того требует контекст.

## **Статья 23. Вступление в силу**

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцать пятого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта.
2. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

## **Статья 24. Денонсация**

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.
2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней с даты получения такого уведомления депозитарием; в отношении ущерба, предусмотренного статьей 3, явившегося следствием события, имевшего место до истечения стовосьмидесятидневного периода, настоящая Конвенция продолжает применяться, как если бы денонсация не имела места.

## **Статья 25. Взаимосвязь с другими международными договорами**

Правила настоящей Конвенции имеют преимущественную силу перед любыми правилами следующих документов, которые иначе применялись бы к случаям ущерба, охватываемым настоящей Конвенцией:

- a) *Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанная в Риме 7 октября 1952 года; или
- b) *Протокол об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года*, подписанный в Монреале 23 сентября 1978 года.

## **Статья 26. Государства, имеющие более одной правовой системы**

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них, и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.
2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем ясно указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.
3. В отношении заявления, сделанного согласно пункту 2 статьи 2, государство-участник, имеющее две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы, может заявить, что настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, который причинен во всех его территориальных единицах или в одной или более из них, и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.
4. В отношении государства-участника, сделавшего заявление согласно настоящей статье:
  - a) ссылки в статье 8 на "законодательство государства" понимаются как относящиеся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства;

- b) ссылки в статье 14 на "национальную валюту" понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства.

### **Статья 27. Оговорки и заявления**

1. К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок, однако заявления, предусмотренные пунктом 2 статьи 2, пунктом 2 статьи 22 и статьей 26, могут быть сделаны в соответствии с этими положениями.
2. О любом заявлении или любом отзыве заявления, сделанного согласно настоящей Конвенции, уведомляется в письменной форме депозитарий.

### **Статья 28. Функции депозитария**

Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие настоящую Конвенцию, и все государства-участники:

- a) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;
- b) о сдаче на хранение каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и дате такой сдачи на хранение;
- c) о каждом заявлении и дате каждого заявления;
- d) об изменении или отзыве любого заявления и дате такого изменения или отзыва;
- e) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- f) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- g) о любой денонсации с указанием даты денонсации и даты вступления ее в силу.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Монреале второго дня мая месяца две тысячи девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными, приобретая такую аутентичность после проверки секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет приведения их в соответствие друг с другом. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем Договаривающимся государствам настоящей Конвенции, а также всем государствам – участникам Конвенции и Протокола, указанных в статье 25.



# 关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约

2009年5月2日签订于蒙特利尔

经国际民用航空组织秘书长授权由国际民航组织出版  
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，  
请查阅国际民航组织网站[www.icao.int](http://www.icao.int)。

**Doc 9919号文件 — 《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》**

订购编号：9919

ISBN 978-92-9231-366-1

© ICAO 2009

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

# 关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约

本公约当事国

认识到确保因涉及飞行中的航空器发生的事件对第三方造成的损害给予足够赔偿的必要性；

认识到一九五二年十月七日在罗马签订的《关于外国航空器对地（水）面第三方造成损害的公约》和一九七八年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于修正一九五二年十月七日在罗马签订的〈关于外国航空器对地（水）面第三方造成损害的公约〉的议定书》有必要现代化；

认识到须确实保护第三方受害人利益的重要性和给予公平赔偿的必要性，并认识到保证航空业持续稳定的必要性；

重申按照一九四四年十二月七日订于芝加哥的《国际民用航空公约》的原则和目标对国际航空运输运营的有序发展以及旅客、行李和货物通畅流动的愿望；并且

确信国家间采取集体行动，通过一项新公约来促进因涉及飞行中的航空器发生的事件对第三方造成损害给予赔偿的某些规则的统一和法典化，是实现公平的利益平衡的最适当而有效的方法；

达成协议如下：

## 第一章

### 原则

#### 第一条 定义

就本公约而言：

（一）“非法干扰行为”是指一九七零年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》或一九七一年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》以及在事件发生时任何有效的修正案中被界定为罪行的行为；

（二）“事件”是指飞行中的航空器由于非法干扰行为以外的原因而造成损害；

（三）航空器在完成登机或装货后其所有外部舱门均已关闭时起，至其任何此种舱门为下机或卸货目的开启时止，其间的任何时间均被视为在“飞行中”；

(四) “国际飞行”是指不论飞行是否中断，出发地和拟前往目的地处于两个国家的领土之内的任何飞行；或是指出发地和拟前往目的地处于一个国家领土之内，但在另一个国家领土内有一个拟停留地的任何飞行；

(五) “最大质量”是指航空器的最大审定起飞质量，不包括使用时助升气体的作用；

(六) “运营人”是指使用航空器的人，但是，如果航空器的航行控制权仍直接或间接地保留在授予航空器使用权的人的手中，则其人应当被视为运营人。当本人使用或其受雇人或代理人在受雇期间使用航空器时，不论其是否在授权范围内，该人应当被视为正在使用航空器；

