Forslag til Rådets afgørelse om De Europæiske Fællesskabers godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen)

(2000/C 337 E/37)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 446 endelig udg. — 2000/0193(CNS)

(Forelagt af Kommissionen den 17. juli 2000)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første led, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første led,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

ud fra følgende betragtninger:

(1) det vil være en fordel for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber, hvis deres erstatningsansvar er omfattet af ensartede, klare regler, og hvis reglerne er de samme som for tredjelandes luftfartsselskaber.

(2) Fællesskabet deltog i den diplomatiske konference i Montreal den 8. maj 1999, hvor konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen) blev vedtaget.

(3) regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, der har kompetence på nogle af de områder, Montreal-konventionen omfatter, kan blive parter i den.

(4) Fællesskabet underskrev konventionen den 9. december 1999.

(5) Fællesskabet og dets medlemsstater deler kompetencen på de områder, Montreal-konventionen omfatter, og Fællesskabet og dets medlemsstater må derfor ratificere den samtidig for at sikre fuldgyldig, ensartet anvendelse af dens bestemmelser i Den Europæiske Union —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, godkendes den såkaldte Montreal-konvention herved på Det Europæiske Fællesskabs vegne. Konventionens tekst er vedføjet denne afgørelse som bilag A.

Artikel 2

Rådets formand deponerer på Det Europæiske Fællesskabs vegne ratificeringsinstrumenterne hos generalsekretæren for Organisationen for International Civil Luftfart i overensstemmelse med Konventionens artikel 53 sammen med kompetenceerklæringen i bilag B.

Det Europæiske Fællesskabs ratificeringsinstrument deponeres samtidig med medlemsstaternes ratificeringsinstrumenter.

BILAG A

KONVENTION OM INDFØRELSE AF VISSE ENSARTEDE REGLER FOR INTERNATIONAL LUFTBEFORDRING

DE KONTRAHERENDE STATER I DENNE KONVENTION,

SOM ER KLAR OVER, hvor meget konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, i det følgende benævnt »Warszawa-konventionen«, og dertil knyttede ordninger har bidraget til harmonisering af lovgivningen om international luftfart;

SOM ER KLAR OVER behovet for at modernisere Warszawa-konventionen og kodificere de dertil knyttede ordninger;

SOM ER KLAR OVER, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet;

SOM KAN TILSLUTTE SIG, at velordnet afvikling af internationale luftfartsaktiviteter og uhindret transport af passagerer, bagage og gods i overensstemmelse med principperne og målsætningerne i konventionen angående international civil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. december 1944, bør tilstræbes;

SOM ER OVERBEVIST OM, at staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention, er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne konvention gælder al international lufttransport af personer, bagage eller gods mod betaling. Den gælder også gratis lufttransport, som udføres af et luftfartsselskab.

2. I denne konvention betyder international transport enhver transport, hvis afgangs- og bestemmelsessted, uanset om transporten afbrydes eller omlades, efter aftale mellem parterne ligger på to forskellige kontraherende staters territorium eller på en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding på en anden stats territorium, selv om denne stat ikke er kontraherende part. Transport mellem to punkter på den samme kontraherende stats territorium uden aftalt mellemlanding på en anden stats territorium er ikke international transport i denne konventions betydning.

3. Transport, som udføres fortløbende af flere selskaber, regnes i denne konvention for en enkelt, sammenhængende transport, hvis parterne betragter den som en enkelt transport, uanset om den er blevet aftalt ved hjælp af en enkelt kontrakt eller en række forskellige kontrakter, og den mister ikke sin internationale karakter, selv om en enkelt kontrakt eller en række forskellige kontrakter udelukkende skal udføres på den samme stats territorium.

4. På de i kapitel V fastsatte betingelser gælder denne konvention også for den deri beskrevne form for transport.

Artikel 2

Transport, som udføres af staten, og transport af postforsendelser

1. Denne konvention gælder for transport, som udføres af staten eller ved lov oprettede offentlige foretagender, og som opfylder betingelserne i artikel 1.

2. Ved transport af postforsendelser er luftfartsselskabet kun ansvarligt over for det pågældende postvæsen i overensstemmelse med de gældende regler for forholdet mellem luftfartsselskaberne og postvæsenet.

3. Bortset fra bestemmelserne i denne artikels stk. 2 gælder denne konvention ikke for transport af postforsendelser.

KAPITEL II

PARTERNES DOKUMENTUDSTEDELSE OG FORPLIGTELSER I FORBINDELSE MED TRANSPORT AF PASSAGERER, BAGAGE OG GODS

Artikel 3

Passagerer og bagage

1. Ved transport af passagerer udstedes et enkelt eller fælles transportdokument, som angiver:

a) afgangs- og bestemmelsesstedet

b) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangs- og bestemmelsesstedet ligger på den samme kontraherende stats territorium, men et eller flere mellemlandingssteder på en anden stats territorium er aftalt.

2. Andre former for registrering af oplysningerne i stk. 1 kan træde i stedet for udstedelse af det deri nævnte dokument. Hvis sådanne andre former benyttes, skal luftfartsselskabet tilbyde passageren en skriftlig redegørelse for de således registrerede oplysninger.

3. Luftfartsselskabet giver passageren en bagageidentificeringsmærkeseddel for hvert stykke indchecket bagage.

4. Passageren skal have skriftlig besked om, at denne konvention inden for sit gyldighedsområde regulerer og kan begrænse luftfartsselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af død eller tilskadekomst og ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af bagage samt i tilfælde af forsinkelse.

5. Manglende overholdelse af bestemmelserne i de foregående stykker er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne konventions bestemmelser, herunder bestemmelserne om begrænsning af erstatningsansvar.

