Förslag till rådets beslut om Europeiska gemenskapernas antagande av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen)

(2000/C 337 E/37)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 446 slutlig — 2000/0193(CNS)

(Framlagt av kommissionen den 17 juli 2000)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och artikel 300.3 första stycket i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande, och

av följande skäl:

(1) Det är förmånligt för EG-lufttrafikföretagen att drivas enligt enhetliga och tydliga regler om deras skadeståndsansvar och omfattas av samma regler som gäller för lufttrafikföretag från tredje land.

(2) Gemenskapen deltog i den diplomatkonferens som hölls den 8 maj 1999 i Montreal och som resulterade i antagandet av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen).

(3) Regionala organisationer för ekonomisk integrering som har behörighet inom vissa områden som regleras av Montrealkonventionen får ansluta sig som konventionsparter.

(4) Gemenskapen undertecknade Montrealkonventionen den 9 december 1999.

(5) Gemenskapen och dess medlemsstater har delad behörighet på de områden som omfattas av Montrealkonventionens tillämpningsområde och det är därför nödvändigt att gemenskapen och dess medlemsstater samtidigt ratificerar konventionen för att garantera att den tillämpas enhetligt och fullständigt inom Europeiska unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Konventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, kallad ”Montrealkonventionen” skall antas på Europeiska gemenskapens vägnar. Konventionstexten bifogas detta beslut såsom bilaga A.

Artikel 2

Rådets ordförande skall, på Europeiska gemenskapens vägnar, deponera instrumentet för ratificering hos generalsekreteraren för IATA i enlighet med artikel 53 i konventionen tillsammans med den förklaring om gemenskapens behörighet som bifogas detta beslut såsom bilaga B.

Europeiska gemenskapens instrument för ratificering skall deponeras samtidigt som samtliga medlemsstaters instrument för ratificering.

BILAGA A

KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA REGLER FÖR INTERNATIONELLA LUFTTRANSPORTER

KONVENTIONSSTATERNA

SOM ERKÄNNER betydelsen av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, nedan kallad ”Warszawakonventionen”, och av andra, därmed förknippade instrument för harmonisering av lagstiftningen om civil luftfart,

SOM ERKÄNNER behovet av att modernisera och konsolidera Warszawakonventionen och därmed förknippade instrument,

SOM ERKÄNNER att man måste skydda konsumenternas intressen i samband internationella lufttransporter och sörja för rättvis ersättning enligt reparationsprincipen,

SOM ÅTERIGEN BEKRÄFTAR att det är önskvärt med en metodisk utveckling av de internationella lufttransporterna och med en störningsfri transport av passagerare, resgods och fraktgods i enlighet med principerna och målen i den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR ÖVERTYGADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter på mellanstatlig nivå genom att anta en ny konvention,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Denna konvention gäller all internationell transport av personer, resgods eller fraktgods, som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den gäller likaså transport med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.

2. I denna konvention avses med ”internationell transport” all transport där avgångs- och bestämmelseorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller fartygsbyte förekommer eller ej – ligger antingen på två konventionsstaters territorier eller på en och samma konventionsstats territorium om en avsedd mellanlandning görs i en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma konventionsstats territorium utan avsedd mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera fraktförare efter varandra vara enda transport, vare sig det slutits ett enda avtal eller flera avtal om detta, förutsatt att parterna betraktar transporten som ett enda moment; transporten förlorar inte sin internationella karaktär endast på grund av att ett eller flera av avtalen i sin helhet skall fullgöras inom en och samma stats territorium.

4. Denna konvention gäller även sådan transport som avses i kapitel V.

Artikel 2

Transport utförd av staten och posttransport

1. Denna konvention gäller transport som utförs av stat, kommun eller annat offentligt organ, och som uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Vid transport av post ansvarar fraktföraren endast mot postbefordringsföretaget i enlighet med de regler som gäller för förhållandet mellan fraktförare och postbefordringsföretag.