(七) “人”是指任何自然人或法人，包括国家；

(八) “当事国”是指本公约对其生效的国家；和

(九) “第三方”是指除运营人、旅客或货物的托运人或收货人以外的人。

## 第二条 范围

一、本公约适用于由于非法干扰行为以外的原因而导致从事国际飞行的飞行中的航空器在一当事国领土内发生的对第三方造成的损害。

二、如果一当事国向公约保存人做出声明，本公约亦适用于由于非法干扰行为以外的原因而导致从事非国际飞行的飞行中的航空器在该国领土内造成的损害。

三、就本公约而言：

(一) 对在公海上或专属经济区内的船舶或其上空的航空器造成的损害应当视为在其登记国领土内发生的损害；但是，如果航空器运营人的主要营业地在登记国之外的一国领土，则对航空器的损害应当视为在其主要营业地所在国的领土内发生；和

(二) 对永久性固定在专属经济区或大陆架底土上的钻井平台或其他装置造成的损害，应当视为发生在按照一九八二年十二月十日订于蒙特哥湾的《联合国海洋法公约》等国际法对此类平台或装置享有管辖权的国家领土内。

四、本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警务的航空器应被视为国家航空器。



## 第二章

### 运营人的责任及相关事项

#### 第三条 运营人的责任

一、只要第三方遭受的损害是由飞行中的航空器造成的，运营人就应当对此承担责任。

二、如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，或者如果损害仅因为航空器按现行空中交通规章通过空域所致，则无权根据本公约要求赔偿。

三、对属于死亡、身体伤害和精神伤害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，只有当这种损害是某种可以确认的精神疾病造成的，且该精神疾病是因身体伤害或直接处于可能濒于死亡或受到身体伤害的境况时造成的，则应当予以赔偿。

四、对财产的伤害应当予以赔偿。

五、仅限在其领土内发生环境损害的当事国的法律规定的对此种损害的赔偿范围内，环境损害应当予以赔偿。

六、因《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》（一九六零年七月二十九日）界定的核事件造成的损害或者《关于核损害的民事责任的维也纳公约》（一九六三年五月二十一日）界定的核损害，以及在事件发生时有效的对上述公约的任何修正案或补充规定，均不产生本公约项下的责任。

七、不得追偿惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿。

八、如果损害是武装冲突或国内动乱的直接后果，则根据本公约规定应负责任的运营人不承担责任。

#### 第四条 运营人的责任限额

一、根据第三条产生的运营人对每一事件的责任不得超过按照所涉航空器质量计算的以下限额：

（一）最大质量为500公斤或以下的航空器，限额为750 000特别提款权；

（二）最大质量超过500公斤但不超过1 000公斤的航空器，限额为1 500 000特别提款权；

（三）最大质量超过1 000公斤但不超过2 700公斤的航空器，限额为3 000 000特别提款权；

（四）最大质量超过2 700 公斤但不超过6 000 公斤的航空器，限额为7 000 000特别提款权；

（五）最大质量超过6 000公斤但不超过12 000公斤的航空器，限额为18 000 000特别提款权；

- (六) 最大质量超过12 000公斤但不超过25 000公斤的航空器，限额为80 000 000特别提款权；
- (七) 最大质量超过25 000公斤但不超过50 000公斤的航空器，限额为150 000 000特别提款权；
- (八) 最大质量超过50 000公斤但不超过200 000公斤的航空器，限额为300 000 000特别提款权；
- (九) 最大质量超过200 000公斤但不超过500 000公斤的航空器，限额为500 000 000特别提款权；
- (十) 最大质量超过500 000公斤的航空器，限额为700 000 000特别提款权。

二、如果事件涉及同一运营人运行的两架或两架以上航空器，则应适用最大质量最重的航空器的责任限额。

三、本条项下的限额应仅适用于如果运营人证明此种损害：

- (一) 不是因其或其受雇人或代理人的过失或其他不当作为或不作为造成的；或者
- (二) 完全是因另一人的过失或其他不当作为或不作为造成的。

#### **第五条 赔偿的优先次序**

如果应予赔偿的损害总额超过第四条第一款规定可适用的金额，首先应当按比例优先满足总额中就死亡、身体伤害和精神伤害提出的赔偿要求。如应付总额尚有剩余，则应按比例满足就其他损害提出的索赔要求。

#### **第六条 涉及两个或两个以上运营人的事件**

一、当造成适用本公约的损害的一个事件涉及两架或两架以上航空器，这些航空器的运营人应当对第三方所受的任何损害负连带责任。

二、如果两个或两个以上运营人有此责任，其相互间的追偿权应当根据其各自的责任限额和造成的损害加以确定。

三、运营人无须对超过其适用的责任限额的数额负责。

#### **第七条 法院费用和其他费用**

一、法院可以按照其法律，判予索赔人产生的全部或部分法院费用及索赔人在诉讼中所产生的其他费用，包括利息。

二、如果所判予的损害赔偿金额，不含法院费用及诉讼中的其他费用，没有超过运营人在造成损害的事件发生之日起6个月内或在起诉之前，以两者中较迟时间为准，以书面形式向索赔人提出的金额，则不适用第一款。

## 第八条 先行付款

如果损害发生地所在国的法律有规定，运营人应当毫不迟延地向根据本公约可能有权索赔的自然人先行付款，以应其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从运营人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中抵销。