Artikel 4

Gods

1. Ved transport af gods udstedes et luftfragtbrev.

2. Andre former for registrering af den transport, som skal udføres, kan træde i stedet for udstedelsen af et luftfragtbrev. Hvis sådanne andre former benyttes, skal luftfartsselskabet, hvis afsenderen anmoder om det, give denne en godskvittering, hvormed forsendelsen kan identificeres, og som giver adgang til oplysningerne i den alternative registrering.

Artikel 5

Luftfragtbrevets eller godskvitteringens indhold

Luftfragtbrevet eller godskvitteringen skal angive:

a) afgangs- og bestemmelsesstedet

b) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangs- og bestemmelsesstedet ligger på den samme kontraherende stats territorium, men et eller flere mellemlandingssteder på en anden stats territorium er aftalt

c) forsendelsens vægt.

Artikel 6

Dokumentation af godsets art

Hvis det er nødvendigt for at opfylde toldformaliteter eller politiets eller lignende offentlige myndigheders krav, kan det forlanges, at afsenderen udsteder et dokument, som angiver godsets art. Denne bestemmelse indebærer ikke, at luftfartsselskabet pålægges nogen forpligtelse eller noget ansvar.

Artikel 7

Beskrivelse af luftfragtbrevet

1. Luftfragtbrevet udfærdiges af afsenderen i tre originaleksemplarer.

2. Det første eksemplar mærkes »til luftfartsselskabet«; det underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar mærkes »til modtageren«; det underskrives af afsenderen og luftfartsselskabet. Det tredje eksemplar underskrives af luftfartsselskabet, som afleverer det til afsenderen, når det har modtaget godset.

3. Luftfartsselskabets og afsenderens underskrift kan være påtrykt eller påstemplet.

4. Hvis luftfartsselskabet på afsenderens anmodning udfærdiger luftfragtbrevet, anses luftfartsselskabet for at have gjort det på afsenderens vegne, medmindre andet bevises.

Artikel 8

Dokumentation for flere stykker gods

Hvis der er tale om mere end et stykke gods:

a) kan luftfartsselskabet forlange, at afsenderen udfærdiger særskilte luftfragtbreve

b) kan afsenderen forlange, at luftfartsselskabet udsteder særskilte godskvitteringer, hvis de i artikel 4, stk. 2, nævnte andre former for registrering benyttes.

Artikel 9

Manglende overholdelse af dokumentationskravene

Manglende overholdelse af artikel 4-8 er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne konventions bestemmelser, herunder bestemmelserne om begrænsning af erstatningsansvar.

Artikel 10

Ansvar for dokumentationens enkelte oplysninger

1. Afsenderen er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger og opgivelser om godset, som af ham eller på hans vegne anføres i luftfragtbrevet eller af ham eller på hans vegne opgives til luftfartsselskabet for at anføres i godskvitteringen eller i den i artikel 4, stk. 2, omtalte anden form for registrering. Dette gælder også, når den, der optræder på afsenderens vegne, samtidig er luftfartsselskabets agent.

2. Afsenderen holder luftfartsselskabet skadesløst for ethvert tab, som påføres det selv eller andre, over for hvem det er ansvarligt, på grund af urigtige, ukorrekte eller ufuldstændige oplysninger og opgivelser, som er angivet af afsenderen eller på dennes vegne.

3. Med forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 holder luftfartsselskabet afsenderen skadesløs for ethvert tab, som påføres ham selv eller andre over for hvem han er ansvarlig, på grund af urigtige, ukorrekte eller ufuldstændige oplysninger og opgivelser, som er anført i godskvitteringen af luftfartsselskabet eller på dettes vegne eller i den i artikel 4, stk. 2, nævnte anden form for registrering.

Artikel 11

Dokumentationens beviskraft

1. Luftfragtbrevet eller godskvitteringen betragtes umiddelbart som bevis på kontraktens indgåelse, godsets modtagelse og de angivne transportbetingelser.

2. Enhver angivelse af godsets vægt, dimensioner, emballering og stykantal i luftfragtbrevet eller godskvitteringen betragtes umiddelbart som bevis på de angivne oplysningers rigtighed; angivelser vedrørende godsets mængde, volumen og tilstand gælder ikke som bevis mod luftfartsselskabet, medmindre disse forhold er blevet kontrolleret af det selv i afsenderens nærværelse og erklæret kontrolleret i luftfragtbrevet eller godskvitteringen, eller angivelserne gælder godsets synlige tilstand.

Artikel 12

Dispositionsret over godset

1. Under hensyntagen til sit ansvar for udførelse af alle forpligtelser i henhold til transportkontrakten har afsenderen ret til at disponere over godset ved at tilbagekalde det i afgangs- eller bestemmelseslufthavnen eller tilbageholde det ved mellemlanding under transporten eller forlange det udleveret til en anden end den oprindeligt angivne modtager på bestemmelsesstedet eller under transporten eller forlange det tilbagesendt til afgangslufthavnen. Afsenderens udøvelse af denne dispositionsret må ikke være til skade for luftfartsselskabet eller andre afsendere, og alle udgifter, som dispositionsrettens udøvelse indebærer, skal refunderes.

2. Hvis det ikke er muligt at følge afsenderens instrukser, underretter luftfartsselskabet straks afsenderen herom.

3. Hvis luftfartsselskabet disponerer over godset efter afsenderens instrukser uden at forlange afsenderens eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen forelagt, er luftfartsselskabet, uden at fortabe sin godtgørelsesret hos afsenderen, ansvarlig for eventuelle skader over for enhver, som er i retmæssig besiddelse af det pågældende eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

4. Afsenderens dispositionsret ophører i det øjeblik, hvor modtagerens opstår jf. artikel 13. Hvis modtageren imidlertid nægter at modtage godset eller ikke kan kontaktes, generhverver afsenderen dispositionsretten.

Artikel 13

Udlevering af godset

1. Medmindre afsenderen har udøvet sin dispositionsret i henhold til artikel 12, har modtageren ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet ret til, mod betaling af skyldige beløb og opfyldelse af transportbetingelserne, at forlange det udleveret af luftfartsselskabet.

