

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности

(Рим, 7 октября 1952 г.) (с изменениями и дополнениями от 23 сентября 1978 г.)

Преамбула

Глава I. Принципы ответственности

Глава II. Размеры ответственности

Глава III. Обеспечение ответственности эксплуатанта

Глава IV. Процессуальные нормы и исковая давность

Глава V. Применение конвенции и общие положения

Глава VI. Заключительные положения

Государства, подписавшие настоящую Конвенцию, движимые желанием обеспечить надлежащее возмещение лицам, которым причинен ущерб на поверхности иностранными воздушными судами, при разумном ограничении размеров ответственности за причинение такого ущерба с тем, чтобы не препятствовать развитию международного воздушного транспорта, а также убежденные в необходимости как можно более широкой унификации с помощью международной конвенции правил, применяемых в различных странах мира в отношении ответственности за причинение такого ущерба, назначили с этой целью нижеподписавшихся полномочных представителей, которые, будучи должным образом уполномочены, согласились о нижеследующем:

Глава I

Принципы ответственности

Статья 1.

1. Любое лицо, которому причинен ущерб на поверхности, имеет право на возмещение, как это предусмотрено настоящей Конвенцией, только при условии доказательства, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете, либо лицом или предметом, выпавшим из него. Однако право на возмещение отпадает, если ущерб не является прямым следствием происшествия, в результате которого причинен ущерб, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения.

2. В целях настоящей Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете с момента использования тяги двигателей для взлета до момента окончания пробега при посадке. Что касается воздушного судна легче воздуха, выражение " в полете " означает период с момента его отделения от поверхности до момента его прикрепления к ней.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 2 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 2.

1. Обязанность возместить ущерб, предусмотренная статьей 1 настоящей Конвенции, возлагается на эксплуатанта воздушного судна.

2. а) В целях настоящей Конвенции термин " эксплуатант " означает лицо, которое использует воздушное судно в момент причинения ущерба, причем, если контроль над навигацией воздушного судна сохраняет за собой лицо, от которого прямо или косвенно исходит право пользования воздушным судном, такое лицо считается эксплуатантом. б) Лицо считается использующим воздушное судно в тех случаях, когда оно использует его лично, либо его служащие или агенты используют данное воздушное судно при исполнении своих служебных обязанностей, независимо от того, действуют ли они в пределах или вне пределов своих полномочий.

3. Зарегистрированный собственник воздушного судна считается эксплуатантом и как таковой несет ответственность, если только в процессе установления его ответственности он не докажет, что эксплуатантом является другое лицо, и, насколько это допускают процессуальные нормы, не примет соответствующие меры к тому, чтобы это лицо выступило в качестве стороны в процессе.

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 3.

Если лицо, являющееся эксплуатантом в момент причинения ущерба, не обладало исключительным правом пользования воздушным судном в течение периода свыше четырнадцати дней, считая с момента возникновения этого права пользования, то лицо, от которого произошло такое право, несет солидарную ответственность с эксплуатантом, причем каждый из них связан обязательствами согласно положениям настоящей Конвенции и в предусмотренных ею пределах ответственности.

Статья 4.

Если какое-либо лицо использует воздушное судно без согласия лица, обладающего правом осуществлять контроль над его навигацией, то это последнее лицо, если только оно не докажет, что приняло надлежащие меры для предотвращения такого использования, несет солидарную ответственность с незаконным пользователем за ущерб, дающий право на возмещение согласно статье 1, причем каждый из них связан обязательствами согласно положениям настоящей Конвенции и в предусмотренных ею пределах ответственности.

Статья 5.

Любое лицо, которое должно было бы нести ответственность согласно положениям настоящей Конвенции, не несет ответственности, если ущерб является прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских волнений либо если такое лицо было лишено возможности использовать воздушное судно в силу акта государственной власти.

Статья 6.

1. Любое лицо, которое должно было бы нести ответственность согласно положениям настоящей Конвенции, не несет ответственности за ущерб, если докажет что данный ущерб был причинен исключительно в результате вины лица, которому причинен

ущерб, либо его служащих или агентов. Если лицо, которое несет ответственность, докажет, что причинению ущерба способствовала вина лица, которому причинен ущерб, либо его служащих или агентов, то возмещение уменьшается в той степени, в какой такая вина способствовала причинению ущерба. Однако такое освобождение от ответственности или ее уменьшение не применяется, если в случае вины служащего или агента лицо, которому причинен ущерб, докажет, что его служащий или агент действовали вне пределов своих полномочий.