## 第九条 保险

一、鉴于第四条的规定，当事国应当要求其运营人就其按照本公约承担的责任进行充分的保险或担保。

二、当事国可以要求在该国经营航空运输或经营航空运输至该国的运营人提供其进行了充分的保险或担保的证据。在此方面，当事国应当对其他当事国的运营人采用与对其本国运营人相同的标准。

## 第三章

### 免责和追偿

## 第十条 免责

经运营人证明损害是由索赔人或索赔人从其取得权利的人的过失或其他不当作为或不作为造成或促成的，则应当根据造成或促成损害的此种过失或其他不当作为或不作为的程度，相应全部或部分免除运营人对该索赔人的责任。

## 第十一条 追偿权

除第十三条的规定外，本公约任何条款均不影响按照本公约规定应对损害负赔偿责任的人对任何人有无追偿权的问题。

## 第四章

### 救济的实施及相关规定

## 第十二条 排他性救济

一、对运营人或其受雇人、代理人就飞行中的航空器对第三方造成损害所提起的任何损害赔偿之诉讼，不论其依据如何，无论是根据本公约或是根据侵权或是根据其他理由，仅得在本公约规定

的条件下提起，但是不影响谁有权提起诉讼及其各自权利的问题。

二、对于不论是根据本公约、根据侵权或是根据其他理由被追偿或要求赔偿第三条第六、七和八款所规定损害的任何其他人，应当适用第三条第六、七和八款。

### 第十三条 责任的排除

航空器所有人、出租人或保留了航空器所有权或持有其担保权益的融资人，或其受雇人或代理人，凡不是运营人的，无论根据本公约或是任何当事国有关第三方损害的法律，一律不对损害承担责任。

### 第十四条 特别提款权的换算

本公约用以表示各项金额的特别提款权，是指国际货币基金组织定义的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国家货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。用国家货币表示的价值，应当按照国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。当事国不是国际货币基金组织成员的，用其国家货币表示的价值，应当按照该国确定的办法计算，使该当事国国家货币表示的金额在实际价值上与第四条第一款中的金额尽可能相同。

### 第十五条 限额的复审

一、在符合本条第二款的条件下，第四条第一款中规定的数额应当由公约保存人参照与上一次修订以来，或者就第一次而言，与本公约生效之日以来的累积通货膨胀率相当的通货膨胀因素进行复审。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第十四条所指特别提款权的货币的发行国消费者价格指数年涨跌率的加权平均数。

二、如果前款所述的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十，公约保存人应当将修订的责任限额通知各当事国。除非多数当事国登记了反对意见，否则任何此种修订均应当在通知当事国6个月后生效。保存人应当将任何修订的生效立即通知所有当事国。

### 第十六条 法院

一、除本条第二款的规定外，根据本公约规定要求赔偿的诉讼只可以向损害在其领土内发生的当事国法院提起。

二、如果损害发生在一个以上的当事国，根据本公约规定的诉讼，只可以向事件发生时航空器所在或即将离开其领土的当事国法院提起。

三、在不妨碍本条第一款和第二款的情况下，可以在任何当事国申请其法律允许的临时措施，包括保全措施。

## 第十七条 判决的承认与执行

一、在符合本条规定的条件下，根据第十六条有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决，凡在该法院所在地的当事国具有执行效力的，只要是履行了任何另一当事国要求的手续，在该另一当事国同样具有执行效力。

二、根据本条对承认或执行判决的任何申请，一律不得重启对案件事实的审理。

三、如有下列情况，可以拒绝承认和执行判决：

（一）判决的承认或执行明显违背被申请承认或执行的当事国的公共政策；

（二）向被告送达诉讼通知的时间和方式使其无法准备和提出答辩；

（三）判决所涉及的诉讼事由在相同当事方之间已经有了判决或仲裁裁决，而且根据被申请承认或执行的当事国的法律，该判决或仲裁裁决是终局的和确定的；

（四）判决是由于任一当事方的欺诈行为而获得的；或者

（五）申请执行的人没有执行判决的权利。

四、所判予的损害赔偿，包括惩戒性或惩罚性赔偿，就其不是对第三方实际遭受的损害的赔偿部分，可以在此范围内拒绝承认和执行判决。

五、如果判决具有执行效力，原告承担的任何法院费用和其他费用，包括根据判决可追偿的利息的支付，也具有执行效力。

## 第十八条 关于判决的承认和执行的地区和多边协议

一、各当事国可以就判决的承认和执行签订符合本公约目标的地区和多边协议，但此种协议不能导致对任何第三方或被告的保护水平低于本公约规定的水平。

二、各当事国应当通过公约保存人，相互通知它们在本公约生效日期之前或之后所签订的任何此种地区或多边协议。

三、本章的规定不影响依照此种协议对任何判决的承认或执行。

## 第十九条 时效期限

一、如果自造成损害的事件发生之日起两年内没有提起诉讼，则根据第三条获得赔偿的权利即行丧失。

二、此两年期限的计算方法应当按照审理案件的法院地的法律确定。

## 第二十条 责任人死亡

在责任人死亡的情况下，可向在法律上代表其遗产的人提起损害赔偿诉讼，但须以本公约的规定为限。

## 第五章

### 最后条款

## 第二十一条 签署、批准、接受、核准或加入

一、本公约于2009年5月2日在蒙特利尔向参加于2009年4月20日至5月2日在蒙特利尔举行的国际航空法会议的国家开放签署。2009年5月2日以后，本公约应当在蒙特利尔国际民用航空组织总部向所有国家开放签署，直至其按照第二十三条生效。