2. Medmindre andet aftales, er luftfartsselskabet forpligtet til at underrette modtageren, så snart godset ankommer.

3. Hvis luftfartsselskabet vedkender sig godsets bortkomst, eller hvis godset ikke er ankommet senest syv dage efter den oprindelige ankomst, kan modtageren gøre sine rettigheder i henhold til transportkontrakten gældende over for luftfartsselskabet.

Artikel 14

Håndhævelse af afsenderens og modtagerens rettigheder

Afsenderen og modtageren kan hver især, uanset om de optræder på egne eller andres vegne, i eget navn håndhæve alle deres rettigheder i henhold til artikel 12 og 13, forudsat de opfylder de forpligtelser, transportkontrakten pålægger dem.

Artikel 15

Forholdet mellem afsender og modtager og indbyrdes forhold mellem udenforstående

1. Artikel 12, 13 og 14 berører ikke det indbyrdes forhold mellem afsender og modtager eller det indbyrdes forhold mellem udenforstående, hvis rettigheder skriver sig fra afsenderen eller modtageren.

2. Bestemmelserne i artikel 12, 13 og 14 kan kun fraviges ved udtrykkelig angivelse i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

Artikel 16

Toldformaliteter og politiets eller andre offentlige myndigheders krav

1. Afsenderen skal tilvejebringe alle oplysninger og dokumenter, som er nødvendige for at opfylde toldformaliteterne og politiets og andre offentlige myndigheders krav, før godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen er over for luftfartsselskabet ansvarlig for enhver skade, der skyldes manglende, utilstrækkelige eller urigtige oplysninger eller dokumenter, medmindre skaden skyldes luftfartsselskabets, dets ansattes eller dets agenters egne fejl.

2. Luftfartsselskabet er ikke forpligtet til at undersøge, om de pågældende oplysninger eller dokumenter er korrekte eller fyldestgørende.

KAPITEL III

LUFTFARTSSELSKABETS ERSTATNINGSANSVAR OG ERSTATNINGENS OMFANG

Artikel 17

Passagerers død eller tilskadekomst — beskadigelse af bagage

1. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.

2. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indchecket bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartselskabets forvaring. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt, i det omfang skaden skyldes bagagens egne fejl, mangler eller beskaffenhed. Drejer det sig om uchecket bagage, herunder personlige ejendele, er luftfartsselskabet ansvarligt, hvis skaden skyldes dets egne eller dets ansattes eller agenters fejl.

3. Hvis luftfartsselskabet vedkender sig, at indchecket bagage er bortkommet, eller hvis den indcheckede bagage ikke er ankommet senest 21 dage efter den oprindelige ankomst, kan passageren gøre sine rettigheder i henhold til transportkontrakten gældende over for luftfartsselskabet.

4. Medmindre andet angives, betyder ordet »bagage« i denne konvention både indchecket og uchecket bagage.

Artikel 18

Beskadigelse af gods

1. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af gods, hvis den hændelse, der har forvoldt skaden, er indtruffet under lufttransporten.

2. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt, i det omfang ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen af godset skyldes et eller flere af følgende forhold:

a) godsets egne fejl, mangler eller beskaffenhed

b) mangelfuld emballering af godset, foretaget af andre end luftfartsselskabet, dets ansatte eller agenter

c) krigshandlinger eller væbnet konflikt

d) offentlig myndighedsudøvelse i forbindelse med godsets ind-, ud- eller transittransport.

3. Lufttransporten omfatter i denne artikels stk. 1's betydning hele det tidsrum, hvori godset er i lufttransportselskabets forvaring.

4. Lufttransporten omfatter ikke transport ad landevejen, søvejen eller indre vandveje uden for lufthavnsområder. Hvis en sådan transport imidlertid finder sted som led i en lufttransportkontrakt med henblik på lastning, udlevering eller omladning, anses enhver skade, for at være forvoldt af en hændelse, som fandt sted under lufttransporten medmindre andet bevises. Hvis luftfartsselskabet uden afsenderens samtykke helt eller delvis udfører den transport, der ifølge aftale mellem parterne skal ske som lufttransport, ved hjælp af en anden transportform, anses denne anden form for transport for at indgå i lufttransporten.

Artikel 19

Forsinkelse

Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det kan bevise, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.

Artikel 20

Fritagelse

Hvis luftfartsselskabet kan bevise, at skaden helt eller delvis skyldes, at den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, selv har optrådt uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, fritages luftfartsselskabet helt eller delvis for sin erstatningspligt over for skadelidte i det

omfang, denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har medvirket til skaden. Hvis der ved en passagers død eller tilskadekomst rejses erstatningskrav af en anden end den pågældende passager, fritages luftfartsselskabet ligeledes helt eller delvis for sin erstatningspligt i det omfang, det kan bevise, at passagerens egen uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden har forårsaget skaden eller medvirket til den. Denne artikel gælder alle denne konventions erstatningsbestemmelser, herunder også artikel 21, stk. 1.

Artikel 21

Erstatning i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst

1. Luftfartsselskabet kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 17, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overskrider 100 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager.

2. Luftfartsselskabet er ikke ansvarligt for skader, der opstår under de i artikel 17 stk. 1, beskrevne omstændigheder hvis de overskrider 100 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager, og luftfartsselskabet kan bevise, at:

a) skaden ikke skyldtes dets egen, dets ansattes eller dets agenters uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden, eller at

b) skaden udelukkende skyldtes andres uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden.

Artikel 22

Erstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods

1. Ved skader, der skyldes forsinkelse af persontransport, jf. artikel 19, er luftfartsselskabets erstatningsansvar begrænset til 4 150 særlige trækningsrettigheder for hver passager.

2. Ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager, medmindre passageren samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.