2. Если одно лицо предъявляет иск о возмещении ущерба, возникшего вследствие смерти или телесного повреждения другого лица, то вина последнего либо его служащих или агентов имеет те же последствия, которые предусмотрены в предыдущем пункте.

Статья 7.

В тех случаях, когда два или более воздушных судна столкнулись или создали друг для друга помехи в полете и следствием этого явился ущерб, дающий право на возмещение, как это предусмотрено в статье 1, либо когда два или более воздушных судна причинили такой ущерб совместно, то каждое из этих воздушных судов считается причинившим ущерб, и эксплуатант каждого воздушного судна несет ответственность, причем каждый из них связан обязательствами согласно положениям настоящей Конвенции и в предусмотренных ею пределах ответственности.

Статья 8.

Лица, упомянутые в пункте 3 статьи 2, а также в статьях 3 и 4, имеют право на все средства защиты, которые предоставляются эксплуатанту согласно положениям настоящей Конвенции.

Статья 9.

Эксплуатант воздушного судна, его собственник или любое лицо, несущее ответственность согласно статье 3 или статье 4, а также их соответствующие служащие или агенты несут ответственность за ущерб, причиненный на поверхности воздушным судном, находившимся в полете, либо лицом или предметом, выпавшим из него, только если это прямо предусмотрено настоящей Конвенцией. Это правило не применяется к любому лицу, виновному в преднамеренном действии или бездействии с целью причинения ущерба.

Статья 10.

Ничто в настоящей Конвенции не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб в соответствии с положениями Конвенции, право регресса в отношении любого другого лица.

Глава II

Размеры ответственности

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 11 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

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: а) 300 000 единиц специальных прав заимствования для воздушного судна весом 2000 килограммов, или менее; б) 300 000 единиц специальных прав заимствования плюс 175 единиц специальных прав заимствования за каждый килограмм свыше 2000 килограммов для воздушного судна весом 2000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов; в) 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; г) 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 применять 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:

а) 4 500 000 валютных единиц для воздушного судна, указанного в подпункте а) пункта 1 настоящей Статьи;

б) 4 500 000 валютных единиц плюс 2625 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте б) пункта 1 настоящей Статьи;

в) 15 000 000 валютных единиц плюс 937,5 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте в) пункта 1 настоящей Статьи;

г) 37 500 000 валютных единиц плюс 975 валютных единиц за каждый килограмм для воздушного судна, указанного в подпункте г) пункта 1 настоящей Статьи;

е) 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 12.

1. Если лицо, которому причинен ущерб, докажет, что он был причинен в результате преднамеренного действия или бездействия эксплуатанта либо его служащих или агентов, совершенных с целью причинения ущерба, ответственность эксплуатанта является неограниченной при условии, что в случае совершения подобного действия или бездействия служащего или агента также доказано, что он действовал при исполнении своих служебных обязанностей и в пределах своих полномочий.

2. Если какое-либо лицо незаконно завладевает воздушным судном и использует его, не имея на то согласия лица, обладающего правом пользования этим воздушным судном, его ответственность является неограниченной.

Статья 13.

1. В тех случаях, когда в соответствии с положениями статьи 3 или статьи 4 два лица или несколько лиц несут ответственность за ущерб либо когда зарегистрированный собственник, который не являлся эксплуатантом, несет ответственность как таковой, как это предусмотрено в пункте 3 статьи 2, лица, которым причинен ущерб, не имеют права на возмещение, общая сумма которого превышала бы максимальную сумму, которая может быть присуждена в соответствии с положениями настоящей Конвенции к взысканию с какого-либо одного из лиц, несущих ответственность.

2. В тех случаях, когда применяются положения статьи 7, лицо, которому причинен ущерб, имеет право на возмещение, сумма которого может достигать совокупности пределов ответственности, применимых к каждому воздушному судну, имеющему отношение к данному происшествию, но ни один из эксплуатантов не несет ответственности в сумме, которая превышала бы предел, применимый к его воздушному судну, кроме тех случаев, когда его ответственность является неограниченной в соответствии с положениями статьи 12.

Статья 14

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 14 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

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:

а) 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.