3. Med undantag av vad som stadgas i punkt 2 skall denna konvention inte tillämpas på posttransport.

KAPITEL II

DOKUMENTATION OCH PARTERNAS SKYLDIGHETER VID TRANSPORT AV PASSAGERARE, RESGODS OCH FRAKTGODS

Artikel 3

Passagerare och resgods

1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar utfärdas som innehåller

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseort,

b) uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger på samma konventionsstats territorium, med en eller flera avsedda mellanlandningar i en annan stats territorium, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon sådan transporthandling behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna i fråga registreras på annat sätt. I sådana fall skall fraktföraren erbjuda sig att till passageraren lämna en utskrift med de registrerade uppgifterna.

3. Fraktföraren skall åt passageraren utfärda ett resgodsbevis för varje inskrivet kolli.

4. Passageraren skall skriftligen upplysas om att denna konvention, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar fraktförarens ansvar för dödsfall och skada, för resgods som förstörts, kommit bort eller skadats, samt för förseningar.

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående punkterna åsidosätts, och avtalet omfattas också i sådana fall av bestämmelserna i denna konvention, även när det gäller ansvarsbegränsning.

Artikel 4

Fraktgods

1. För fraktgodstransport skall en flygfraktsedel upprättas.

2. Någon flygfraktsedel behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på annat sätt. I sådana fall skall fraktföraren lämna ett godskvitto till avsändaren, om denne begär det, som innehåller sådana uppgifter att försändelsen kan identifieras och som medför rätt att ta del av de registrerade uppgifterna.

Artikel 5

Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla

a) uppgift om avgångsort och bestämmelseort,

b) uppgift, när både avgångs- och bestämmelseorten ligger på en och samma konventionsstats territorium, med en eller flera avsedda mellanlandningar i en annan stats territorium, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) uppgift om försändelsens vikt.

Artikel 6

Handling med uppgifter om fraktgodsets art

Det kan begäras av avsändaren att denne, för att skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter skall kunna fullgöras, utfärdar en handling med upplysningar om fraktgodsets art. Denna bestämmelse medför inte att det därmed uppstår någon skyldighet eller något ansvar för fraktföraren.

Artikel 7

Beskrivning av flygfraktsedeln

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen ”för fraktföraren” och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen ”för mottagaren” och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det tredje exemplaret skall undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när fraktgodset har tagits emot.

3. Avsändarens och fraktförarens underskrifter kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

4. Där fraktföraren har upprättat flygfraktsedeln på avsändarens begäran, anses fraktföraren, om inte annat visas, ha handlat för avsändarens räkning.

Artikel 8

Transporthandling för flera kollin

När transporten avser flera kollin

a) kan fraktföraren begära att avsändaren upprättar separata flygfraktsedlar,

b) och uppgifterna i enlighet med artikel 4.2 registrerats på annat sätt, kan avsändaren begära att fraktföraren lämnar över separata godskvitton.

Artikel 9

Bristfälliga handlingar

Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att artiklarna 4–8 åsidosätts, och avtalet omfattas också i sådana fall av bestämmelserna i denna konvention, även när det gäller ansvarsbegränsning.

Artikel 10

Ansvar för uppgifterna i handlingarna

1. Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter och upplysningar om fraktgodset som denne eller någon som har handlat på dennes vägnar har lämnat i flygfraktsedeln eller för införing i godskvittot eller för registrering på annat sätt i enlighet med artikel 4.2. Detta gäller också om den som handlar på avsändarens vägnar samtidigt agerar som ombud för fraktföraren.

2. Avsändaren skall ersätta fraktföraren för de skador som orsakas denne eller någon som fraktföraren ansvarar mot, på grund av att de uppgifter och upplysningar som lämnats av avsändaren eller på dennes vägnar är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall fraktföraren ersätta avsändaren för de skador som orsakas denne eller någon som avsändaren ansvarar mot, på grund av att de uppgifter och upplysningar som lämnats av fraktföraren eller på dennes vägnar för införing i godskvittot eller för registrering på annat sätt i enlighet med artikel 4.2 är oriktiga eller ofullständiga.

Artikel 11

Handlingarnas bevisvärde

1. Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln eller godskvittot som bevis om att ett avtal har träffats, om att fraktgodset har tagits emot och om de villkor för transporten som har tagits in i fraktsedeln eller godskvittot.

2. Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om fraktgodsets vikt, mått och förpackning och om antalet kollin gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i flygfraktsedeln eller godskvittot om fraktgodsets mängd, volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om denne i avsändarens närvaro har kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Artikel 12

Rätt att förfoga över fraktgodset

1. Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, får denne förfoga över fraktgodset genom att återta det på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan eller bestämma att godset på bestämmelseorten eller under resan skall lämnas ut till någon annan än den som har angetts som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får dock inte utöva sin rätt förfoga över godset på ett sådant sätt att det medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare, och avsändaren måste ersätta de extra kostnader som uppkommer genom utövandet av denna rätt.

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

3. Om fraktföraren följer avsändarens anvisningar utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för den rätte innehavaren av nämnda exemplar; fraktföraren behåller dock sin rätt att återkräva eventuellt utgiven ersättning av avsändaren.

4. Avsändarens rätt till fraktgodset upphör, när mottagarens rätt inträder enligt bestämmelserna i artikel 13. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Artikel 13

Avlämnande av fraktgods

1. Om avsändaren inte har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten, förutsatt att mottagaren betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller transportvillkoren.

2. Om inte något annat har avtalats, skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

3. Om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort, eller om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot fraktföraren.

Artikel 14

Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter

Avsändaren och mottagaren kan var och en i eget namn göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13, vare sig de handlar på egna eller annans vägnar, förutsatt att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet.

Artikel 15

Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje part

1. Artiklarna 12–14 påverkar varken avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller deras respektive förhållande gentemot någon tredje part vars rättigheter härleder sig till avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12–14 gäller bara om de uttryckligen är intagna i flygfraktsedeln eller godskvittot.

Artikel 16

Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter

1. Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som behövs för att tullens, ordningsmakten och andra myndigheters föreskrifter skall kunna fullgöras innan godset kan lämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga, om inte fraktföraren, någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

2. Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

KAPITEL III

FRAKTFÖRARENS ANSVAR OCH ERSÄTTNINGENS OMFATTNING

Artikel 17

Skadad eller dödad passagerare – Skada på resgods

1. Fraktföraren ansvarar för dödsfall och kroppsskador som tillfogas passagerare endast om den skadebringande händelsen inträffar ombord på luftfartyget eller vid ombordstigning eller avstigning.

2. Fraktföraren ansvarar för att inskrivet resgods förstörs, kommer bort eller skadas endast om den skadebringande händelsen inträffar ombord på luftfartyget eller under den tid resgodset är i fraktförarens vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om och i den mån skadan orsakas av resgodsets egen beskaffenhet eller av fel i godset. När det gäller icke inskrivet resgods, även personliga tillhörigheter, ansvarar fraktföraren för skador om fraktföraren, fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

3. Om fraktföraren erkänner att inskrivet resgods har kommit bort, eller om det inskrivna resgodset inte har kommit fram inom tjugoen dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan passageraren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot fraktföraren.

4. Om inget annat anges i denna konvention avses med ”resgods” både inskrivet och icke inskrivet resgods.

Artikel 18

Skada på fraktgods

1. Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att fraktgods förstörs, kommer bort eller skadas endast om den skadebringande händelsen inträffar under lufttransporten.

2. Fraktföraren ansvarar dock inte, om och i den mån fraktföraren visar att skadan orsakats av

a) fraktgodsets egen beskaffenhet eller fel i godset,

b) bristfällig förpackning av fraktgodset som har utförts av någon annan än fraktföraren, fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat,

c) krigshandling eller väpnad konflikt, eller

d) myndighetsutövning i samband med att fraktgodset förs in i eller ut ur ett land eller transiteras.

3. Med ”lufttransport” avses i punkt 1 den tid som fraktgodset är i fraktförarens vård.

4. Lufttransport omfattar inte sådana transporter till lands, till sjöss eller på inre vattenväg som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas. Om fraktföraren utan avsändarens samtycke ersätter hela eller delar av en transport som enligt avtalet mellan parterna skall ske i form av en lufttransport med ett annat transportslag, skall lufttransporten anses omfatta även detta andra transportslag.