二、本公约须由已经签署本公约的国家批准。

三、未签署本公约的任何国家可以随时接受、核准或者加入本公约。

四、批准书、接受书、核准书或者加入书应当交存国际民用航空组织，在此指定其为公约保存人。

## 第二十二条 地区经济一体化组织

一、由主权国家组成的地区经济一体化组织，对本公约所规范的某些事项具有权能的，可同样签署、批准、接受、核准或者加入本公约。在此情况下，该地区经济一体化组织在其对本公约所规范的事项具有权能的限度内，具有当事国的权利和义务。

二、该地区经济一体化组织在签署、批准、接受、核准或者加入本公约时，应向公约保存人做出声明，说明对本公约所规范的哪些事项的权能已由成员国转移给该组织。该地区经济一体化组织应及时通知公约保存人根据本款做出的声明中所说明的权能分配的任何变更，包括新的权能转移。

三、在文意需要的情况下，本公约中凡提及“当事国”或“各当事国”之处，均同样适用于地区经济一体化组织。

## 第二十三条 生效

一、本公约应当于第35份批准书、接受书、核准书或者加入书交存公约保存人后的第60天在交存这些文件的国家之间生效。就本款而言，地区经济一体化组织交存的文书不得计算在内。

二、对于其他国家或者其他地区经济一体化组织，本公约应当于其批准书、接受书、核准书或者加入书交存之日后第60天起对其生效。

## 第二十四条 退出

一、任何当事国可以向公约保存人提交书面通知，以退出本公约。

二、退出应当自公约保存人收到通知之日后的第180天起生效；但对于在未满此180天期限以前发生的事件所造成的第三条中所指的损害，本公约仍继续适用，一如未退出本公约。

## 第二十五条 与其他条约的关系

本公约的各项规则应当优先于对本公约所辖损害可能适用的下列文书中的任何规则：

(一) 一九五二年十月七日在罗马签订的《关于外国航空器对地(水)面第三方造成损害的公约》；  
或

(二) 一九七八年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于修正一九五二年十月七日在罗马签订的〈关于外国航空器对地(水)面第三方造成损害的公约〉的议定书》。

## 第二十六条 有多种法律制度的国家

一、如果一国有两个或者多个领土单位，在各领土单位内对于本公约处理的事项适用不同的法律制度，该国可以在签署、批准、接受、核准或者加入时，声明本公约适用于该国所有领土单位或者只适用于其中一个或者多个领土单位，该国可以随时提交另一份声明以修改此项声明。

二、作出此项声明，均应当通知公约保存人，声明中应当明确指明适用本公约的领土单位。

三、在其两个或多个领土单位适用不同法律制度的当事国在根据第二条第二款作出声明时，可以声明本公约适用于发生在该国全部领土单位或其中一个或多个领土单位内对第三方造成的损害，并可以随时提交另一份声明以修改此项声明。

四、就已根据本条作出声明的当事国而言：

(一) 第八条所述的“所在国的法律”应当解释为该国有关领土单位的法律；和

(二) 第十四条所述的“国家货币”应当解释为该国有关领土单位的货币。

## 第二十七条 保留和声明

一、除可按照第二条第二款、第二十二条第二款和第二十六条的规定允许作出的声明外，对本公约不得保留。

二、根据本公约作出的任何声明或者声明的任何撤销，应当书面通知公约保存人。

## 第二十八条 公约保存人的职能

公约保存人应当将下列事项迅速通知各签署方和当事国：

- （一）对本公约的每一新的签署及其日期；
- （二）每一批准书、接受书、核准书或者加入书的交存及其日期；
- （三）每项声明及其日期；
- （四）对任何声明的修改或撤销及其日期；
- （五）本公约的生效日期；
- （六）对本公约所设定责任限额的任何修订的生效日期；和
- （七）任何退出及其日期和退出的生效日期。

下列全权代表经正式授权，已在本公约上签字，以昭信守。

本公约于二零零九年五月二日订于蒙特利尔，以中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本同等作准，此种作准在会议主席授权的会议秘书处于签订之日后90天内审核各种文本彼此一致后开始生效。本公约应当存放于国际民用航空组织档案处，并由公约保存人将核证无误的公约副本分送本公约的所有缔约国，以及第二十五条所述的各公约和议定书的所有当事国。



ز) أي نقض لهذه الاتفاقية وتاريخه وتاريخ سريانه.

إثباتا لذلك، قام المفوضون الموقعون أثناءه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مونتريال في اليوم الثاني من شهر مايو/أيار من عام ألفين وتسعة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية، وتسري هذه الحجية عندما تتحقق أمانة المؤتمر تحت سلطة رئيسة المؤتمر في غضون تسعين يوما من هذا التاريخ من توافق النصوص بعضها مع بعض. وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، وتسلم جهة الإيداع صورا معتمدة رسميا منها إلى كل الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، وإلى كل الدول الأطراف في الاتفاقية والبروتوكول المشار إليهما في المادة الخامسة والعشرين.

٢- يجب إبلاغ أي إعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.

