



**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ**

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

---

***КОНВЕНЦИЯ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО  
ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ***

---

# **КОНВЕНЦИЯ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ**

ГОСУДАРСТВА – УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

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

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

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

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

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

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

## **Глава I**

### **Принципы**

#### **Статья 1. Определения**

В целях настоящей Конвенции:

- a) "акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, с любыми изменениями, действующими на момент события;
- b) "событие" имеет место тогда, когда ущерб причинен воздушным судном в полете, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства;

- c) воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки;
- d) "международный полет" означает любой полет, при котором пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств, независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется намеченная остановка на территории другого государства;
- e) "максимальная масса" означает максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна без учета влияния на эту массу азростатного газа, если таковой используется;
- f) "эксплуатант" означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она используют его лично либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий;
- g) "лицо" означает любое физическое или юридическое лицо и включает государство;
- h) "государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе;
- i) "третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза.

## **Статья 2. Сфера применения**

1. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим международный полет, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям, когда воздушное судно в полете, не являющемся международным полетом, причиняет ущерб на территории этого государства, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

3. В целях настоящей Конвенции:

- a) ущерб морскому судну в открытом море или в исключительной экономической зоне или воздушному судну в воздушном пространстве над ними рассматривается как ущерб, имевший место на территории государства, в котором оно зарегистрировано; однако если эксплуатант воздушного судна имеет свое основное место деятельности на территории государства, не являющегося государством регистрации, то ущерб воздушному судну рассматривается как причиненный на территории государства, в котором он имеет свое основное место деятельности;

- b) ущерб буровой платформе или другой установке, постоянно закрепленной на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, рассматривается как причиненный на территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой в соответствии с международным правом, включая *Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву*, совершенную в Монтего-Бее 10 декабря 1982 года.

4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

## Глава II

### Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

#### Статья 3. Ответственность эксплуатанта

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

#### Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта

1. Ответственность эксплуатанта, возникающая на основании статьи 3, не превышает по любому событию следующие пределы, основанные на массе соответствующего воздушного судна:

- a) 750 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;
- b) 1 500 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
- c) 3 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
- d) 7 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
- e) 18 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;
- f) 80 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;
- g) 150 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
- h) 300 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
- i) 500 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
- j) 700 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.

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

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

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

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

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

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

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.
2. В тех случаях, когда такую ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса каждого из них зависит от их соответствующих пределов ответственности и доли их ответственности за причиненный ущерб.
3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

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

1. Суд может присуждать в соответствии со своим собственным законодательством полное или частичное возмещение судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты.
2. Пункт 1 не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую эксплуатант предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, в зависимости от того, что произошло позднее.

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

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

### **Статья 9. Страхование**

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

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

### **Глава III**

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

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

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

##### **Статья 11. Право регресса**

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

### **Глава IV**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Статья 16. Юрисдикция**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и исполнения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.

2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

3. Положения настоящей главы не влияют на признание или исполнение любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

### **Статья 19. Исковая давность**

1. Право на возмещение согласно статье 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение двух лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.

2. Метод расчета такого двухлетнего периода определяется в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

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

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

## **Глава V**

### **Заключительные положения**

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

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

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами, подписавшими ее.

3. Любое государство, не подписавшее настоящую Конвенцию, может принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.

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

1. Любая региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых

настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять, утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции будет иметь права и обязательства государства-участника в той мере, в какой данная организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией.

2. Региональная организация экономической интеграции при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых данной организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях разграничения компетенции, указанного в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых актах передачи компетенции.

3. Любая ссылка на "государство-участник" или "государства-участники" в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда того требует контекст.

### **Статья 23. Вступление в силу**

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

2. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

### **Статья 24. Денонсация**

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней с даты получения такого уведомления депозитарием; в отношении ущерба, предусмотренного статьей 3, явившегося следствием события, имевшего место до истечения ставосьмидесятидневного периода, настоящая Конвенция продолжает применяться, как если бы денонсация не имела места.

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

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

- a) *Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанная в Риме 7 октября 1952 года; или

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

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

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них, и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.
2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем ясно указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.
3. В отношении заявления, сделанного согласно пункту 2 статьи 2, государство-участник, имеющее две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы, может заявить, что настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, который причинен во всех его территориальных единицах или в одной или более из них, и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.
4. В отношении государства-участника, сделавшего заявление согласно настоящей статье:
  - a) ссылки в статье 8 на "законодательство государства" понимаются как относящиеся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства;
  - b) ссылки в статье 14 на "национальную валюту" понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства.

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

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

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

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

- a) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;
- b) о сдаче на хранение каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и дате такой сдачи на хранение;

- c) о каждом заявлении и дате каждого заявления;
- d) об изменении или отзыве любого заявления и дате такого изменения или отзыва;
- e) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- f) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- g) о любой денонсации с указанием даты денонсации и даты вступления ее в силу.

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

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

— КОНЕЦ —