Artikel 19

Dröjsmål

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, resgods och fraktgods. Fraktföraren ansvarar dock inte för sådana skador om fraktföraren visar att denne, dennes anställda och de som fraktföraren har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna.

Artikel 20

Ansvarsbefrielse

Fraktföraren är helt eller delvis befriad från ansvar om och i den mån denne kan visa att den som begär ersättning, eller den från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, själv

vållade eller medverkade till skadan genom oaktsamhet eller genom fel eller försummelse. Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren ersättning med anledning därav, är fraktföraren också helt eller delvis befriad från ansvar om passageraren själv vållade eller medverkade till skadan genom oaktsamhet eller genom fel eller försummelse. Denna artikel gäller alla bestämmelser om ansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

Artikel 21

Ersättning för skadad eller dödad passagerare

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje passagerare får fraktföraren varken utesluta eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är fraktförarens ansvar begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter för varje passagerare om fraktföraren visar

a) att skadan inte vållats genom oaktsamhet eller fel eller försummelse av fraktföraren, fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat, eller

b) att skadan uteslutande vållats genom fel eller försummelse av tredje part.

Artikel 22

Ansvarsbegränsning beträffande dröjsmål, resgods och fraktgods

1. För skador på grund av dröjsmål enligt artikel 19 vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. Vid transport av resgods är fraktförarens ansvar för skada på grund av att godset förstörs, kommer bort, skadas eller fördröjs begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje passagerare, om inte passageraren, när det inskrivna resgodset överlämnades till fraktföraren, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till godsets levererans till bestämmelseorten och i förekommande fall betalade fastställd tilläggsavgift. I så fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om inte fraktföraren kan visa att passagerarens faktiska intresse är lägre än detta belopp.

3. Vid transport av fraktgods är fraktförarens ansvar för skada på grund av att godset förstörs, kommer bort, skadas eller fördröjs begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när kollit överlämnades till fraktföraren, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till godsets levererans till bestämmelseorten och i förekommande fall betalade fastställd tilläggsavgift. I så fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om inte fraktföraren kan visa att avsändarens faktiska intresse är lägre än detta belopp.

4. Om bara en del av eller ett föremål i fraktgodset förstörs, kommer bort, skadas eller fördröjs, skall endast den sammanlagda vikten av berörda kollin räknas när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om även värdet av andra kollin, som omfattas av samma flygfraktsedel, godskvitto eller registrering på annat sätt i enlighet med artikel 2.4, påverkas, skall dock också den sammanlagda vikten på dessa kollin medräknas när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas.

5. Bestämmelserna i punkterna 1 och 2 gäller inte om det visas att fraktföraren, fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat vållade skadan genom handling eller underlåtenhet att handla i avsikt att skada, eller av oaktsamhet och i vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller fraktförarens anställda eller de som fraktföraren har anlitat endast om det dessutom visas att de handlat under utövning av tjänsten eller uppdraget.

6. Tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i artikel 21 och i denna artikel skall inte hindra domstolen från att därutöver i enlighet med nationell lagstiftning helt eller delvis utdöma den kärandes rättegångskostnader och andra utgifter i samband med processen, inklusive upplupen ränta. Detta gäller dock inte om fraktföraren inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes, om detta inträffar senare, skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet, ej medräknat rättegångskostnader och andra utgifter i samband med processen.

Artikel 23

Omräkning av monetära enheter

1. Med ”särskilda dragningsrätter” avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning till nationellt myntslag ske på grundval av myntslagets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en konventionsstats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en konventionsstats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

2. En stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas, får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns för fraktföraren som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden på deras territorium, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

3. Den beräkning som nämns i sista meningen i punkt 1 och den omräkning som nämns i punkt 2 skall göras så att resultatet i konventionsstatens nationella mynt för de belopp som anges i artiklarna 21 och 22 så långt möjligt ger uttryck för samma realvärde som en beräkning enligt de tre första meningarna i punkt 1 skulle göra. När en konventionsstat deponerar ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention och vid varje ändring av ett sådant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den metod för beräkning som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

