

CONVENTION

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

CONVENTION

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

CONVENIO

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

КОНВЕНЦИЯ

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

关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约

2009年5月2日签订于蒙特利尔

اتفاقية

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



2009

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



Documents
Document Sharing Hub

Certified to be a true and complete copy

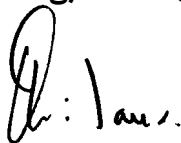
Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真实和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Director Legal Affairs and External Relations Bureau

Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures

Director de Asuntos jurídicos y Relaciones exteriores

Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الايكاو

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

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

For ordering information and for a complete listing of sales agents
and booksellers, please go to the ICAO website at www.icao.int

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

Order Number: 9919

ISBN 978-92-9231-366-1

© ICAO 2009

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



Documents
Document Sharing Hub

CONVENTION

ON COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

Principles

Article 1 — Definitions

For the purposes of this Convention:

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

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

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

Article 2 — Scope

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

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

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

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

Chapter II

Liability of the operator and related issues

Article 3 — Liability of the operator

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

Article 4 — Limit of the operator's liability

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

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

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

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

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

Article 5 — Priority of compensation

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

Article 6 — Events involving two or more operators

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

Article 7 — Court costs and other expenses

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

Article 8 — Advance payments

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

Article 9 — Insurance

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

Chapter III

Exoneration and recourse

Article 10 — Exoneration

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

Article 11 — Right of recourse

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

Chapter IV

Exercise of remedies and related provisions

Article 12 — Exclusive remedy

1. Any action for compensation for damage to third parties caused by an aircraft in flight brought against the operator, or its servants or agents, however founded, whether under this Convention or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.
2. Article 3, paragraphs 6, 7 and 8, shall apply to any other person from whom the damages specified in those paragraphs would otherwise be recoverable or compensable, whether under this Convention or in tort or otherwise.

Article 13 — Exclusion of liability

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

Article 14 — Conversion of Special Drawing Rights

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

Article 15 — Review of limits

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

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

Article 16 — Forum

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

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

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

Article 17 — Recognition and enforcement of judgements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 19 — Period of limitation

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

Article 20 — Death of person liable

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

Chapter V

Final clauses

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

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

Article 22 — Regional Economic Integration Organizations

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

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

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

Article 23 — Entry into force

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

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

Article 24 — Denunciation

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

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

Article 25 — Relationship to other treaties

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

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

Article 26 — States with more than one system of law

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

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

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. For a declaration made under Article 2, paragraph 2, by a State Party having two or more territorial units in which different systems of law are applicable, it may declare that this Convention shall apply to damage to third parties that occurs in all its territorial units or in one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

4. In relation to a State Party which has made a declaration under this Article:

- (a) the reference in Article 8 to “the law of the State” shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State; and
- (b) references in Article 14 to “national currency” shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State.

Article 27 — Reservations and declarations

1. No reservation may be made to this Convention but declarations authorized by Article 2, paragraph 2, Article 22, paragraph 2, and Article 26 may be made in accordance with these provisions.

2. Any declaration or any withdrawal of a declaration made under this Convention shall be notified in writing to the Depositary.

Article 28 — Functions of the Depositary

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

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

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

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

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

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



Documents
Document Sharing Hub

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

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

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

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

© OACI 2009

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

CONVENTION

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

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

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

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

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

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

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Chapitre I

Principes

Article premier — Définitions

Aux fins de la présente Convention :

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

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

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

Article 2 — Portée

1. La présente Convention s'applique aux dommages aux tiers survenant sur le territoire d'un État partie, causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.
2. Si un État partie le déclare au dépositaire, la présente Convention s'applique aussi lorsqu'un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international cause sur le territoire dudit État des dommages autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.
3. Aux fins de la présente Convention :
 - (a) les dommages causés à un navire ou un aéronef évoluant en haute mer ou au-dessus de la haute mer ou dans la zone économique exclusive seront considérés comme des dommages survenus sur le territoire de l'État dans lequel il est immatriculé ; toutefois, si l'exploitant

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

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

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

Chapitre II

Responsabilité de l'exploitant et questions connexes

Article 3 — Responsabilité de l'exploitant

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

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

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

Article 4 — Limite de responsabilité de l'exploitant

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

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

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

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

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

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

Article 5 — Priorité des réparations

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

Article 6 — Événements intervenant entre plusieurs exploitants

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

Article 7 — Frais de justice et autres dépens

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

Article 8 — Paiements anticipés

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

Article 9 — Assurance

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

Chapitre III

Exonération et recours

Article 10 — Exonération

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

Article 11 — Droit de recours

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

Chapitre IV

Exercice des recours et dispositions connexes

Article 12 — Recours exclusif

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

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

Article 13 — Exclusion de la responsabilité

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

Article 14 — Conversion des droits de tirage spéciaux

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

Article 15 — Révision des limites

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

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

Article 16 — Juridiction compétente

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

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

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

Article 17 — Reconnaissance et exécution des jugements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 19 — Prescription

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

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

Article 20 — Décès de la personne responsable

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

Chapitre V

Dispositions finales

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

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

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

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

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