3. Ved transport af gods er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 17 særlige trækningsrettigheder pr. kilogram, medmindre afsenderen samtidig med godsets aflevering til luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at betale et beløb, som ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.

4. Ved ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af en del af godset eller stykker, der indgår i det, tages der ved fastsættelse af det beløb, hvortil luftfartsselskabets erstatningsansvar er begrænset, kun hensyn til den samlede vægt af det/de pågældende stykke/stykker gods. Hvis ødelæggelsen, beskadigelsen, bortkomsten eller forsinkelsen af en del af godset eller stykker, der indgår i det, påvirker værdien af andre stykker gods, som omfattes af det samme luftfragtbrev eller den samme godskvittering eller i mangel heraf af en anden form for registrering, jf. artikel 4, stk. 2, tages der imidlertid også hensyn til den samlede vægt af dette stykke gods/disse stykker gods, når erstatningsgrænsen skal fastsættes.

5. Bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 gælder ikke, hvis det bevises, at skaden skyldes forsømmelighed fra luftfartsselskabets, dets ansattes eller dets agenters side, og at de har handlet forsætligt eller uagtsomt vel vidende, at skaden kunne opstå; det forudsætter dog, at det også bevises, at den forsømmelige adfærd blev udvist, mens den pågældende ansatte eller agent udførte sit arbejde.

6. Erstatningsgrænserne i artikel 21 og i denne artikel er ikke til hindring for, at retten derudover efter gældende lov helt eller delvis kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger og andre retsudgifter, denne har pådraget sig, herunder renter. Denne bestemmelse gælder ikke, hvis det tilkendte erstatningsbeløb iberegnet sagsomkostninger og andre retsudgifter ikke overskrider det beløb, luftfartsselskabet skriftligt har tilbudt sagsøgeren inden seks måneders forløb fra det tidspunkt, hvor den skadevoldende hændelse indtraf, eller før sagen blev anlagt, hvis dette sker senere.

Artikel 23

Omregning af valutaenheder

1. Beløb, som i denne konvention er angivet i særlige trækningsrettigheder, skal betragtes som udtrykt i særlige trækningsrettigheder efter den internationale valutafonds definition. Beløbenes omregning til national valuta i forbindelse med retssager sker efter de pågældende valutaers værdi i særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet. Hvis en kontraherende stat er medlem af den internationale valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som den internationale valutafond på domsafsigelsestidspunktet benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af den internationale valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

2. Stater, som ikke er medlemmer af den internationale valutafond, kan dog, hvis deres lovgivning ikke tillader anvendelse af denne artikels stk. 1, på ratifikations- eller tiltrædelsestidspunktet eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at luftfartsselskabets ansvarsgrænse efter bestemmelserne i artikel 21 fastsættes til et beløb på 1 500 000 valutaenheder for hver passager ved retssager på deres territorium; 62 500 valutaenheder for hver passager ved anvendelse af artikel 22, stk. 1; 15 000 valutaenheder for hver passager ved anvendelse af artikel 22, stk. 2; og 250 valutaenheder pr. kilogram ved anvendelse af artikel 22, stk. 3. Denne valutaenhed svarer til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Disse beløb kan omregnes til de pågældende nationale valutaer i hele tal. Beløbenes omregning til national valuta sker efter den pågældende stats lovgivning

3. Beregningen i sidste sætning i denne artikels stk. 1 og omregningsmetoden i denne artikels stk. 2 benyttes på en sådan måde, at beløbene i artikel 21 og 22 så vidt muligt får den samme realværdi i den pågældende kontraherende stats nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første sætninger i denne artikels stk. 1. De kontraherende parter giver alt efter tilfældet depositaren meddelelse om, hvordan beregningen i henhold til denne artikels stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i denne artikels stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne til denne konvention, eller hvis der sker ændringer.

Artikel 24

Revurdering af erstatningsgrænserne

1. Med forbehold af denne konventions artikel 25 og denne artikels stk. 2 revurderes erstatningsgrænserne i artikel 21, 22 og 23 hvert femte år af depositaren, idet den første revurdering finder sted ved slutningen af det femte år efter konventionens ikrafttrædelsestidspunkt, eller i løbet af dens første gyldighedsår, hvis den ikke træder i kraft fem år efter at være blevet åbnet for underskrivelse, og der benyttes en inflationsfaktor, som svarer til den samlede inflationstakt siden den forrige revurdering eller i første tilfælde siden konventionens ikrafttrædelsestidspunkt. Som mål for inflationstakten ved bestemmelse af inflationsfaktoren benyttes det vægtede gennemsnit af forbrugerindeksets procentvise årlige stigning eller fald i de stater, hvis valutaer omfatter den særlige trækningsrettighed, der nævnes i artikel 23, stk. 1.

2. Hvis revurderingen i det foregående stykke viser, at inflationsfaktoren overstiger 10 %, giver depositaren de kontraherende stater meddelelse om ændring af erstatningsgrænserne. En sådan ændring træder i kraft seks måneder efter, at de kontraherende stater er blevet underrettet om den. Hvis et flertal af kontraherende stater inden tre måneder efter at være blevet underrettet om ændringen giver udtryk for deres modstand, træder ændringen ikke i kraft, og depositaren forelægger sagen for et møde mellem de kontraherende stater. Depositaren giver øjeblikkelig alle kontraherende stater meddelelse om enhver ændrings ikrafttrædelse.

3. Uanset denne artikels stk. 1 benyttes proceduren i denne artikels stk. 2, når en tredjedel af de kontraherende stater udtrykker ønske om det, forudsat den i stk. 1 nævnte inflationsfaktor er steget med over 30 % siden den sidste revurdering eller siden denne konventions ikrafttrædelsestidspunkt, hvis der ikke tidligere har været foretaget nogen revurdering. Revurdering efter proceduren i denne artikels stk. 1 finder derefter sted hvert femte år, og sker første gang ved slutningen af det femte år efter tidspunktet for en revurdering i henhold til dette stykke.