Artikel 24

Översyn av ansvarsgränserna

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 25 och om inte annat följer av punkt 2 nedan, skall depositarien vart femte år se över de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 21–23, varvid den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande, eller under det första året för konventionens ikraftträdande, om den inte träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, på grundval av en inflationsfaktor motsvarande den ackumulerade inflationstakten sedan den senaste översynen eller, vid den första översynen, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. För fastställandet av inflationsfaktorn skall inflationstakten beräknas som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de staters konsumentprisindex vilkas myntslag omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

2. Om man vid översynen enligt föregående punkt kommer fram till en inflationsfaktor som överstiger 10 %, skall depositarien underrätta konventionsstaterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen skall träda i kraft sex månader efter det att konventionsstaterna underrättats. Om en majoritet av konventionsstaterna inom tre månader efter att de har underrättats om ändringen meddelar att de inte godkänner den, skall ändringen inte träda i kraft, och depositarien skall då hänskjuta ärendet till ett möte av konventionsstaterna. Depositarien skall omgående underrätta alla konventionsstater om när en ändring träder ikraft.

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av konventionsstaterna så önskar, förutsatt att inflationsfaktorn enligt punkt 1 överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt denna punkt.

Artikel 25

Avvikande ansvarsgränser

En fraktförare får bestämma att högre ansvarsgränser än dem som fastställs i denna konvention skall gälla för transportavtalet eller att inga ansvarsgränser alls skall gälla.

Artikel 26

Ogiltiga avtalsvillkor

Avtalsvillkor i syfte att befria fraktföraren från ansvaret eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än dem som fastställs i denna konvention är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i konventionen.

Artikel 27

Frihet att ingå avtal

Ingenting i denna konvention hindrar fraktföraren från att vägra att sluta transportavtal, avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller fastställa villkor som inte strider mot konventionen.

Artikel 28

Förskott

Vid flygolyckor som medför att passagerare dödas eller skadas skall fraktföraren, om den nationella lagstiftningen i fraktförarens hemland så kräver, omgående utbetala förskott till de fysiska personer som är berättigade till ersättning för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte något erkännande av ansvar och får frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som fraktföraren senare utbetalar.

Artikel 29

Grund för ersättningskrav

Skadeståndstalan i samband med transport av passagerare, resgods och fraktgods får, vare sig något utomobligatoriskt eller kontraktsmässigt förhållande, denna konvention eller annan grund åberopas som ansvarsgrund, föras endast under de villkor och med de ansvarsgränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem som äger rätt till ersättning och rättighetens innebörd. Vid sådan talan får skadestånd inte dömas ut i bestraffande syfte eller i något annat än reparationssyfte.

Artikel 30

Anställda och uppdragstagare – Sammanlagda skadeståndskrav

1. Förs talan beträffande skada som omfattas av konventionen mot någon av fraktförarens anställda eller mot någon som fraktföraren har anlitat, får dessa åberopa samma villkor och ansvarsgränser som fraktföraren i fråga, om de kan visa att de handlat under utövning av tjänsten eller uppdraget.

2. Den sammanlagda ersättning som fraktföraren, fraktförarens anställda och de som fraktföraren har anlitat kan åläggas att utge får i så fall inte överskrida de nämnda gränserna.

3. Utom vid transport av fraktgods gäller bestämmelserna i punkterna 1 och 2 inte om det visas att fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat vållade skadan genom handling eller underlåtenhet att handla i avsikt att skada, eller av oaktsamhet och i vetskap om att en skada troligen skulle bli följden.

Artikel 31

Tidsfrist för anmärkningar

1. När inte annat visas, anses inskrivet resgods och fraktgods som tas emot utan anmärkning från mottagarens sida vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artiklarna 3.2 och 4.2.

2. Mottagaren skall anmärka eventuella skador hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller resgods, och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om fraktgods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset eller fraktgodset ställdes till mottagarens förfogande.

3. Anmärkning skall göras skriftligen och lämnas eller avsändas inom ovannämnda tid.

4. Om någon anmärkning inte framställts i tid, får talan föras mot fraktföraren endast om denne har handlat svikligt.

Artikel 32

Skadeståndsansvarigs död

Har den ansvarige avlidit, får talan om ersättning enligt denna konvention föras mot dennes rättsinnehavare.

