

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 Montreal on 23 September 1978

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

ПРОТОКОЛ

об изменении Конвенции
об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами
третьим лицам на поверхности,
подписанной в Риме
7 октября 1952 года

Подписано в Монреале 23 сентября 1978 г.

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



Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.

Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft or post office money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque bancaire ou mandat-poste) en dollars des Etats-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Заказы на данную публикацию следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (банковским чеком или денежным переводом по почте) в американских долларах или в валюте страны, где производится заказ.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes, junto con la correspondiente remesa, (por giro bancario o postal) en dólares de los E.U.A., o en la moneda del país de compra.

*International Civil Aviation Organization,
(Attention: Distribution Officer),
P.O. Box 400, Succursale: Place de l'Aviation internationale,
1000 Sherbrooke Street West,
Montreal, Quebec, Canada H3A 2R2*

*Egypt (Arab Republic of). ICAO Representative, Middle East and Eastern African Office,
16 Hassan Sabri, Zamalek, Cairo.*

España. Librería de Aeronáutica y Astronáutica Sumaas, Desengaño, 12-30-3, Madrid 13.

*France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe, 3bis, villa Emile-Bergerat,
92200 Neuilly-sur-Seine.*

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi or 17 Park Street, Calcutta.

*Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, No. 38 Shiba Kotohira-Cho, Minato-Ku,
Tokyo.*

*México. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica y Caribe, Apartado postal 5-377,
México 5, D.F.*

Perú. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima.

Sénégal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique, Boîte postale 2356, Dakar.

Sweden. C.E. Fritzes Kungl. Hovbokhandel, Fredsgatan 2, Box 16356, Stockholm 16.

Thailand. ICAO Representative, Far East and Pacific Office, P.O. Box 614, Bangkok.

*United Kingdom. Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services,
Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.*

PROTOCOL

**To Amend the Convention
on Damage Caused by Foreign Aircraft
to Third Parties on the Surface
Signed at Rome
on 7 October 1952**

THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome on 7 October 1952,

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I

AMENDMENTS TO THE CONVENTION

Article I

The Convention which the provisions of the present Chapter modify is the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome on 7 October 1952.

Article II

In Article 2 of the Convention the following shall be added as new paragraph 4:—

“4. If the aircraft is registered as the property of a State, the liability devolves upon the person to whom, in accordance with the law of the State concerned, the aircraft has been entrusted for operation.”

Article III

Article 11 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 11

1. Subject to the provisions of Article 12, the liability for damage giving a right to compensation under Article I, for each aircraft and incident, in respect of all persons liable under this Convention shall not exceed:

- (a) 300 000 Special Drawing Rights for aircraft weighing 2 000 kilogrammes or less;
- (b) 300 000 Special Drawing Rights plus 175 Special Drawing Rights per kilogramme over 2 000 kilogrammes for aircraft weighing more than 2 000 but not exceeding 6 000 kilogrammes;

(c) 1 000 000 Special Drawing Rights plus 62.5 Special Drawing Rights per kilogramme over 6 000 kilogrammes for aircraft weighing more than 6 000 but not exceeding 30 000 kilogrammes;

(d) 2 500 000 Special Drawing Rights plus 65 Special Drawing Rights per kilogramme over 30 000 kilogrammes for aircraft weighing more than 30 000 kilogrammes.

2. The liability in respect of loss of life or personal injury shall not exceed 125 000 Special Drawing Rights per person killed or injured.

3. "Weight" means the maximum weight of the aircraft authorized by the certificate of airworthiness for take-off, excluding the effect of lifting gas when used.

4. The sums mentioned in terms of the Special Drawing Right in paragraphs 1 and 2 of this Article 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 judgment. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgment, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that Contracting State.

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article and of this paragraph may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in this Convention shall, in judicial proceedings in their territories, be fixed as follows:

(a) 4 500 000 monetary units for aircraft referred to in subparagraph (a) of paragraph 1 of this Article;

(b) 4 500 000 monetary units plus 2 625 monetary units per kilogramme for aircraft referred to in subparagraph (b) of paragraph 1 of this Article;

(c) 15 000 000 monetary units plus 937.5 monetary units per kilogramme for aircraft referred to in subparagraph (c) of paragraph 1 of this Article;

(d) 37 500 000 monetary units plus 975 monetary units per kilogramme for aircraft referred to in subparagraph (d) of paragraph 1 of this Article;

(e) 1 875 000 monetary units in respect of loss of life or personal injury referred to in paragraph 2 of this Article.

The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned."

Article IV

Article 14 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:-

"Article 14

If the total amount of the claims established exceeds the limit of liability applicable under the provisions of this Convention, the following rules shall apply, taking into account the provisions of paragraph 2 of Article 11:

(a) if the claims are exclusively in respect of loss of life or personal injury or exclusively in respect of damage to property, such claims shall be reduced in proportion to their respective amounts;

(b) if the claims are both in respect of loss of life or personal injury and in respect of damage to property, the total sum distributable shall be appropriated preferentially to meet proportionately the claims in respect of loss of life and personal injury. The remainder, if any, of the total sum distributable shall be distributed proportionately among the claims in respect of damage to property.”

Article V

In the title of Chapter III the word “SECURITY” shall be deleted and replaced by “GUARANTEE”.