Artikel 25

Betingede erstatningsgrænser

Luftfartsselskabet kan betinge sig, at transportkontrakten skal være omfattet af højere erstatningsgrænser end dem, der er fastsat i denne konvention, eller slet ikke skal være omfattet af erstatningsgrænser.

Artikel 26

Ugyldige kontraktbestemmelser

Bestemmelser, hvis formål er at fritage luftfartsselskabet for ansvar eller fastsætte lavere erstatningsgrænser end dem, der er fastsat i denne konvention, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at kontrakten som sådan, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser, er ugyldig.

Artikel 27

Aftalefrihed

Intet i denne konvention er til hindring for, at luftfartsselskabet kan afslå at indgå transportkontrakt, afstå fra at gøre fritagelsesgrunde, som denne konvention giver det, gældende, eller fastsætte betingelser, der ikke strider mod denne konventions bestemmelser.

Artikel 28

Forskudsudbetaling

Ved flyveulykker, som medfører passagerers død eller tilskadekomst, udbetaler luftfartsselskabet, hvis dets nationale lovgivning kræver det, straks forskud til fysiske erstatningsberettigede for at dække deres øjeblikkelige økonomiske behov. Forskudsudbetalingen er ikke ensbetydende med en anerkendelse af ansvaret og kan fraregnes erstatningsbeløb, som senere udbetales af luftfartsselskabet.

Artikel 29

Grundlaget for erstatningskrav

Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.

Artikel 30

Ansatte, agenter — sammenlægning af erstatningskrav

1. Hvis der på grund af skader, som omfattes af denne konvention, rejses søgsmål mod luftfartsselskabets ansatte eller agenter, har de, hvis de kan bevise, at de har handlet under udførelse af deres arbejde, ret til de samme betingelser og erstatningsgrænser, som luftfartsselskabet kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

2. Det samlede beløb, som luftfartsselskabet, dets ansatte og dets agenter i så fald kan pålægges, kan ikke overskride erstatningsgrænserne.

3. Medmindre der er tale om godstransport, gælder bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 ikke, hvis det bevises, at den pågældende ansatte eller agent har handlet forsætligt, forsømmeligt eller uagtsomt vel vidende, at skaden kunne opstå.

Artikel 31

Rettidig indgivelse af klager

1. En kvittering uden forbehold fra den person, som har ret til at få indchecket bagage eller gods udleveret, betragtes umiddelbart som bevis på, at bagagen eller godset er blevet leveret i god behold i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. artikel 3, stk. 2, og artikel 4, stk. 2.

2. I tilfælde af skader skal den udleveringsberettigede straks klage til luftfartsselskabet, når skaden er opdaget, dvs. senest syv dage efter modtagelsen, når det gælder indchecket bagage, og senest 14 dage efter modtagelsen, når det drejer sig om gods. Ved forsinkelse skal klagen indgives senest 21 dage efter det tidspunkt, hvor den udleveringsberettigede fik bagagen eller godset udleveret.

3. Enhver klage skal ske skriftligt og indgives eller indsendes inden for de nævnte frister.

4. Fremsættes der ingen klager inden for de nævnte frister, kan luftfartsselskabet ikke drages til ansvar, medmindre det har gjort sig skyldigt i svig.

Artikel 32

Den erstatningspligtiges død

Ved den erstatningspligtiges død kan der på denne konventions betingelser anlægges erstatningssag mod den, der retmæssigt repræsenterer vedkommendes bo.

Artikel 33

Jurisdiktion

1. Erstatningssager anlægges på en af de kontraherende staters territorium, hvor de efter sagsøgerens valg indbringes for domstolen enten der, hvor luftfartsselskabet har hjemsted eller hovedkontor, eller der, hvor det har det kontor, som afsluttede kontrakten, eller på bestemmelsesstedet.

2. Erstatningssager i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst kan indbringes for domstolen på de steder, som nævnes i denne artikels stk. 1, eller i den kontraherende stat, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde bopæl eller permanent opholdssted, og hvorfra luftfartsselskabet driver lufttransport af passagerer, enten med sine egne fly eller med et andet luftfartsselskabs på grundlag af en forretningsaftale, og hvor luftfartsselskabet driver sin virksomhed i forbindelse med lufttransport af passagerer fra lokaler, der er lejet eller ejes af det selv eller et andet luftfartsselskab, som det har indgået en forretningsaftale med.

3. I stk. 2 forstås ved

a) »forretningsaftale«, en aftale, som til forskel fra en aftale med agenter, er en aftale mellem luftfartsselskaber og gælder deres fælles levering af tjenesteydelser i forbindelse med lufttransport af passagerer

b) »bopæl eller permanent opholdssted«, passagerens faste bolig eller opholdssted på ulykkestidspunktet. Passagerens nationalitet er ikke afgørende i denne forbindelse.

4. Procedurespørgsmål behandles efter gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 34

Voldgift

1. Under hensyntagen til bestemmelserne i denne artikel kan parterne i en kontrakt om godstransport aftale, at uoverensstemmelser om luftfartsselskabets erstatningsansvar i henhold til denne kontrakt skal afgøres ved voldgift. En sådan aftale skal være skriftlig.

2. Voldgiftssagen finder efter klagerens valg sted inden for en af de jurisdiktioner, som nævnes i artikel 33.

3. Voldgiftsdommeren eller voldgiftsdomstolen skal følge denne konventions bestemmelser.

4. Bestemmelserne i denne artikels stk. 2 og 3 anses for at indgå i enhver voldgiftsklausul eller voldgiftsaftale, og hvis bestemmelserne i en sådan klausul eller aftale strider mod dem, er de ugyldige.