Artikel 33

Behörig domstol

1. Talan om ersättning skall väckas inom någon av konventionsstaternas territorium, och sökanden kan välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där fraktföraren har sitt hemvist, där fraktförarens huvudkontor eller det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns, eller också vid domstolen i bestämmelseorten.

2. Vid skador på grund av att passagerare har dödats eller skadats får talan väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller på den konventionsstats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad och från eller till vilket fraktföraren bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan fraktförares luftfartyg på grundval av ett affärsavtal, och där fraktföraren bedriver lufttransport av passagerare från anläggningar som ägs eller hyrs av fraktföraren själv eller av någon annan fraktförare med vilket fraktföraren har slutit ett affärsavtal.

3. I punkt 2 avses med

a) *affärsavtal*: ett avtal, annat än agentavtal, mellan fraktförare om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) *huvudsaklig och stadigvarande bostad*: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. I procedurfrågor gäller lagen i den stat där målet anhängiggjorts.

Artikel 34

Skiljeförfarande

1. Med förbehåll för bestämmelserna i denna artikel får parterna till ett avtal om fraktgodstransport bestämma att tvister avseende fraktförarens ansvar enligt denna konvention skall biläggas genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt sökandens val, äga rum vid någon av de behöriga domstolar som anges i artikel 33.

3. Skiljedomaren eller skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall anses ingå i alla klausuler och avtal om skiljeförfarande, och villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot dessa bestämmelser är ogiltiga.

Artikel 35

Begränsning av talan

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten, från den dag det skulle ha ankommit eller från den dag transporten avbröts.

2. Metoden för beräkning av denna tid skall fastställas i enlighet med lagen i den stat där målet anhängiggjorts.

Artikel 36

Efterföljande fraktförare

1. Om en transport enligt artikel 3.1 utförs av flera efterföljande fraktförare omfattas varje fraktförare som tar emot passagerare, resgods eller fraktgods av bestämmelserna i denna konvention, och anses ha slutit transportavtalet såvitt det omfattar den del av transporten som fraktföraren i fråga utför.

2. Vid sådan transport kan en passagerare eller en person som är berättigad till ersättning på dennes vägnar föra talan endast mot den fraktförare som utfört den del av transporten under vilken skadan eller dröjsmålet inträffade, såvida inte den första fraktföraren uttryckligen åtagit sig ansvaret för hela resan.

3. När transporten avser resgods eller fraktgods får passageraren eller avsändaren väcka talan endast mot den första fraktföraren, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset mot den sista, och båda får därutöver föra talan mot den fraktförare som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller dröjsmålet inträffade. De nämnda fraktförarna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren och avsändaren eller mottagaren.

Artikel 37

Rätt till talan mot tredje part

Ingenting i denna konvention skall påverka frågan om en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

KAPITEL IV

SAMMANSATT TRANSPORT

Artikel 38

Sammansatt transport

1. När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel gäller bestämmelserna i denna konvention, med förbehåll för artikel 18.4, bara lufttransporten, såvida denna uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Utan hinder av denna konvention får vid sammansatt transport villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.

KAPITEL V

LUFTTRANSPORT SOM UTFÖRS AV NÅGON ANNAN ÄN DEN AVTALSSLUTANDE FRAKTFÖRAREN

Artikel 39

Avtalsslutande fraktförare och faktisk fraktförare

Bestämmelserna i detta kapitel gäller när en person (nedan kallad ”avtalsslutande fraktförare”) som huvudansvarig sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare, eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares vägnar, medan en annan person (nedan kallad ”faktisk fraktförare”) med bemyndigande från den avtalsslutande fraktföraren utför hela eller en del av transporten, men med avseende på sin del inte är en efterföljande fraktförare i den mening som avses i konventionen. Ett sådant bemyndigande skall anses föreligga om inget annat visas.

Artikel 40

Respektive fraktförares ansvar

Om den faktiska fraktföraren helt eller delvis utför en transport som enligt det avtal som avses i artikel 39 omfattas av denna konvention och om inget annat sägs i detta kapitel, skall konventionens regler gälla både för den avtalsslutande fraktföraren, i fråga om hela transporten enligt avtalet, och för den faktiska fraktföraren, i fråga om den del av transporten som denne utför.