Article VI

In Article 15 of the Convention—

(a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

“1. Any Contracting State may require that the operator of an aircraft referred to in paragraph 1 of Article 23 shall be covered by insurance or guaranteed by other security in respect of his liability for damage sustained in its territory for which a right of compensation exists under Article 1 up to the limits applicable according to the provisions of Article 11. The operator shall provide evidence of such guarantee if the State overflown so requests.”

(b) paragraphs 2, 3, 4, 5 and 6 shall be deleted;

(c) paragraph 7 shall be renumbered as paragraph 2 and shall read as follows:—

“2. A Contracting State overflown may at any time require consultation with the State of the aircraft’s registry, with the State of the operator or with any other Contracting State where the guarantees are provided, if it believes that the insurer or other person providing the guarantee is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.”

(d) paragraph 8 shall be renumbered as paragraph 3;

(e) paragraph 9 shall be deleted.

Article VII

In Article 16 of the Convention—

(a) the word “security” in paragraph 1 shall be deleted and replaced by “guarantee”;

(b) subparagraph (a) of paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

“(a) that the damage occurred after the guarantee ceased to be effective. However, if the guarantee expires during a flight, it should be continued in force until the next landing specified in the flight plan, but no longer than twenty-four hours;”

(c) subparagraph (b) of paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

“(b) that the damage occurred outside the territorial limits provided by the guarantee, unless flight outside of such limits was caused by *force majeure*, assistance justified by the circumstances or an error in piloting, operation or navigation.”

(d) paragraphs 2 and 3 shall be deleted;

(e) paragraph 4 shall be renumbered as paragraph 2 and the word “security” shall be deleted and replaced by “guarantee”;

(f) paragraph 5 shall be renumbered as paragraph 3 and the words “governing the contract of insurance or guarantee” shall be deleted and replaced by “applicable to the guarantee”; in subparagraph (a) of that paragraph the word “security” shall be deleted and replaced by “guarantee”;

(g) paragraphs 6 and 7 shall be renumbered as paragraphs 4 and 5, respectively, and in the new paragraph 4 the word “security” shall be replaced by “guarantee”.

Article VIII

In Article 17 of the Convention—

(a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

“1. If a guarantee is furnished in accordance with Article 15, it shall be specifically and preferentially assigned to payment of claims under the provisions of this Convention.”

(b) in paragraph 2 the word “security” shall be deleted and replaced by “guarantee”;

(c) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. As soon as notice of a claim has been given to the operator, he shall ensure that the guarantee is maintained up to a sum equivalent to the aggregate of:

- (a) the amount of the guarantee then required by paragraph 2 of this Article, and
- (b) the amount of the claim not exceeding the applicable limit of liability.

The above-mentioned sum shall be maintained until every claim has been disposed of.”

Article IX

In Article 19 of the Convention no amendment has been made in the English text.

Article X

In Article 20 of the Convention—

(a) in paragraph 4 delete the words “or of any territory, State or province thereof” and replace by “or of any of its constituent subdivisions, such as States, Republics, territories or provinces”;

(b) in paragraph 9 the subparagraphs shall be designated as (a), (b) and (c), respectively;

(c) paragraph 11 shall be deleted and replaced by the following:—

“11. Interest may be allowed on the judgment debt according to the law of the Court seized of the case.”

(d) in paragraph 12 delete the word “five” and replace by “two”.

Article XI

In Article 21 of the Convention no amendment has been made in the English text.

Article XII

In Article 23 of the Convention paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:-

“1. This Convention applies to damage contemplated in Article I caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in another Contracting State or by an aircraft, whatever its registration may be, the operator of which has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another Contracting State.”

Article XIII

Article 26 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:-

“Article 26

This Convention shall not apply to damage caused by aircraft used in military, customs and police services.”

Article XIV

In the Convention after Article 26 insert Article 27 as follows:-

“Article 27

This Convention shall not apply to nuclear damage.”

Article XV

Articles 27 and 28 of the Convention shall be renumbered as Articles 28 and 29, respectively.

Article XVI

Article 29 of the Convention shall be deleted.

Article XVII

In Article 30 of the Convention the last two paragraphs shall be deleted and replaced by the following:-

“ – “Contracting State” means a State for which this Convention is in force.”

“ – “State of the Operator” means any Contracting State other than the State of registry on whose territory the operator has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence.”

Article XVIII

Articles 36 and 37 of the Convention shall be deleted and in Article 38, which shall be renumbered as Article 36, the words “or of any declaration of notification made under Articles 36 and 37” shall be deleted; Article 39 shall be renumbered as Article 37.

CHAPTER II

FINAL PROVISIONS

Article XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Rome Convention of 1952 as Amended at Montreal in 1978*.

Article XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, it shall remain open for signature by any State.

Article XXI

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention as amended by this Protocol.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article XXII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, on the ninetieth day after its deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

Article XXIII

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for accession by any non-signatory State.
2. Accession to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention as amended by this Protocol.
3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XXIV

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation; nevertheless, in respect of damage contemplated in Article 1 of the Convention arising from an incident which occurred before the expiration of the six months period, the Convention shall continue to apply as if the denunciation had not been made.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Rome Convention of 1952 in accordance with Article 35 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Rome Convention of 1952 as Amended at Montreal in 1978*.