٣- بالنسبة لأي إعلان يتم بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، من جانب أي دولة طرف لديها وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة، يجوز لها أن تعلن أن هذه الاتفاقية تطبق على الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة ويحدث في جميع وحداتها الإقليمية أو في واحدة أو أكثر منها ويجوز لها تعديل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت.

٤- فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت إعلانا بموجب هذه المادة:

(أ) تفسر الإشارة إلى "قانون الدولة" في المادة الثامنة على أنها إشارة إلى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

(ب) وتفسر الإشارات إلى "العملة الوطنية" في المادة الرابعة عشرة على أنها إشارات إلى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

#### المادة السابعة والعشرون — التحفظات والإعلانات

١- لا يجوز إيداع أي تحفظ على هذه الاتفاقية، ولكن يجوز إصدار إعلانات حسبما تصرح به الفقرة ٢ من المادة الثانية والفقرة ٢ من المادة الثانية والعشرين والمادة السادسة والعشرون وذلك وفقا لهذه الأحكام.

٢- تبلغ جهة الإيداع كتابة بأي إعلان أو سحب إعلان بموجب هذه الاتفاقية.

#### المادة الثامنة والعشرون — وظائف جهة الإيداع

تخطر جهة الإيداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي:

(أ) كل توقيع جديد على هذه الاتفاقية وتاريخه،

(ب) كل إيداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه،

(ج) كل إعلان وتاريخه،

(د) تعديل أو سحب أي إعلان وتاريخه،

(هـ) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ،

(و) تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ،

٣- أي إشارة في هذه الاتفاقية إلى "الدولة الطرف" أو "الدول الأطراف" تطبق بالتساوي على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية حيثما يتطلب السياق ذلك.

#### المادة الثالثة والعشرون — سريان مفعول الاتفاقية

١- يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم السنين اللاحق لتاريخ إيداع الوثيقة الخامسة والثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع، وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق. ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي.

٢- بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم السنين اللاحق لتاريخ إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

#### المادة الرابعة والعشرون — النقص

١- لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.

٢- يسري مفعول النقص بعد مائة وثمانين يوماً من تاريخ تسلم جهة الإيداع الإخطار، وتظل الاتفاقية سارية كما لم يكن النقص قد شرع فيه على الضرر المشار إليه في المادة الثالثة والناجم عن حدث يكون قد وقع قبل انقضاء فترة المائة وثمانين يوماً.

#### المادة الخامسة والعشرون — العلاقة مع المعاهدات الأخرى

تسود قواعد هذه الاتفاقية على أي قواعد في الوثيقتين التاليتين التاليتين تنطبق على الضرر الذي تغطيه هذه الاتفاقية:

(أ) الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٥٢،

(ب) أو البروتوكول بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٥٢، الموقع عليه في مونتريال في ٢٣ سبتمبر/أيلول ١٩٧٨.

#### المادة السادسة والعشرون — الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

١- إذا كانت لدى إحدى الدول وحدثان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الإعلان عن طريق تقديم إعلان آخر في أي وقت.

## المادة التاسعة عشرة — مدة التقادم

- ١- يسقط الحق في التعويض بموجب المادة الثالثة إذا لم ترفع دعوى في غضون سنتين من تاريخ الحدث الذي تسبب في الضرر.
- ٢- تحدد طريقة حساب فترة السنتين وفقا لقانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى.

## المادة العشرون — وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص المسؤول، يُقبل رفع دعوى تعويض عن الأضرار على من يمثلونه قانونا في أملاكه وتخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

## الفصل الخامس

### البنود الختامية

## المادة الحادية والعشرون — التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام

- ١- يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال من ٢٠ أبريل/نيسان إلى ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩. وبعد ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للمادة الثالثة والعشرين.
- ٢- تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول التي وقعت عليها.
- ٣- لأي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تتضمن إليها في أي وقت.
- ٤- تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعنية بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية.

## المادة الثانية والعشرون — منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

- ١- أي منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي تشكلها دول ذات سيادة وتمارس الاختصاص على أمور معينة تحكمها هذه الاتفاقية، يجوز لها بالمثل أن توقع على هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو توافق عليها أو تتضمن إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في هذه الحالة حقوق وواجبات الدولة الطرف، بقدر اختصاص تلك المنظمة بالأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية.
- ٢- يجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية، عند توقيعها أو تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها، أن تقدم إعلانا إلى جهة الإيداع تحدد فيه الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أسندت إليها دولها الأعضاء الاختصاص بشأنها. ويجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن تبادر فورا إلى إبلاغ جهة الإيداع بأي تغييرات في توزيع اختصاصها المحدد في الإعلان المنصوص عليه في هذه الفقرة، بما في ذلك أي اختصاص جديد أسند إليها.