Artikel 35

Begrænsning af søgsmålsadgang

1. Erstatningsretten fortabes, hvis der ikke er anlagt sag senest to år efter tidspunktet for ankomst til bestemmelsesstedet eller efter det tidspunkt, hvor flyet skulle være ankommet, eller efter det tidspunkt, hvor transporten ophørte.

2. Metoden for beregning af dette tidsrum fastlægges efter gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 36

Fortløbende transittransport

1. Hvis en transport skal udføres af flere af de i artikel 1, stk. 3, definerede luftfartsselskaber efter hinanden, er hvert enkelt luftfartsselskab, som modtager passagererne, bagagen eller godset, underkastet denne konventions bestemmelser og betragtes som den ene af transportens aftaleparter, hvis transportkontrakten omfatter den del af transporten, der foregår under dets varetagelse.

2. I forbindelse med en sådan transport kan passageren eller den, som er erstatningsberettiget på passagerens vegne, kun anlægge sag mod det luftfartsselskab, der forestod den del af transporten, hvor ulykken eller forsinkelsen indtraf, medmindre det første luftfartsselskab efter udtrykkelig aftale har påtaget sig ansvaret for hele transporten.

3. Når det gælder bagage eller gods, har passageren eller afsenderen søgsmålsret over for det første luftfartsselskab, og den udleveringsberettigede passager eller modtager har søgsmålsret over for det sidste luftfartsselskab, og desuden kan de hver især anlægge sag mod det luftfartsselskab, der forestod den del af transporten, hvor ødelæggelsen, bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen fandt sted. Disse luftfartsselskaber hæfter solidarisk over for passageren, afsenderen eller modtageren.

Artikel 37

Regresret over for andre

Intet i denne konvention har betydning for, om en person, som er erstatningspligtig i henhold til konventionens bestemmelser, har regresret over for andre.

KAPITEL IV

KOMBINERET TRANSPORT

Artikel 38

Kombineret transport

1. Ved kombineret transport, der består dels af lufttransport dels af en anden form for transport, gælder denne konventions bestemmelser med forbehold af artikel 18, stk. 4, kun for lufttransporten, forudsat lufttransporten opfylder betingelserne i artikel 1.

2. Intet i denne konvention er til hindring for, at parterne ved kombineret transport kan indføje bestemmelser om andre transportformer i lufttransportdokumentet, forudsat denne konventions bestemmelser overholdes for luftransportens vedkommende.

KAPITEL V

LUFTTRANSPORT, SOM UDFØRES AF ANDRE END DET KONTRAHERENDE LUFTFARTSSELSKAB

Artikel 39

Det kontraherende luftfartsselskab — det faktiske luftfartsselskab

Dette kapitels bestemmelser gælder, når et foretagende (i det følgende benævnt »det kontraherende luftfartsselskab«) som hovedansvarlig indgår en transportkontrakt, der omfattes af denne konvention, med en passager eller afsender eller en person, som optræder på passagerens eller afsenderens vegne, og et andet foretagende (i det følgende benævnt »det faktiske luftfartsselskab«) ved det kontraherende luftfartsselskabs bemyndigelse helt eller delvis udfører transporten, uden at den i denne sammenhæng kan betragtes som fortløbende transittransport i denne konventions forstand. En sådan bemyndigelse antages at foreligge, medmindre andet bevises.

Artikel 40

Det kontraherende og det faktiske luftfartsselskabs erstatningsansvar

Hvis det faktiske luftfartsselskab helt eller delvis udfører en transport, som ifølge kontrakten jf. artikel 39, omfattes af denne konvention, er både det kontraherende og det faktiske luftfartsselskab, medmindre andet er fastsat i dette kapitel, underkastet konventionens regler, der for førstnævntes vedkommende gælder for hele den i kontrakten aftalte transport, for sidstnævntes kun for den del af den, som udføres.

Artikel 41

Fælles ansvar

1. Handlinger og forsømmelser i forbindelse med en transport, som udføres af det faktiske luftfartsselskab og skyldes dette og dets ansatte og agenter under deres arbejdsudøvelse, anses også for at være forårsaget af det kontraherende luftfartsselskab.

2. Handlinger og forsømmelser i forbindelse med en transport, som udføres af det faktiske transportselskab og skyldes det kontraherende luftfartsselskab og dets ansatte og agenter under deres arbejdsudførelse, anses også for at være forårsaget af det faktiske luftfartsselskab. Dog overskrider det faktiske luftfartsselskabs erstatningsansvar for sådanne handlinger eller forsømmelser ikke de beløb, som er angivet i artikel 21, 22, 23 og 24. Særlige aftaler, hvorefter det kontraherende luftfartsselskab påtager sig forpligtelser, denne konvention ikke pålægger det, eller giver afkald på rettigheder eller fritagelsesgrunde, denne konvention giver det, eller særlige erklæringer om interesse i levering på bestemmelsesstedet (jf. artikel 22), berører ikke det faktiske luftfartsselskab, medmindre det har tilsluttet sig dem.

Artikel 42

Klage- og instruksmodtager

Klager eller instrukser til luftfartsselskabet, som fremsættes på grundlag af denne konvention, har samme virkning, uanset om de rettes til det kontraherende eller det faktiske luftfartsselskab. Dog er de instrukser, der omtales i artikel 12, kun gyldige, hvis de henvendes til det kontraherende luftfartsselskab.

Artikel 43

Ansatte og agenter

I forbindelse med transport, som udføres af det faktiske luftfartsselskab, har dettes eller det kontraherende luftfartsselskabs ansatte eller agenter, hvis de kan bevise, at de har handlet under udførelse af deres arbejde, ret til de samme betingelser og erstatningsgrænser, som ifølge denne konvention gælder for det luftfartsselskab, hvis ansatte eller agenter de er, medmindre det bevises, at de har optrådt på en måde, som forhindrer påberåbelse af denne konventions erstatningsgrænser.