Article XXV

No reservations may be made to this Protocol.

Article XXVI

1. The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Parties to the Rome Convention or to that Convention as amended by this Protocol, all signatory and adhering States and to all States members of the Organization or of the United Nations:

(a) of the deposit of any instrument of ratification of, or adherence to, this Protocol and the date of, thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation of this Protocol and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

2. The Secretary General of the Organization shall also notify these States of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII.

Article XXVII

This Protocol shall remain open for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization until it comes into force in accordance with Article XXII.

DONE at Montreal on the twenty-third day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Seventy-eight in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol in the name of

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent Chapitre modifient est la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952.

Article II

A l'Article 2 de la Convention, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

“4. Si l'aéronef est immatriculé en tant que propriété d'un Etat, la responsabilité incombe à la personne chargée, conformément à la législation dudit Etat, de son exploitation.”

Article III

L'Article 11 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

“Article 11

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

a) 300 000 Droits de Tirage spéciaux pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2 000 kilogrammes;

b) 300 000 Droits de Tirage spéciaux plus 175 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 2 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6 000 kilogrammes;

c) 1 000 000 de Droits de Tirage spéciaux plus 62,5 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6 000 kilogrammes et inférieur à 30 000 kilogrammes;

d) 2 500 000 Droits de Tirage spéciaux plus 65 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 30 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30 000 kilogrammes.

2. La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra excéder 125 000 Droits de Tirage spéciaux par personne tuée ou lésée.

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

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que 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 Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article et de ce paragraphe peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité prévue par la présente Convention est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, de la façon suivante:

a) 4 500 000 unités monétaires pour les aéronefs visés à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article;

b) 4 500 000 unités monétaires plus 2 625 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article;

c) 15 000 000 d'unités monétaires plus 937,5 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article;

d) 37 500 000 unités monétaires plus 975 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa d) du paragraphe 1 du présent article;

e) 1 875 000 unités monétaires en cas de mort ou de lésions visées au paragraphe 2 du présent article.

L'unité monétaire visée dans ce paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

Article IV

L'Article 14 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 14

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

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

b) Si les indemnités concernent à la fois des pertes de vie humaine ou des lésions et des dommages aux biens, la totalité du montant de la somme à distribuer est affectée par priorité à la réparation des pertes de vie humaine ou des lésions et allouée proportionnellement au montant des réparations. Le solde de la somme à distribuer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les dommages matériels."

Article V

Dans le titre du Chapitre III, le mot "SURETES" est supprimé et remplacé par "GARANTIES".

Article VI

A l'Article 15 de la Convention –

a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"1. Tout Etat contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef visé au paragraphe 1 de l'Article 23 soit couverte par une assurance ou par une autre garantie à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire. L'exploitant fournira la preuve de la garantie accordée si l'Etat survolé le demande."

b) les paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 sont supprimés;

c) le paragraphe 7 devient le paragraphe 2 et se lit comme suit:

"2. Chaque Etat contractant survolé peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, à l'Etat de l'exploitant ou à tout autre Etat contractant où ont été fournies des garanties, de procéder à un échange de vues, s'il estime que l'assureur ou une autre personne qui fournit une garantie n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention."

d) le paragraphe 8 devient le paragraphe 3; les mots "sûretés exigées" sont supprimés et remplacés par "les garanties requises";

e) le paragraphe 9 est supprimé.

Article VII

A l'Article 16 de la Convention –

a) aucune modification n'est apportée au paragraphe 1 du texte français jusqu'à l'alinéa a);

b) l'alinéa a) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"a) le dommage est survenu après que la garantie a cessé d'être en vigueur. Toutefois, si la garantie expire pendant la durée du voyage, elle est prolongée jusqu'au premier atterrissage spécifié dans le plan de vol, mais pas au-delà de vingt-quatre heures."

c) l'alinéa b) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

- “b) le dommage est survenu en dehors des limites territoriales prévues par la garantie, à moins que le vol en dehors de ces limites n’ait eu pour cause la force majeure, l’assistance justifiée par les circonstances, ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation.”
- d) les paragraphes 2 et 3 sont supprimés;
- e) le paragraphe 4 devient le paragraphe 2 et le mot “sûreté” est supprimé et remplacé par le mot “garantie”;
- f) le paragraphe 5 devient le paragraphe 3 et les mots “applicable au contrat d’assurance ou de” sont supprimés et remplacés par “applicable à la garantie”; à l’alinéa a) de ce paragraphe, le mot “sûreté” est supprimé et remplacé par “garantie”;
- g) les paragraphes 6 et 7 deviennent les paragraphes 4 et 5.

Article VIII

A l’Article 17 de la Convention —

- a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

“1. Si une garantie est fournie conformément à l’Article 15, elle doit être affectée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention.”

- b) au paragraphe 2, le mot “sûreté” est supprimé et remplacé par “garantie”;

- c) le paragraphe 3 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

“3. Dès qu’une demande d’indemnité a été notifiée à l’exploitant, il prendra les mesures nécessaires pour que la garantie soit maintenue à un montant égal au total des deux sommes ci-après:

a) le montant de la garantie exigible aux termes du paragraphe 2 du présent article,
et

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

La somme totale ainsi établie devra être maintenue jusqu’au moment où la demande aura été réglée ou définitivement rejetée.”