- ٢- لا يجوز إعادة النظر في موضوع الدعوى في أي طلب للاعتراف بالأحكام أو تنفيذها بموجب هذه المادة.
- ٣- يجوز رفض الاعتراف بأحد الأحكام أو رفض تنفيذه في الحالات التالية:
- (أ) إذا كان الاعتراف أو التنفيذ مخالفا بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو التنفيذ.
- (ب) إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلم إشعارا بالدعوى في الوقت وبالشكل اللذين يسمحان له بإعداد دفاعه وتقديمه.
- (ج) إذا كان الحكم بشأن سبب دعوى كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف معترف بأنه نهائي وقاطع بمقتضى قانون الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو التنفيذ.
- (د) إذا تم الحصول على الحكم عن طريق غش من أي من الأطراف.
- (هـ) إذا كان الشخص مقدم الطلب لا يملك الحق في تنفيذ الحكم.
- ٤- يجوز أيضا رفض الاعتراف بأحد الأحكام أو رفض تنفيذه بقدر ما يكون الحكم قد قضى بتعويضات، ومن بينها تعويضات رادعة أو جزائية، لا تعوض طرفا ثالثا عن ضرر فعلي تكبده.
- ٥- عندما يصبح الحكم قابلا للتنفيذ يصبح دفع أي تكاليف للمحكمة أو النفقات الأخرى التي تحملها المدعي، بما في ذلك الفوائد القابلة للاسترداد بموجب الحكم، قابلا للتنفيذ أيضا.

### المادة الثامنة عشرة — الاتفاقات الإقليمية والمتعددة الأطراف بشأن الاعتراف بالأحكام وتنفيذها

- ١- للدول الأطراف أن تعقد اتفاقات إقليمية ومتعددة الأطراف بخصوص الاعتراف بالأحكام وتنفيذها تمشيا مع أهداف هذه الاتفاقية، بشرط ألا يترتب على تلك الاتفاقات مستوى من الحماية لأي طرف ثالث أو مدعى عليه يقل عن مستوى الحماية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية.
- ٢- على الدول الأطراف أن تقوم، عن طريق جهة الإيداع، بإبلاغ بعضها البعض بأي اتفاقات إقليمية أو متعددة الأطراف تكون قد عقدتها قبل أو بعد تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية.
- ٣- لا تؤثر أحكام هذا الفصل على الاعتراف بأي حكم صادر بموجب تلك الاتفاقات أو تنفيذه.

### المادة الرابعة عشرة — تحويل حقوق السحب الخاصة

إن المبالغ المذكورة بوحدة حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب التعريف الذي وضعه صندوق النقد الدولي. وعند التقاضي تحول هذه المبالغ إلى العملات الوطنية وفقا لقيمة هذه العملات بوحدة حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي في عملياته ومعاملاته السارية. وتحسب القيمة بالعملة الوطنية للدولة الطرف التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة لكي تعبر إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في الفقرة ١ من المادة الرابعة.

### المادة الخامسة عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- مع مراعاة الفقرة ٢ من هذه المادة، تراجع المبالغ المحددة في الفقرة ١ من المادة الرابعة من جانب جهة الإيداع مع تطبيق عامل تضخم يساوي معدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية. ويحسب معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم على أنه المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المنتجات الاستهلاكية في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في المادة الرابعة عشرة.

٢- إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المائة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، ما لم تسجل غالبية الدول الأطراف اعتراضها عليه. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

### المادة السادسة عشرة — المحكمة المختصة

١- مع مراعاة الفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز أن ترفع دعاوى التعويض بموجب أحكام هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.

٢- إذا حدث الضرر في أكثر من دولة طرف، يجوز رفع جميع دعاوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي كانت الطائرة موجودة في إقليمها أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث.

٣- دون الإخلال بالفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، بما فيها إجراءات الحماية، وفقا لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

### المادة السابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وتنفيذها

١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، تصبح الأحكام الصادرة عن محكمة مختصة بموجب المادة السادسة عشرة، بعد إجراء محاكمة، حضوريا أو غيابيا، إذا جاز تنفيذها في الدولة الطرف التي تتبع لها تلك المحكمة، قابلة للتنفيذ أيضا في أي دولة طرف أخرى، حال استيفاء الإجراءات التي تقتضيها تلك الدولة الطرف.

## الفصل الثالث

### حق الإعفاء والرجوع

#### المادة العاشرة — الإعفاء

إذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه إهمالاً أو خطأً آخر أو امتناع عن فعل من جانب المطالب، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى المشغل إعفاءً كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه ذلك المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

#### المادة الحادية عشرة — حق الرجوع

مع مراعاة المادة الثالثة عشرة، ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق الشخص المسؤول عن الضرر بموجب أحكامها في الرجوع على أي شخص.

## الفصل الرابع

### ممارسة الانتصاف والأحكام ذات الصلة

#### المادة الثانية عشرة — الانتصاف الحصري

١- لا يمكن رفع أي دعوى للتعويض عن الضرر اللاحق بأطراف ثالثة والذي تسببه طائرة في حالة طيران ضد المشغل أو موظفيه أو وكلائه أياً كان أساسها، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو قانون المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك، إلا وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة من هم الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى وما هي حقوق كل منهم.

٢- تسري الفقرات ٦ و٧ و٨ من المادة الثالثة على أي شخص آخر يمكن أن تُسترد منه بخلاف ذلك التعويضات عن الأضرار المحددة في تلك الفقرات، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو قانون المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك.