Artikel 44

Det samlede erstatningsbeløb

I forbindelse med transport, som udføres af det faktiske luftfartsselskab, kan det erstatningsbeløb, der tilsammen kan pålægges dette og det kontraherende luftfartsselskab og deres ansatte og agenter på grund af udførelsen af deres arbejde, ikke overstige det højeste beløb, som ifølge denne konvention kunne være pålagt enten det kontraherende eller det faktiske luftfartsselskab, og ingen af de nævnte parter har erstatningspligt ud over det beløb, erstatningsgrænsen fastsætter for den pågældende.

Artikel 45

Erstatningskravets modpart

I forbindelse med transport, som udføres af det faktiske luftfartsselskab, kan der efter den skadelidtes valg anlægges erstatningssag mod dette eller mod det kontraherende luftfartsselskab eller mod begge tilsammen eller enkeltvis.

Hvis der kun rejses sag mod et af disse luftfartsselskaber, kan dette luftfartsselskab kræve det andet luftfartsselskab inddraget i sagen, og procedure og retsvirkning er underkastet gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 46

Yderligere jurisdiktion

Erstatningssager, som anlægges efter artikel 45, skal anlægges på en af de kontraherende staters territorium, hvor de efter sagsøgerens valg indbringes enten for en domstol, som det kontraherende luftfartsselskab kan indstævnes for (jf. artikel 33), eller for den domstol, der har jurisdiktion på det sted, hvor det faktiske luftfartsselskab har hjemsted eller hovedkontor.

Artikel 47

Kontraktbestemmelsers ugyldighed

Kontraktbestemmelser, hvis formål er at fritage det kontraherende eller det faktiske luftfartsselskab for ansvar i henhold til dette kapitel eller fastsætte lavere erstatningsgrænser end dem, der gælder ifølge dette kapitel, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at kontrakten som sådan, hvis den i øvrigt overholder dette kapitels bestemmelser, er ugyldig.

Artikel 48

Det gensidige forhold mellem det kontraherende og det faktiske luftfartsselskab

Medmindre andet er fastsat i artikel 45, berører dette kapitel ikke luftfartsselskabernes rettigheder og forpligtelser over for hinanden, det gælder også eventuel regres- eller erstatningsret.

KAPITEL VI

ANDRE BESTEMMELSER

AArtikel 49

Obligatorisk anvendelse

Bestemmelser i transportkontrakten og særaftaler, som parterne har indgået, før skaden opstod, med det formål at bryde denne konventions regler, enten ved at fastsætte, hvilken lov der skal være gældende, eller ved at ændre bestemmelserne for jurisdiktion, er ugyldige.

Artikel 50

Forsikring

De kontraherende stater forlanger, at deres luftfartsselskaber skal være forsikret for et beløb, som dækker deres erstatningsansvar i henhold til denne konvention. Et luftfartsselskab kan af den kontraherende stat, hvori det driver sin virksomhed, få pålagt at fremlægge bevis for, at det er tilstrækkeligt forsikret til at dække sit erstatningsansvar i henhold til denne konvention.

Artikel 51

Transport under unormale forhold

Bestemmelserne om transportdokumentation i artikel 3-5, artikel 7 og artikel 8 gælder ikke for transport, der udføres under unormale forhold uden for luftfartsselskabets sædvanlige forretningsvirksomhed.

Artikel 52

Definition af udtrykket dage

Udtrykket »dage« betyder i denne konvention kalenderdage, ikke arbejdsdage.

KAPITEL VII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

AArtikel 53

Underskrivelse, ratificering og ikrafttrædelse

1. Denne konvention kan underskrives i Montreal den 28. maj 1999 af de stater, der deltager i den internationale konference om luftfartslovgivning i Montreal den 10. - 28. maj 1999. Efter den 28. maj 1999 kan konventionen underskrives af alle stater i organisationen for international civil luftfarts hovedkvarter i Montreal indtil sin ikrafttrædelse i overensstemmelse med denne artikels stk. 6.

2. Konventionen kan også underskrives af regionale økonomiske samarbejdsorganisationer. Ved »regional økonomisk samarbejdsorganisation« forstås i denne konvention en organisation, der består af selvstændige stater i en bestemt region og har kompetence på nogle af de områder, konventionen omfatter, samt bemyndigelse til at underskrive og ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde den. Henvisninger i denne konvention til »kontraherende stat« eller »kontraherende stater« omfatter bortset fra artikel 1, stk. 2, artikel 3, stk. 1, litra b), artikel 5, litra b), artikel 23, 33 og 36 og artikel 57, litra b), også regionale økonomiske samarbejdsorganisationer. Udtrykkene »et flertal af kontraherende stater« og »en tredjedel af de kontraherende stater« i artikel 24 omfatter ikke regionale økonomiske samarbejdsorganisationer.

3. Konventionen skal ratificeres af de stater og regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, der har underskrevet den.

4. Stater eller regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, der ikke underskriver konventionen, kan acceptere, godkende eller tiltræde den på et hvilket som helst tidspunkt.

5. Ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne deponeres hos organisationen for international civil luftfart, som herved erklæres for depositar.

6. For de stater, der har deponeret deres ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, træder konventionen i kraft på den tresindstyvende dag efter tidspunktet for det 30. instruments deponering hos depositaren. Instrumenter, der afleveres af regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, tælles ikke med ved anvendelse af dette stykke.

7. For andre stater og for andre regionale økonomiske samarbejdsorganisationer træder konventionen i kraft 60 dage efter tidspunktet for ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentets deponering.

8. Depositaren underretter straks alle underskrivere og kontraherende stater om:

a) enhver underskrivelse af konventionen og tidspunktet for den

b) enhver deponering af ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter og tidspunktet for den

c) tidspunktet for konventionens ikrafttrædelse

d) tidspunktet for ikrafttrædelse af ændringer af de ansvarsgrænser, konventionen fastsætter

e) enhver opsigelse i henhold til artikel 54.