Article IX

L’Article 19 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

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

Article X

A l’Article 20 de la Convention —

- a) au paragraphe 4, les mots “ou de tout territoire, Etat ou province” sont supprimés et remplacés par “ou de toutes ses subdivisions politiques telles qu’Etats ou républiques, territoires ou provinces”;

- b) au paragraphe 9, les alinéas sont précédés des lettres a), b) et c) respectivement;
- c) le paragraphe 11 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

“11. Les indemnités à verser en vertu d’un jugement pourront porter intérêt conformément à la loi du tribunal saisi.”

- d) au paragraphe 12, le mot “cinq” est supprimé et remplacé par “deux”.

Article XI

A l’Article 21 de la Convention, aucune modification n’est apportée au paragraphe 2 du texte français.

Article XII

A l’Article 23 de la Convention, le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

“1. Cette Convention s’applique aux dommages visés à l’Article premier, survenus sur le territoire d’un Etat contractant et provenant d’un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant ou d’un aéronef, quelle qu’en soit l’immatriculation, dont l’exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant.”

Article XIII

L’Article 26 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

Article 26

La présente Convention ne s’applique pas aux dommages causés par des aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police.”

Article XIV

Après l’Article 26 de la Convention, l’article suivant est inséré:

Article 27

La présente Convention ne s’applique pas aux dommages d’origine nucléaire.”

Article XV

Les Articles 27 et 28 de la Convention deviennent les Articles 28 et 29.

Article XVI

L’Article 29 de la Convention est supprimé.

Article XVII

A l’Article 30 de la Convention, les deux derniers paragraphes sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

“ — l’expression “Etat contractant” désigne tout Etat à l’égard duquel la présente Convention est en vigueur.”

“ — l’expression “Etat de l’exploitant” signifie tout Etat contractant, autre que l’Etat d’immatriculation, sur le territoire duquel l’exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.”

Article XVIII

Les Articles 36 et 37 sont supprimés ainsi que, dans l’Article 38, qui devient l’Article 36, les termes “ou de toute déclaration ou notification faite conformément aux Articles 36 et 37;”. L’Article 39 devient l’Article 37.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978*.

Article XX

Jusqu’à sa date d’entrée en vigueur, conformément à l’Article XXII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n’est pas partie à la Convention emportera adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l’Organisation de l’Aviation civile internationale.

Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l’égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l’Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l’Organisation de l’Aviation civile internationale.

Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l’adhésion de tout Etat non signataire.
2. L’adhésion au présent Protocole par un Etat qui n’est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de dénonciation; néanmoins, la Convention continuera à s'appliquer comme si la dénonciation n'avait pas été effectuée, en ce qui concerne les dommages visés à l'Article premier de la Convention, résultant d'un événement survenu avant l'expiration de la période de six mois.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Rome de 1952 par l'une d'elles en vertu de l'Article 35 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978*.

Article XXV

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XXVI

1. Le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale doit notifier à tous les Etats parties à la Convention de Rome ou à cette Convention amendée par le présent Protocole, à tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront ainsi qu'à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies:

- a) la date du dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci, dans les trente jours qui suivent la date de ce dépôt;
- b) la date de réception de toute dénonciation du présent Protocole, dans les trente jours qui suivent la date de cette réception.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation doit aussi notifier à ces Etats la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément à l'Article XXII.

Article XXVII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'Article XXII.

FAIT à Montréal le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent soixante-dix-huit, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole au nom

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ПРОТОКОЛ

об изменении Конвенции
об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами
третьим лицам на поверхности,
подписанной в Риме
7 октября 1952 года

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

СЧИТАЯ желательным изменить Конвенцию об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанную в Риме 7 октября 1952 года,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ГЛАВА I ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

Конвенция, которая изменяется положениями настоящей Главы, является Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года.

Статья II

В Статье 2 Конвенции

в качестве нового пункта 4 добавляется следующее:

"4. Если воздушное судно зарегистрировано как собственность государства, ответственность возлагается на то лицо, которому в соответствии с законодательством данного государства воздушное судно было передано для эксплуатации."

Статья III

Текст Статьи 11 Конвенции исключается и заменяется следующим:

"Статья 11

1. В соответствии со Статьей 12 ответственность за ущерб, дающий право на возмещение на основании Статьи 11, для каждого воздушного судна и в каждом случае в отношении всех лиц, несущих ответственность на основании настоящей Конвенции, не превышает:

- a) 300 000 единиц специальных прав заимствования для воздушного судна весом 2000 килограммов, или менее
- b) 300 000 единиц специальных прав заимствования плюс 175 единиц специальных прав заимствования за каждый килограмм свыше 2000 килограммов для воздушного судна весом более 2000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов;
- c) 1 000 000 единиц специальных прав заимствования плюс 62,5 единицы специальных прав заимствования за каждый килограмм свыше 6000 килограммов для воздушного судна весом более 6000 килограммов, но не свыше 30 000 килограммов;
- d) 2 500 000 единиц специальных прав заимствования плюс 65 единиц специальных прав заимствования за каждый килограмм свыше 30 000 килограммов для воздушного судна весом более 30 000 килограммов.