#### المادة الثالثة عشرة — الإعفاء من المسؤولية

لا يكون المالك أو المؤجر أو الممول الذي يحتفظ بسند الملكية أو الحائز على ضمان على الطائرة، إن لم يكن هو المشغل، أو أحد موظفيهم أو وكلائهم، مسؤولاً عن التعويض بموجب هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة طرف فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة.

### المادة الخامسة — أولوية التعويض

إذا تجاوز المبلغ الكلي للتعويضات التي يتعين دفعها المبالغ المتاحة وفقا للفقرة ١ من المادة الرابعة، يُقدم المبلغ الكلي على سبيل الأفضلية للوفاء على نحو تناسبي بمطالبات التعويض عن الوفاة والإصابة البدنية والإصابة العقلية في المقام الأول. ويدفع أي جزء متبقي من المبلغ الكلي المستحق الدفع، إن وجد، بالتناسب بين المطالبات بالتعويض عن الأضرار الأخرى.

### المادة السادسة — الأحداث التي يشترك فيها اثنان أو أكثر من المشغلين

- ١- عندما تشترك طائرتان أو أكثر في حدث نجم عنه ضرر تسرى عليه هذه الاتفاقية، يكون مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والافراد عن أي ضرر لحق بطرف ثالث.
- ٢- إذا كان مشغلان أو أكثر مسؤولين عن الضرر على هذا النحو، يعتمد حق الرجوع فيما بينهم ومداه على حدود مسؤولية كل منهم ومدى إسهامه في الضرر.
- ٣- لا يتحمل أي مشغل مسؤولية أي مبلغ يتجاوز الحد المنطبق على مسؤوليته إن وجد هذا الحد.

### المادة السابعة — تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى

- ١- يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع كل أو بعض تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى التي تحملها المطالب بما في ذلك الفوائد.
- ٢- لا تسري الفقرة ١ إذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه المشغل كتابة على المطالب في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي تسبب في الضرر أو قبل بدء الدعوى أيهما لاحق.

### المادة الثامنة — المدفوعات المسبقة

يجب على المشغل، إذا كان ملزما بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، أن يدفع دون إبطاء مبالغ مسبقة إلى الأشخاص الطبيعيين الذين قد يحق لهم المطالبة بالتعويض بموجب هذه الاتفاقية، وذلك لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة مسبقا اعترافا بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات مستحقة الدفع على المشغل فيما بعد.

### المادة التاسعة — التأمين

- ١- مع مراعاة المادة الرابعة، يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- ٢- يجوز للدولة الطرف التي ينظم المشغل رحلات فيها أو إليها أن تلتزمه بتقديم دليل على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين أو الضمان. ويجب على الدولة الطرف، وهي تلتزمه بذلك، أن تطبق على المشغلين المنتمين إلى دول أطراف أخرى نفس المعايير التي تطبقها على مشغليها.



## المادة الرابعة — حدود مسؤولية المشغل

١- لا تتجاوز مسؤولية المشغل الناشئة بموجب المادة الثالثة، بالنسبة لأي حدث، الحد التالي القائم على كتلة الطائرة المعنية:

- (أ) ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى ٥٠٠ كيلوجرام أو أقل.
- (ب) ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (ج) ٣ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢ ٧٠٠ كيلوجرام.
- (د) ٧ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢ ٧٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (هـ) ١٨ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (و) ٨٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (ز) ١٥٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (ح) ٣٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (ط) ٥٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.
- (ي) ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

٢- إذا اشتركت في حدث طائرتان أو أكثر يشغلها نفس المشغل، يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر كتلة قصوى.

٣- لا تطبق الحدود الواردة في هذه المادة إلا إذا أثبت المشغل أن الأضرار:

- (أ) لم تنشأ عن إهمال أو خطأ آخر أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه،
- (ب) أو نشأت فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب شخص آخر.

(ب) يعتبر الضرر الذي يصيب منصة حفر أو غيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري ضرراً حدث في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات وفقاً للقانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المحررة في خليج مونتيجو في ١٠ ديسمبر/كانون الأول ١٩٨٢.

٤- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة. وتعد من طائرات الدولة كل طائرة تستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة.

## الفصل الثاني

### مسؤولية المشغل والمسائل ذات الصلة

#### المادة الثالثة — مسؤولية المشغل

١- يجب أن يتحمل مشغل الطائرة المسؤولية عن الضرر الذي لحق بأطراف ثالثة ويشترط فقط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران.

٢- لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية إذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، أو إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها.

٣- يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة البدنية والإصابة العقلية. ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط إذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة بدنية أو لتعرض مباشر لاحتمال الوفاة الوشيك أو للإصابة البدنية.

٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات.

٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية، بالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصاً عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.

٦- لا تنشأ أي مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن الضرر الناجم عن حادث نووي حسب التعريف الوارد في اتفاقية باريس بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية (٢٩ يوليو/تموز ١٩٦٠)، أو الضرر النووي حسب ما هو معرف في اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (٢١ مايو/أيار ١٩٦٣)، وأي تعديل أو إضافات لهاتين الاتفاقيتين سارية المفعول في وقت وقوع الحدث.

٧- لا يجوز الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي جزاءات أخرى غير تعويضية.