Artikel 54

Opsigelse

1. Enhver kontraherende stat kan opsige denne konvention ved skriftlig henvendelse til depositaren.

2. Opsigelsen træder i kraft 180 dage efter det tidspunkt, hvor depositaren har modtaget henvendelsen.

Artikel 55

Forholdet til Warszawa-konventionens øvrige instrumenter

Denne konvention har forrang over andre regler, som gælder for international luftfart

1. for de kontraherende stater i denne konvention, da de fleste af dem er parter i

   a) konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929 (i det følgende benævnt Warszawa-konventionen)

   b) protokol om ændring af konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, undertegnet i Haag den 28. september 1955 (i det følgende benævnt Haag-protokollen)

   c) tillægskonvention til Warszawa-konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer, underskrevet i Guadalajara den 18. september 1961 (i det følgende benævnt Guadalajara-konventionen)

   d) protokol om ændring af konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, som ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol, underskrevet i Guatemala City den 8. marts 1971 (i det følgende benævnt Guatemala City-protokollen)

e) tillægsprotokol nr. 1-3 og Montreal-protokol nr. 4 om ændring af Warszawa-konventionen som ændret ved Haag-protokollen eller Warszawa-konventionen som ændret både ved Haag-protokollen og Guatemala City-protokollen, underskrevet i Montreal den 25. september 1975 (i det følgende benævnt Montreal-protokollerne), eller

2. på en enkelt kontraherende stats territorium, fordi denne stat er part i en eller flere af de aftaler, som nævnes i litra a)-e).

Artikel 56

Stater med mere end et retssystem

1. Hvis en stat består af to eller flere territoriale enheder, hvor de forhold, som behandles i denne konvention, er underkastet forskellige retssystemer, kan den på underskrivelses-, ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgive erklæring om, at denne konvention gælder for alle dets territoriale enheder eller kun for en eller flere af dem, og ændre denne erklæring ved på et hvilket som helst tidspunkt at afgive en ny.

2. En sådan erklæring skal sendes til depositaren og udtrykkeligt nævne de territoriale enheder, konventionen gælder for.

3. For en kontraherende stat, der har afgivet en sådan erklæring

a) skal der ved udtrykket »national valuta« i artikel 23 forstås den valuta, som er gangbar i den pågældende territoriale enhed

b) skal der ved udtrykket »national lovgivning« i artikel 28 forstås den lovgivning, som er gældende i den pågældende territoriale enhed.

Artikel 57

Forbehold

Der kan ikke tages forbehold over for denne konvention, dog kan en kontraherende stat på ethvert tidspunkt ved henvendelse til depositaren erklære, at denne konvention ikke gælder for:

a) international lufttransport, der uden forretningsformål udføres direkte af den kontraherende stat til opfyldelse af dens opgaver og forpligtelser som selvstændig stat, og/eller

b) transport af personer, gods og bagage for den kontraherende stats forsvarsmyndigheder med fly, som er registreret hos den eller lejet af den, og hvis samlede kapacitet er blevet reserveret af forsvarsmyndighederne eller på deres vegne.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget til det, underskrevet denne konvention.

Udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999 på engelsk, arabisk, kinesisk, fransk, russisk og spansk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed. Denne konvention deponeres i organisationen for international civil luftfarts arkiver, og bekræftede kopier af den sendes af depositaren til samtlige kontraherende stater og til alle kontraherende stater i Warszawa-konvention, Haag-protokollen, Guadalajara-konventionen, Guatemala City-protokollen og Montreal-protokollerne.

BILAG B

Erklæring om Det Europæiske Fællesskabs kompetence på de områder, der omfattes af konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen)

1. Ifølge Montreal-konventionen kan regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, som består af selvstændige stater i en bestemt region og har kompetence på nogle af de områder, konventionen omfatter, blive parter i den.

2. Det Europæiske Fællesskabs nuværende medlemsstater er Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Den Hellenske Republik, Kongeriget Spanien, Den Franske Republik, Irland, Den Italienske Republik, Storhertugdømmet Luxembourg, Kongeriget Nederlandene, Republikken Østrig, Den Portugisiske Republik, Republikken Finland, Kongeriget Sverige og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

3. Denne erklæring gælder ikke for territorier, som tilhører medlemsstaterne, men ikke omfattes af traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, og er uden betydning for love eller beslutninger, som medlemsstaterne vedtager i henhold til konventionen på disse territoriers vegne eller i deres interesse.

4. Blandt de områder, som omfattes af konventionen, har Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater givet Fællesskabet kompetence i forbindelse med erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst. [Medlemsstaterne har desuden givet Fællesskabet kompetence i forbindelse med erstatningsansvar ved tab, der skyldes forsinkelse, og ved ødelæggelse, tab, beskadigelse eller forsinkelse af bagage under transporten.] [1] Heri indgår krav om oplysninger til passagererne og et minimalt forsikringskrav. Det er derfor Fællesskabet, der skal vedtage de relevante regler og bestemmelser (som håndhæves af medlemsstaterne) på dette område, og Fællesskabet har beføjelse til at indgå eksterne aftaler med tredjelande eller kompetente organisationer.

5. Den kompetence, medlemsstaterne i overensstemmelse med EF-traktaten har overladt Fællesskabet, kan ifølge sagens natur stadig ændre sig. De kompetente institutioner kan inden for traktatens rammer fastsætte omfanget af Fællesskabets kompetence. Det Europæiske Fællesskab forbeholder sig derfor ret til at ændre denne erklæring i overensstemmelse hermed, selv om dette ikke skal betragtes som en forudsætning for, at det kan udøve sin kompetence på de områder, Montreal-konvention omfatter.

---

[1] Denne sætning indføjes, hvis ændringen af forordning (EF) nr. 2027/97 vedtages inden Montreal-konventionen ratificeres.