2. Ответственность в связи со смертью или телесным повреждением не превышает 125 000 единиц специальных прав заимствования за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

3. "Вес" означает максимальный взлетный вес воздушного судна, установленный удостоверением о годности к полетам, исключая влияние на этот вес газа, используемого для подъема воздушных судов, если таковой применяется.

4. Суммы, указанные в единицах специальных прав заимствования в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, рассматриваются как относящиеся к единице специальных прав заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах специальных прав заимствования на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах специальных прав заимствования Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах специальных прав заимствования Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим Договаривающимся государством."

Тем не менее, государства, которые не являются членами Международного валютного фонда, и законодательство которых не позволяет изменить положения пунктов 1 и 2 настоящей Статьи и настоящего пункта, могут при ратификации или присоединении, или в любое время после этого заявить, что предел ответственности, предусматриваемый настоящей Конвенцией, при судебном разбирательстве на территории этих государств, устанавливается в следующих размерах:

- a) 4 500 000 валютных единиц для воздушного судна, указанного в подпункте а) пункта 1 настоящей Статьи;
- b) 4 500 000 валютных единиц плюс 2625 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте b) пункта 1 настоящей Статьи;
- c) 15 000 000 валютных единиц плюс 937,5 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте c) пункта 1 настоящей Статьи;
- d) 37 500 000 валютных единиц плюс 975 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте d) пункта 1 настоящей Статьи;
- e) 1 875 000 валютных единиц в связи со смертью или телесным повреждением, указанными в пункте 2 настоящей Статьи.

Указанная в настоящем пункте валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства."

Статья IV

Текст Статьи 14 Конвенции исключается и заменяется следующим:

"Статья 14

Если общая установленная сумма требований превышает предел ответственности, применяемый в соответствии с положениями настоящей Конвенции, применяются следующие правила с учетом положения пункта 2 Статьи 11:

- a) если требования предъявляются исключительно в связи со смертью или телесным повреждением или исключительно в связи с ущербом, причиненным имуществу, такие требования сокращаются пропорционально их соответствующим размерам;

- b) если требования предъявляются как в связи со смертью или телесным повреждением, так и в связи с ущербом, причиненным имуществу, общая сумма, подлежащая распределению, выделяется преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных со смертью и телесным повреждением. Остаток общей суммы, подлежащей распределению, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с ущербом, причиненным имуществу."

Статья V

В заголовке Главы III английского текста Конвенции слово "SECURITY" исключается и заменяется словом "GUARANTEE".

Статья VI

В Статье 15 Конвенции

- a) текст пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"1. Любое Договаривающееся государство может требовать, чтобы эксплуатант воздушного судна, упомянутого в пункте 1 Статьи 23, покрывал путем страхования или гарантировал другим обеспечением свою ответственность за ущерб, причиненный на его территории и подлежащий возмещению в соответствии со Статьей 1 до пределов, применяемых в соответствии с положениями Статьи 11. Эксплуатант предоставит доказательство такой гарантии, если государство, над территорией которого совершается полет, потребует этого."

- b) пункты 2, 3, 4, 5 и 6 исключаются;

- c) пункт 7 становится пунктом 2 и дается в следующей редакции:

"2. Договаривающееся государство, над территорией которого совершается полет, может в любое время потребовать проведения консультаций с государством регистрации воздушного судна, государством эксплуатанта, либо любым другим Договаривающимся государством, где предоставлены гарантии, если оно считает, что страховщик или другое лицо, предоставившее гарантию, не способно в финансовом отношении выполнить обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией."

- d) пункт 8 становится пунктом 3;

- e) пункт 9 исключается.

Статья VII

В Статье 16 Конвенции

- a) слово "security" в английском тексте пункта 1 исключается и заменяется словом "guarantee";

- b) текст подпункта а) пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"а) что ущерб причинен после того, как гарантия потеряла силу. Однако, если срок действия гарантии истекает во время нахождения воздушного судна в полете, гарантия остается в силе до следующей посадки, указанной в плане полета, но не более двадцати четырех часов."

- c) текст подпункта б) пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"б) что вред причинен вне пределов территории, на которую распространяется гарантия, если полет вне этих пределов не явился следствием действия непреодолимой силы, оказания помощи, оправдываемой обстоятельствами, либо ошибки в пилотировании, эксплуатации и навигации."

- d) пункты 2 и 3 исключаются;

- e) пункт 4 становится пунктом 2 и слово "security" в английском тексте Конвенции исключается и заменяется словом "guarantee";

- f) пункт 5 становится пунктом 3 и слова "регулирующим договор страхования или гарантии" исключаются и заменяются словами "относящимся к гарантии"; в подпункте а) этого пункта слово "security" в английском тексте Конвенции исключается и заменяется словом "guarantee";
- g) пункты 6 и 7 становятся соответственно пунктами 4 и 5 и в новом пункте 4 слово "security" в английском тексте заменяется словом "guarantee";

Статья VIII

В Статье 17 Конвенции

- a) текст пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"1. Если гарантия предоставлена в соответствии со Статьей 15, эта гарантия должна быть определено и предпочтительно предназначена для оплаты требований на основании положений настоящей Конвенции."

- b) в пункте 2 слово "security" в английском тексте Конвенции исключается и заменяется словом "guarantee";

- c) текст пункта 3 исключается и заменяется следующим:

"3. С того момента, как эксплуатанту сделано уведомление о требовании, он обеспечивает сохранение гарантии в пределах суммы, равной по своему размеру совокупности:

- a) суммы гарантии, требуемой в таком случае на основании пункта 2 настоящей Статьи, и
- b) суммы требования, не превышающей применяемый предел ответственности.

Упомянутая выше сумма сохраняется до вынесения решения по каждому требованию."

Статья IX

В английский текст Статьи 19 Конвенции не было внесено никаких изменений.

Статья X

В Статье 20 Конвенции

- a) в пункте 4 слова "или любой его территории, штата или провинции" исключаются и заменяются словами "или любых из входящих в его состав государственных образований, таких как штаты, республики, территории или провинции";
- b) в пункте 9 обозначить подпункты как а), б) и с) соответственно;
- c) текст пункта 11 исключается и заменяется следующим:

"11. При просрочке исполнения судебного решения допускается начисление процентов на присужденную сумму в соответствии с законом суда, который рассматривает дело."

- d) в пункте 12 слово "пяти" исключается и заменяется словом "двух".

Статья XI

В английский текст Статьи 21 Конвенции не было внесено никаких изменений.

Статья XII

В Статье 23 Конвенции текст пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"1. Настоящая Конвенция применяется к предусмотренным в Статье 1 случаям причинения ущерба на территории какого-либо Договаривающегося государства воздушным судном, зарегистрированным в другом Договаривающемся государстве, или, независимо от места его регистрации, воздушным судном эксплуатанта, основное место деятельности которого или,

если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договариваемом государстве."

Статья XIII

Текст Статьи 26 Конвенции исключается и заменяется следующим:

"Статья 26

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного воздушными судами, используемыми в военной, таможенной и полицейской службах."

Статья XIV

После Статьи 26 Конвенции вставить следующую Статью 27:

"Статья 27

Настоящая Конвенция не применяется к случаям причинения ядерного ущерба".

Статья XV

Статьи 27 и 28 Конвенции становятся Статьями 28 и 29 соответственно.

Статья XVI

Статья 29 Конвенции исключается.

Статья XVII

В Статье 30 Конвенции два последних абзаца исключаются и заменяются следующим:

- " "Договариваемое государство" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе".

- " "Государство эксплуатанта" означает любое Договариваемое государство иное чем государство регистрации, на территории которого эксплуатант имеет свое основное место деятельности, или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание."

Статья XVIII

Статьи 36 и 37 Конвенции исключаются; в Статье 38, которая становится Статьей 36 исключаются слова "либо любое другое заявление или уведомление, сделанное в соответствии со Статьями 36 и 37; Статья 39 становится Статьей 37.

ГЛАВА II

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья XIX

Между Сторонами настоящего Протокола, Конвенция и Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться Римская конвенция 1952 года, измененная в Монреале в 1978 году.

Статья XX

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями Статьи XXII он будет открыт для подписания любым государством.

Статья XXI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.

2. Ратификация настоящего Протокола любым государством, не являющимся Стороной Конвенции, будет означать присоединение к Конвенции измененной настоящим Протоколом.

3. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации.

Статья XXII

1. После того, как пять государств, подписавших настоящий Протокол, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, он вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты. Он вступит в силу для каждого государства, которое сдает на хранение свою ратификационную грамоту позднее, на девяностый день после сдачи ратификационной грамоты.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Генеральным секретарем Международной организации гражданской авиации.

Статья XXIII

1. После вступления в силу настоящего Протокола он будет открыт для присоединения любого не подписавшего его государства.

2. Присоединение к настоящему Протоколу любого государства, не являющегося Стороной Конвенции, будет означать присоединение к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Документ о присоединении сдается на хранение Международной организации гражданской авиации и возымлет действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

Статья XXIV

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем уведомления, направленного Международной организации гражданской авиации.

2. Денонсация возымлет действие через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления о денонсации; однако в отношении ущерба, предусмотренного Статьей 1 Конвенции, явившегося следствием происшествия, имевшего место до истечения шестимесячного периода, Конвенция продолжает применяться, как если бы денонсация не имела места.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация любой из Сторон Римской конвенции 1952 года в соответствии со Статьей 35 не должна толковаться как денонсация Римской конвенции 1952 года, измененной в Монреале в 1978 году.

Статья XXV

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящему Протоколу.

Статья XXVI

1. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации информирует все государства - Стороны Римской конвенции или этой Конвенции, измененной настоящим Протоколом все государства, подписавшие его и присоединившиеся к нему и все государства - члены Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций:

- a) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении к настоящему Протоколу с указанием даты сдачи на хранение в течение тридцати дней с момента сдачи на хранение, и
- b) о получении уведомления о денонсации настоящего Протокола, а также о датах таких уведомлений в течение тридцати дней с момента получения.

2. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации также уведомляет эти государства о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со Статьей XXII.

Статья XXVII

Настоящий Протокол остается открытым для подписания в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации до его вступления в силу в соответствии со Статьей XXII.

Совершено в Монреале двадцать третьего дня сентября месяца одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года на русском, английском, испанском и французском языках, причем все четыре текста являются аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные Представители, подписали настоящий Протокол от имени

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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**

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPITULO I

MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.

Artículo II

En el Artículo 2 del Convenio se agregará lo siguiente como nuevo párrafo 4:-

“4. Si la aeronave está inscrita como propiedad de un Estado, la responsabilidad recae sobre la persona a la que, de conformidad con las leyes de dicho Estado, se haya confiado la explotación de la aeronave.”

Artículo III

El Artículo 11 del Convenio se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“Artículo 11

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 12, la cuantía de la indemnización por los daños reparables según el Artículo 1, a cargo del conjunto de personas responsables, de acuerdo con el presente Convenio, no excederá por aeronave y accidente de:

- a) 300 000 Derechos especiales de giro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de 2 000 kilogramos;
- b) 300 000 Derechos especiales de giro, más 175 Derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 2 000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 2 000 y no excedan de 6 000 kilogramos;

c) 1 000 000 Derechos especiales de giro más 62,5 Derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 6 000, para aeronaves que pesen más de 6 000 y no excedan de 30 000 kilogramos;

d) 2 500 000 Derechos especiales de giro, más 65 Derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 30 000, para aeronaves que pesen más de 30 000 kilogramos.

2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 125 000 Derechos especiales de giro por persona fallecida o lesionada.

3. "Peso" significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

4. Las sumas expresadas en Derechos especiales de giro mencionadas en los párrafos 1 y 2 de este artículo se considerará que se refieren al Derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos especiales de giro de la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valorización aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicho Estado contratante.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo y de este párrafo, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión, o posteriormente, que el límite de responsabilidad previsto en el presente Convenio, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fijará como sigue:

a) 4 500 000 unidades monetarias para las aeronaves mencionadas en el inciso a) del párrafo 1 de este artículo;

b) 4 500 000 unidades monetarias, más 2 625 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso b) del párrafo 1 de este artículo;

c) 15 000 000 unidades monetarias, más 937,5 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso c) del párrafo 1 de este artículo;

d) 37 500 000 unidades monetarias, más 975 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso d) del párrafo 1 de este artículo;

e) 1 875 000 unidades monetarias en caso de muerte o lesiones mencionadas en el párrafo 2 de este artículo.

La unidad monetaria mencionada en este párrafo consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Esta suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado."

Artículo IV

El Artículo 14 del Convenio se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:

"Artículo 14

Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párrafo 2 del Artículo 11:

a) si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos;

b) si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daños a los bienes, la cantidad a distribuir se prorrateará preferentemente entre las indemnizaciones por muerte y lesiones. El remanente de la cantidad total a distribuir, si lo hay, se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes.”

Artículo V

En el texto español no hay cambio en el título del Capítulo III.

Artículo VI

En el Artículo 15 del Convenio —

a) el párrafo 1 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“1. Los Estados contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave prevista en el párrafo 1 del Artículo 23, esté cubierto por un seguro u otra garantía con respecto a su responsabilidad por los daños reparables según el Artículo 1, que se causen en el territorio de dichos Estados, hasta los límites que correspondan según el Artículo 11. El operador deberá probar la existencia de tales garantías si el Estado sobrevolado lo pide.”

b) se suprimirán los párrafos 2, 3, 4, 5 y 6;

c) el párrafo 7 se numerará de nuevo como párrafo 2 y dirá lo siguiente:-

“2. Un Estado contratante sobrevolado puede, en cualquier momento, pedir la celebración de consultas con el Estado de matrícula, con el Estado del operador o con cualquier otro Estado contratante en donde se haya constituido la garantía, si estima que el asegurador u otra persona que haya prestado la garantía no tiene solvencia para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.”

d) el párrafo 8 se numerará de nuevo como párrafo 3;

e) el párrafo 9 se suprimirá.

Artículo VII

En el Artículo 16 del Convenio —

a) El cambio que se hace en el párrafo 1, en el texto inglés, no afecta al texto español.

b) El apartado a) del párrafo 1 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“a) que el daño ha ocurrido después de que la garantía ha dejado de estar en vigor. Sin embargo, si la garantía expira durante un vuelo, subsistirá hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de vuelo, pero sin exceder de veinticuatro horas.”

c) El apartado b) del párrafo 1 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“b) que el daño ha ocurrido fuera de los límites territoriales previstos en la garantía, salvo que el vuelo fuera de tales límites se deba a fuerza mayor, asistencia justificada por las circunstancias o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación.”

d) se suprimirán los párrafos 2 y 3;

- e) el párrafo 4 se numerará de nuevo como párrafo 2: las palabras “del seguro o garantía” se suprimirán y se reemplazarán por “de la garantía”;
- f) el párrafo 5 se numerará de nuevo como párrafo 3 y las palabras “aplicable al contrato de seguro o de garantía” se suprimirán y se reemplazarán por “aplicable a la garantía”; en el subpárrafo a) de ese párrafo suprimanse las palabras “el seguro o garantía” y sustitúyanse por “la garantía”;
- g) los párrafos 6 y 7 se numerarán de nuevo como párrafos 4 y 5, respectivamente.

Artículo VIII

En el Artículo 17 del Convenio —

- a) el párrafo 1 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“1. La garantía prestada en la forma prevista en el Artículo 15, deberá estar afectada especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones en virtud de las disposiciones del presente Convenio.”

- b) La modificación en el párrafo 2 en los textos francés e inglés no afecta al texto español;

- c) el párrafo 3 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“3. Tan pronto como se notifique al operador una demanda de indemnización, éste tomará las medidas necesarias para mantener una garantía por una suma equivalente:

- a) al importe de la garantía requerida en el párrafo 2 de este artículo, y
- b) al importe de la reclamación, sin que se exceda el límite de responsabilidad aplicable.

La mencionada suma se mantendrá hasta que la demanda de indemnización sea resuelta.”

Artículo IX

El Artículo 19 del Convenio se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:

“Artículo 19

Si en el plazo de seis meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño no se ha entablado la acción judicial o no se ha hecho saber la reclamación al operador, el demandante tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas en que se haya observado dicho requisito.”

Artículo X

En el Artículo 20 del Convenio —

- a) en el párrafo 4 suprimanse las palabras “o de cualquiera de sus territorios, Estados o provincias” y reemplácense por “o de cualquiera de sus subdivisiones políticas, tales como Estados, Repúblicas, territorios o provincias”;
- b) en el párrafo 9 los apartados se designarán como a), b) y c), respectivamente; en la tercera línea del apartado b) de este artículo después de las palabras “acciones intentadas” añádanse “en el Estado en que ocurrieron los daños”;

c) el párrafo 11 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“11. Las indemnizaciones acordadas en una sentencia podrán devengar interés de conformidad con la ley del tribunal que entienda del asunto.”

d) en el párrafo 12 suprimanse las palabras “cinco años” y reemplácense por “dos años”.

Artículo XI

En el Artículo 21 del Convenio se insertarán en el texto español solamente las palabras “el derecho a interponer”, en la quinta línea del párrafo 2, después de “pero en todo caso”.

Artículo XII

En el Artículo 23 del Convenio el párrafo 1 se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“1. El presente Convenio se aplica a los daños definidos en el Artículo 1, causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante o por una aeronave, cualquiera que sea su matrícula, cuyo operador tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante.”

Artículo XIII

El Artículo 26 del Convenio se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:-

“Artículo 26

El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.”

Artículo XIV

Insértese en el Convenio después del Artículo 26 el siguiente:

“Artículo 27

El presente Convenio no se aplica a los daños nucleares.”

Artículo XV

Los Artículos 27 y 28 del Convenio se numerarán de nuevo como Artículos 28 y 29, respectivamente.

Artículo XVI

El Artículo 29 del Convenio se suprimirá.

Artículo XVII

En el Artículo 30 del Convenio se suprimirán los dos últimos párrafos y se reemplazarán por los siguientes:

“—‘Estado contratante’, cualquier Estado con respecto al cual el presente Convenio esté en vigor.”

“—‘Estado del operador’, todo Estado contratante, distinto del de matrícula, en cuyo territorio el operador tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.”

Artículo XVIII

Los Artículos 36 y 37 del Convenio se suprimirán. En el Artículo 38, que se numerará de nuevo como Artículo 36, se suprimirán las palabras “o cualquier declaración o notificación hecha en relación con lo previsto en los Artículos 36 ó 37”; el Artículo 39 se numerará de nuevo como Artículo 37.

CAPITULO II

CLAUSULAS FINALES

Artículo XIX

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo documento, que se designará con el nombre de *Convenio de Roma de 1952, modificado en Montreal en 1978*.

Artículo XX

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XXII, el presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados.

Artículo XXI

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio, implicará la adhesión al Convenio modificado por este Protocolo.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXII

1. Tan pronto como cinco Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día del depósito de tal instrumento.
2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXIII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los Estados no signatarios.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio, implicará la adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional que surtirá efecto el nonagésimo día, a contar de la fecha del depósito.

Artículo XXIV

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia; sin embargo, en cuanto a los daños definidos en el Artículo 1 del Convenio, que resulten de un hecho ocurrido antes de haberse cumplido el plazo de seis meses, el Convenio continuará rigiendo como si no se hubiere denunciado.
3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Roma de 1952, de acuerdo con su Artículo 35, no podrá ser interpretada como una denuncia del *Convenio de Roma de 1952, enmendado en Montreal en 1978*.

Artículo XXV

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XXVI

1. El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados partes en el Convenio de Roma de 1952 o en este Convenio modificado por el presente Protocolo, a todos los Estados signatarios y adheridos y a todos los Estados miembros de la Organización o de las Naciones Unidas:
 - a) el depósito de cualquier instrumento de ratificación o adhesión a este Protocolo y la fecha en que se hizo, dentro de los treinta días siguientes, y
 - b) las denuncias de este Protocolo y la fecha de su recibo, dentro de los treinta días siguientes.
2. El Secretario General de la Organización informará también a los Estados mencionados de la fecha en que este Protocolo entre en vigor, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo XXII.

Artículo XXVII

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta que entre en vigor, de conformidad con el Artículo XXII.

HECHO en Montreal el día veintitrés del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y ocho, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo en nombre de



12/78, Q/P1/4000

Doc 9257