Artikel 41

Gemensamt ansvar

1. Handling eller underlåtenhet att handla som den faktiska fraktföraren, dennes anställda och dem som anlitats av denne begår under utövning av tjänsten eller uppdraget anses, när det gäller den del av transporten som den faktiska fraktföraren utfört, också som den avtalsslutande fraktförarens handling eller underlåtenhet att handla.

2. Handling eller underlåtenhet att handla som den avtalsslutande fraktföraren, dennes anställda och dem som anlitats av denne begår under utövning av tjänsten eller uppdraget anses, när det gäller den del av transporten som den faktiska fraktföraren utfört, också som den faktiska fraktförarens handling eller underlåtenhet att handla. Den avtalsslutande fraktförarens ansvar för sådana handlingar eller underlåtenhet att handla skall dock inte överstiga de belopp som anges i artiklarna 21–24. Den faktiska fraktföraren är utan sitt eget godkännande inte bundet av någon särskild överenskommelse genom vilken den avtalsslutande fraktföraren åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller av någon förklaring enligt artikel 22.

Artikel 42

Anmärkningars och anvisningars adressat

Anvisningar och anmärkningar som enligt denna konvention ställs till den ena fraktföraren gäller också mot den andra, vare sig det är den avtalsslutande eller den faktiska fraktföraren. En anvisning enligt artikel 12 är dock bara giltig om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

Artikel 43

Anställda och uppdragstagare

När det gäller den del av transporten som den faktiska fraktföraren utfört får dennes anställda eller de som denne fraktförare har anlitat åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för fraktföraren i fråga, om de kan visa att de handlat under utövning av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte kan åberopas.

Artikel 44

Sammanlagd ersättning

När det gäller den del av transporten som den faktiska fraktföraren utfört får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalsslutande fraktföraren, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat inte överstiga det högsta belopp som gäller för någon av fraktförarna enligt denna konvention, och ingen av personerna i fråga får åläggas belopp utöver den gräns som gäller för personen.

Artikel 45

Ersättningskravens adressat

När det gäller den del av transporten som den faktiska fraktföraren utfört kan sökanden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller den avtalsslutande fraktföraren eller mot båda tillsammans eller var och en för sig. Om talan förs mot endast en av fraktförarna, får denne kräva att den andre fraktföraren deltar i förfarandet; förfarandet för och följder av detta regleras av lagen i den stat där målet anhängiggjorts.

Artikel 46

Behöriga domstolar

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom någon av konventionsstaternas territorium, och sökanden kan välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan kan föras mot den avtalsslutande fraktföraren eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska fraktföraren har sitt hemvist eller huvudkontor.

Artikel 47

Ogiltiga avtalsvillkor

Avtalsvillkor i syfte att befria den avtalsslutande fraktföraren eller den faktiska fraktföraren från ansvaret enligt detta kapitel eller i syfte att bestämma lägre gränser för ansvaret än dem som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

Artikel 48

Fraktförarnas inbördes förhållande

Med undantag av vad som stadgas i artikel 45 skall ingenting i detta kapitel inverka på fraktförarnas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, vilket även omfattar regressrätt och rätt till ersättning.

KAPITEL VI

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Artikel 49

Obligatorisk tillämpning

Bestämmelser i transportavtalet och i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, och som strider mot bestämmelserna i denna konvention om tillämplig lag eller om domstols behörighet är ogiltiga.

Artikel 50

Försäkring

Konventionsstaterna skall av sina fraktförare kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring för täckning av sitt ansvar enligt denna konvention. En fraktförare kan av en konventionsstat som fraktföraren har som destination åläggas att visa upp bevis på att företaget har en sådan försäkring.

Artikel 51

Transport under osedvanliga förhållanden

Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3–5, 7 och 8 gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Artikel 52

Definition av dag

Med dagar förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 53

Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om luftfartslagstiftning i Montreal den 10–28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en ”regional organisation för ekonomisk integrering” en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras av denna konvention, och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till ”konventionsstat” eller ”konventionsstater” i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för ekonomisk integrering, utom i artiklarna 1.2, 3.1 b, 5 b, 23, 33, 46 och 57 b. Uttrycken ”en majoritet av konventionsstaterna” och ”en tredjedel av konventionsstaterna” i artikel 24 skall inte innefatta sådana organisationer.

3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.

4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till depositarie.

6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter dagen för deponeringen av det trettionde instrumentet. Vid tillämpningen av detta stycke skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter dagen för deponeringen av ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet.

8. Depositarien skall omgående underrätta konventionsstaterna om

a) varje undertecknande av denna konvention och dagen för detta,

b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och dagen för detta,

c) dagen då konventionen träder i kraft,

d) dagen då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

Artikel 54

Uppsägning

1. En konventionsstat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft etthundraåttio dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

Artikel 55

Förhållande till Warszawakonventionens övriga instrument

Denna konvention skall gälla i stället för andra regler för internationell lufttransport

1. mellan konventionsstaterna på grund av att de flesta av dem är parter till

   a) Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),

   b) Protokoll med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),

   c) Konvention utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),

   d) Protokoll innebärande ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 och i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemalaprotokollet),

e) tilläggsprotokollen nr 1–3 och Montrealprotokoll nr 4 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemalaprotokollet, undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. inom en konventionsstats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i punkterna a–e ovan.

Artikel 56

Stater med fler än ett rättssystem

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall meddelas depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

3. För en konventionsstat som har gjort en sådan förklaring skall

a) med uttrycket ”nationellt myntslag” i artikel 23 förstås myntslaget i den territoriella enheten i fråga, och

b) med uttrycket ”nationell lagstiftning” i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

Artikel 57

Förbehåll

Denna konvention kan inte vara föremål för något förbehåll, med undantag för att varje konventionsstat när som helst genom underrättelse till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den konventionsstaten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän stat, eller

b) transport av personer, resgods och fraktgods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

Som skedde i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända bestyrkta avskrifter till alla konventionsstaterna och till alla stater som är parter till Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollen.

BILAGA B

Förklaring om Europeiska gemenskapens behörighet på de områden som regleras av konventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen)

1. I Montrealkonventionen fastställs att regionala organisationer för ekonomisk integrering som utgörs av suveräna stater i en viss region och som har behörighet på vissa områden som regleras i denna konvention får ansluta sig som konventionsparter.

2. Europeiska gemenskapens nuvarande medlemmar är Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Hellenska republiken, Konungariket Spanien, Franska republiken, Irland, Italienska republiken, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna, Republiken Österrike, Portugisiska republiken, Republiken Finland, Konungariket Sverige samt Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland.

3. Denna förklaring är inte tillämplig på de territorier inom medlemsstaterna för vilka Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen inte gäller och påverkar inte heller sådana åtgärder eller positioner som kan komma att antas enligt konventionen av de berörda medlemsstaterna på dessa territoriers vägnar och i dessa territoriers intressen.

4. Vad gäller de områden som omfattas av konventionen har Europeiska gemenskapens medlemsstater överfört behörighet till gemenskapen avseende skadeståndsansvar för en passagerares död eller kroppsskada. [Medlemsstaterna har även överfört behörighet för skador som orsakas av förseningar eller av förstörelse, förlust, skador eller förseningar vid transport av resgods.] [1] Detta inbegriper krav på information till passagerare och på en minimiförsäkring. På detta område är det därför gemenskapen som skall anta regler och bestämmelser (som medlemsstaterna skall upprätthålla) och inom gränserna för sin behörighet göra externa åtaganden med tredje land eller behöriga organisationer.

5. Den behörighet som medlemsstaterna har överfört till gemenskapen i enlighet med fördraget är till sin natur sådan att den utvecklas kontinuerligt. Inom ramen för fördraget får de behöriga institutionerna fatta beslut om omfattningen av Europeiska gemenskapens behörighet. Europeiska gemenskapen förbehåller sig därför rätten att anpassa den föreliggande deklarationen därefter utan att detta är en förutsättning för utövandet av befogenheterna vad avser områden som regleras av Montrealkonventionen.

---

[1] Meningen skall läggas till om ändringen av förordning 2027/97 antas innan Montrealkonventionen ratificeras.