Глава III

Обеспечение ответственности эксплуатанта

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 15 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 15.

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.

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.

3. Любые требования, предъявляемые в соответствии с настоящей статьей, доводятся до сведения Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, который извещает об этом каждое Договаривающееся государство.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 16 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 16.

1. Страховщик или иное лицо, предоставляющее требуемое в соответствии со статьей 15 обеспечение ответственности эксплуатанта, может, в дополнение к средствам защиты, находящимся в распоряжении эксплуатанта, а также в дополнение к возражению о подлоге, выдвинуть только следующие возражения против требований, основанных на применении настоящей Конвенции:

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.

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.

2. Продление срока действия обеспечения согласно положениям пункта 1 настоящей статьи применяется только в интересах лица, которому причинен ущерб.

3. Лицо, которому причинен ущерб, без ущерба для своего права предъявлять иск, которое оно может иметь в соответствии с законом, относящимся к гарантии. а) если обеспечение остается в силе согласно положениям пункта 1а) и

1б) настоящей статьи;

б) в случае банкротства эксплуатанта.

4. За исключением средств защиты, указанных в пункте 1 настоящей статьи, страховщик или иное лицо, предоставляющее обеспечение не может в случае предъявления ему иска на основании настоящей Конвенции лицом, которому причинен ущерб, ссылаться на какое-либо основание недействительности договора или на какое-либо право аннулирования, имеющее обратную силу.

5. Положения настоящей статьи не предрешают вопроса о том, имеет ли страховщик или поручитель право регресса в отношении любого другого лица.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 17 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 17.

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.

2. Обеспечение считается достаточным, если для эксплуатанта одного воздушного судна сумма этого обеспечения равна пределу, применимому в соответствии с положениями статьи 11, а для эксплуатанта нескольких воздушных судов сумма обеспечения не меньше совокупности пределов ответственности, применимых к двум воздушным судам, в отношении которых устанавливаются наивысшие пределы.

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

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

Упомянутая выше сумма сохраняется до вынесения решения по каждому требованию.

Статья 18.

Любые суммы, причитающиеся эксплуатанту от страховщика, подлежат освобождению от наложения ареста или исполнительных мер со стороны кредиторов эксплуатанта до тех пор, пока не будут удовлетворены требования третьих лиц согласно настоящей Конвенции.

Глава IV

Процессуальные нормы и исковая давность

Статья 19.

Если лицо не возбудило иск о принудительном осуществлении своего требования либо если извещение о таком требовании не было предъявлено эксплуатанту в течение шести месяцев с даты происшествия, в результате которого причинен ущерб, то такое лицо имеет право на возмещение только из суммы, в отношении которой сохраняется ответственность эксплуатанта после полного удовлетворения всех требований, предъявленных в течение указанного периода.

Статья 20.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 20 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

1. Иски, основанные на положениях настоящей Конвенции, могут быть предъявлены только в судах Договаривающегося государства, на территории которого был причинен ущерб. Однако, по соглашению между одним или несколькими истцами и одним или несколькими ответчиками, иски могут быть предъявлены в суды любого другого Договаривающегося государства, но никакое такое предъявление иска ни в коей мере не влечет за собой ущемление прав лиц, предъявляющих иски в государстве, на территории которого был причинен ущерб. Стороны могут также договориться о передаче их споров в арбитраж в любом Договаривающемся государстве.

2. Каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ответчик и все другие заинтересованные стороны были уведомлены о любых предъявленных к ним исках и чтобы они располагали справедливыми и достаточными возможностями для защиты своих интересов.

3. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, насколько это возможно, чтобы все иски, связанные с одним и тем же происшествием и предъявленные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, были соединены в одно производство для рассмотрения в одном и том же суде.

4. Если какое-либо окончательное судебное решение, включая заочное, выносится судом, компетентным согласно настоящей Конвенции, и если по правилам процедуры этого суда может быть вынесено постановление о его исполнении, то после выполнения формальностей, предусмотренных законами Договаривающегося государства, или любых из входящих в его состав государственных образований, таких как штаты, республики, территории или провинции; а) в Договаривающемся государстве, где находится постоянное место пребывания определенного судебным решением должника или основное место его деятельности, либо б) в любом другом Договаривающемся государстве, где должник обладает имуществом, если имущество в государстве,

упомянутом в подпункте а), либо в государстве, где вынесено судебное решение, является недостаточным для исполнения этого решения.

5. Независимо от положений пункта 4 настоящей статьи, суд, в который подано заявление об исполнении судебного решения, может отказать в вынесении постановления о его исполнении, если доказано наличие какого-либо из нижеследующих обстоятельств: а) судебное решение было вынесено заочно и ответчик не был уведомлен о рассмотрении иска в суде в срок, достаточный для того, чтобы он мог предпринять в связи с этим какие-либо действия; б) ответчику не были предоставлены справедливые и достаточные возможности для защиты его интересов; в) судебное решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, и в соответствии с законом государства, где оно подлежит исполнению, признано окончательным и не подлежит пересмотру;

д) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон;

е) лицо, подавшее заявление об исполнении, не наделено правом требовать исполнения судебного решения.

6. Существо дела не может рассматриваться вновь в процессе приведения в исполнение судебного решения согласно пункту 4 настоящей статьи.

7. Суд, в который поступило заявление об исполнении судебного решения, может также отказать в вынесении постановления об исполнении, если такое решение противоречит публичному порядку государства, в котором затребовано исполнение данного решения.

8. Если в ходе процессуальных действий, начатых в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, отказано в исполнении какого-либо судебного решения по одной из причин, упомянутых в подпунктах а), б) или д) пункта 5 либо в пункте 7 настоящей статьи, то истец имеет право предъявить новый иск в судах того государства, где было отказано в исполнении судебного решения. Решение, вынесенное по такому новому иску, не может предусматривать общую сумму возмещения, которая превышала бы пределы, применимые согласно положениям настоящей Конвенции. При таком новом иске предыдущее судебное решение является защитой лишь в той мере, в какой оно было исполнено. Как только иск принят к рассмотрению, предыдущее судебное решение не подлежит исполнению.

Независимо от положений статьи 21, право на предъявление нового иска согласно настоящему пункту ограничивается сроком в один год, начиная с даты, когда истец получил уведомление об отказе в исполнении судебного решения.

9. а) Независимо от положений пункта 4 настоящей статьи, суд, в который подано заявление об исполнении судебного решения, отказывает в исполнении любого судебного решения, вынесенного судом государства, не являющегося государством, где причинен ущерб, пока не будут исполнены все судебные решения, вынесенные в этом государстве. б) Суд, в который подано такое заявление, также отказывает в постановлении об исполнении судебного решения до тех пор, пока не будет вынесено окончательное решение по всем искам, предъявленным в государстве, где причинен ущерб, лицами, которые не нарушили срока, указанного в статье 19, если определенный судебным решением должник докажет, что общая сумма возмещения, которая может быть присуждена такими решениями, может превысить предел ответственности, применимый на основании положений настоящей Конвенции. в)

Аналогичным образом такой суд отказывает в вынесении постановления об исполнении судебных решений в случае предъявления исков лицами, которые не нарушили срока, указанного в статье 19, в государстве, где причинен ущерб, если совокупный размер присужденных сумм превышает применимый предел ответственности, до тех пор, пока эти присужденные суммы не будут сокращены в соответствии с положениями статьи 14.

10. Когда судебное решение признано подлежащим исполнению согласно настоящей статье, то издержки по данному судебному решению также подлежат возмещению. Однако суд, в который подано заявление об исполнении, может, по ходатайству определенного судебным решением должника, ограничить размер таких издержек суммой, равной десяти процентам от суммы, на которую судебное решение признано подлежащим исполнению. Пределы ответственности, установленные настоящей Конвенцией, не включают судебных издержек.

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

12. Заявление об исполнении судебного решения, к которому применяется пункт 4 настоящей статьи, должно быть подано в течение двух лет с даты, когда такое решение становится окончательным.

Статья 21.

1. Для исков, предъявляемых согласно настоящей Конвенции, устанавливается срок давности в два года с даты происшествия, в результате которого причинен ущерб.

2. Основания для приостановления и перерыва искового срока давности, указанного в пункте 1 настоящей статьи, определяются по закону суда, рассматривающего данный иск, однако в любом случае право на предъявление иска утрачивается по истечении трех лет с даты происшествия, в результате которого причинен ущерб.

Статья 22.

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба согласно положениям настоящей Конвенции предъявляется тем, кто несет ответственность по закону по обязательствам умершего.

Глава V

Применение конвенции и общие положения

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 23 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 23.

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 Договаривающемся государстве.

2. В целях настоящей Конвенции морское судно или воздушное судно в открытом море рассматривается как часть территории государства, в котором оно зарегистрировано.

Статья 24.

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного воздушному судну, находящемуся в полете, а также в отношении лиц или грузов на борту такого воздушного судна.

Статья 25.

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба на поверхности, если ответственность за такой ущерб регулируется либо договором между лицом, потерпевшим ущерб, и эксплуатантом или лицом, обладавшим правом пользования воздушным судном во время причинения ущерба, либо законом о выплатах рабочим и служащим, применимым к договору о работе по найму, заключенному между такими лицами.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 26 изложена в новой редакции.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 26.

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

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), настоящая Конвенция дополнена следующей статьей 27

Статья 27

Настоящая Конвенция не применяется к случаям причинения ядерного ущерба. Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 27 перенумерована в статью 28

Статья 28.

Договаривающиеся государства по возможности будут содействовать выплате возмещения в соответствии с положениями настоящей Конвенции в валюте того государства, где был причинен ущерб.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 28 перенумерована в статью 29

Статья 29.

Если для вступления в силу настоящей Конвенции в каком-либо Договариваемом государстве необходимы законодательные мероприятия, Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации незамедлительно уведомляется о мерах, принятых в связи с этим.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном

иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), бывшая статья 29 исключена

См. текст статьи

Статья 30.

См. оговорку СССР, сделанную при подписании настоящей Конвенции

В целях настоящей Конвенции: " Лицо " означает любое физическое или юридическое лицо, включая государство. " Договаривающееся государство " означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе". " Государство эксплуатанта " означает любое Договаривающееся государство иное чем государство регистрации, на территории которого эксплуатант имеет свое основное место деятельности, или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание."

Глава VI

Заключительные положения

Статья 31.

Настоящая Конвенция открыта для подписания от имени любого государства до вступления ее в силу в соответствии с положениями статьи 33.

Статья 32.

1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.

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

Статья 33.

1. После того, как пять государств, подписавших настоящую Конвенцию, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, она вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты. Она 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 настоящей Конвенции она будет зарегистрирована в Организации Объединенных Наций Генеральным секретарем Международной организации гражданской авиации.

Статья 34.

1. После вступления в силу настоящей Конвенции она будет открыта для присоединения любого не подписавшего ее государства.

2. Присоединение государства осуществляется путем сдачи на хранение Международной организации гражданской авиации документа о присоединении и вступит в силу на девяностый день после даты сдачи его на хранение.

Статья 35.

1. Любое Договаривающееся государство может денонсировать настоящую Конвенцию путем уведомления, направленного Международной организации гражданской авиации.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления о денонсации; однако в отношении предусмотренного в статье 1 ущерба, явившегося следствием

происшествия, которое имело место до истечения шестимесячного периода, Конвенция будет применяться, как если бы денонсация не имела места.

Согласно Протоколу об изменении настоящей Конвенции (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), денонсация любой из Сторон Римской конвенции 1952 года не должна толковаться как денонсация Римской конвенции 1952 года, измененной в Монреале в 1978 г.

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), бывшая статья 36 исключена

См. текст статьи

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), бывшая статья 37 исключена

См. текст статьи

Согласно Протоколу, об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.), статья 38 перенумерована в статью 36 и в нее внесены изменения.

См. текст статьи в предыдущей редакции

Статья 36.

Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, а также все государства - члены Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций:

а) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении с указанием даты сдачи на хранение в течение тридцати дней с момента сдачи на хранение и

б) о получении уведомления о денонсации, а также о датах таких уведомлений и заявлений в течение тридцати дней с момента получения.

Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации также уведомляет эти государства о дате вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 33.

К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные представители, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Риме седьмого дня октября месяца одна тысяча девятьсот пятьдесят второго года на английском, французском и испанском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

Настоящая Конвенция сдается на хранение в Международную организацию гражданской авиации, где, в соответствии со статьей 31, она остается открытой для подписания. Генеральный секретарь Международной организации

гражданской авиации направляет заверенные копии Конвенции всем государствам, подписавшим ее или присоединившимся к ней, и всем государствам - членам Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций.

/подписи/