٨- أي مشغل قد يكون بخلاف هذا مسؤولاً بموجب أحكام هذه الاتفاقية، لا يكون مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني.

المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال في ٢٣ سبتمبر/أيلول ١٩٧١، وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث.

- (ب) يقع "حدث" عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضررا ليس كنتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.
- (ج) تعتبر الطائرة في "حالة طيران" في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها حتى اللحظة التي يفتح فيها أي من أبوابها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع.
- (د) "الرحلة الجوية الدولية" تعني أي رحلة جوية يكون مكان مغادرتها ووجهتها المقصودة داخل إقليم دولتين، سواء كان هناك انقطاع في الرحلة أو لم يكن، أو داخل إقليم دولة واحدة، إذا كان هناك مكان توقف مقصود في إقليم دولة أخرى.
- (هـ) "الكتلة القصوى" تعني الكتلة القصوى المرخص بها لإقلاع الطائرة، بدون حساب تأثير غاز الرفع في حالة استعماله.
- (و) "المشغل" يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، على أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر مستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلا للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أم لم يكن كذلك.
- (ز) "الشخص" يعني أي شخص طبيعي أو اعتباري، بما في ذلك الدولة.
- (ح) "الدولة الطرف" تعني أي دولة تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لها.
- (ط) "الطرف الثالث" يعني شخصا غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع أو المرسل إليه البضائع.

### المادة الثانية — مجال الاتفاقية

- ١- تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية، ليس كنتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.
- ٢- بموجب إعلان من الدولة الطرف إلى جهة الإيداع، تسري هذه الاتفاقية أيضا عندما تتسبب طائرة في حالة طيران في رحلة جوية غير دولية في أضرار في إقليم تلك الدولة ليس كنتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.
- ٣- لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) يعتبر الضرر للسفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة فوق أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ضررا يحدث في إقليم دولة تسجيلها، غير أنه إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في إقليم دولة غير دولة التسجيل، يعتبر أن الضرر للطائرة قد حدث في إقليم الدولة التي يوجد فيها مقر أعماله الرئيسي.

## اتفاقية

### التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية

إذ تسلم بالحاجة إلى ضمان تعويضات كافية للأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار ناتجة عن أحداث تشمل طائرة أثناء الطيران.

وإذ تسلم بالحاجة إلى تحديث الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٥٢، والبروتوكول بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٥٢، الموقع عليه في مونتريال في ٢٣ سبتمبر/أيلول ١٩٧٨.

وإذ تسلم بأهمية ضمان حماية مصالح الضحايا من الأطراف الثالثة والحاجة إلى تقديم تعويض عادل، وكذلك الحاجة إلى إتاحة استمرار استقرار صناعة الطيران.

وإذ تؤكد من جديد أن من المرغوب فيه التطوير المنتظم لعمليات النقل الجوي الدولي وسلاسة انسياب الركاب والأمتعة والبضائع وفقاً لمبادئ وأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤.

واقتراناً منها بأن الإجراءات الجماعية التي تتخذها الدول للمزيد من مواعمة وتقنين بعض القواعد التي تنظم تعويض الأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار ناتجة عن أحداث تشمل طائرات أثناء الطيران من خلال وضع اتفاقية جديدة هي أكثر وسيلة مرغوب فيها وناجعة لتحقيق توازن عادل للمصالح.

اتفقت على ما يلي:

## الفصل الأول

### المبادئ

#### المادة الأولى — التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) "التدخل غير المشروع" يعني أي عمل معرّف على أنه جريمة في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع عليها في لاهاي في ١٦ ديسمبر/كانون الأول ١٩٧٠، أو في اتفاقية قمع الأفعال غير

نشرت هذه الوثيقة تحت سلطة الأمين العام  
لمنظمة الطيران المدني الدولي  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء وكلاء البيع  
وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكافو [www.icao.int](http://www.icao.int)

الوثيقة رقم **Doc 9919**، اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة  
Order Number: 9919  
ISBN 978-92-9231-366-1


© ICAO 2009

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه  
في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب  
سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

## اتفاقية

التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة  
الموقع عليها في مونتريال في ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩

Certified to be a true and complete copy  
Copie certifiée conforme  
Es copia fiel y auténtica  
Копия точная и полная  
经认证的真实和完整的副本  
صورة معتمدة طبق الأصل



Director Legal Affairs and External Relations Bureau  
Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures  
Director de Asuntos jurídicos y Relaciones exteriores  
Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям  
法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الايكاو

ISBN 978-92-9231-366-1



9

7 8 9 2 9 2 3 1 3 6 6 1

اتفاقية

التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة  
الموقع عليها في مونتريال في ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩

关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约

2009年5月2日签订于蒙特利尔

КОНВЕНЦИЯ

о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам  
Подписана в Монреале 2 мая 2009 года

CONVENIO

sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves  
Firmado en Montreal el 2 de mayo de 2009

CONVENTION

relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs  
Signée à Montréal le 2 mai 2009

CONVENTION

on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties  
Signed at Montréal on 2 May 2009



2009

منظمة الطيران المدني الدولي  
国际民用航空组织

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION