

**Протокол 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.)**

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: 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; 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 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:

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:

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;

б) 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

а) 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."

б) пункты 2, 3, 4, 5 и 6 исключаются; в) 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 b) пункта 1 исключается и заменяется следующим:

"b) 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

а) текст пункта 1 исключается и заменяется следующим:

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

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

с) 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:

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 IX

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

## Статья X

## В Статье 20 Конвенции

а) 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";

б) в пункте 9 обозначить подпункты как а), б) и с) соответственно; с) 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."

д) 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 Договаривающемся 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:

- " "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."

## 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 возымает 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 возымает 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:

а) 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

б) 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

/подписи/