

Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de goedkeuring door de Europese Gemeenschappen van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal)

(2000/C 337 E/37)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 446 def. — 2000/0193(CNS)

(Door de Commissie ingediend op 17 juli 2000)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2, juncto artikel 300, lid 2, eerste alinea, eerste zin, en artikel 300, lid 3, eerste alinea,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het is gunstig voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap wanneer uniforme en eenduidige regels van toepassing zijn met betrekking tot hun aansprakelijkheid voor schade en wanneer die regels dezelfde zijn als die welke gelden voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen.
- (2) De Gemeenschap heeft deelgenomen aan de op 8 mei 1999 in Montreal bijeengeroepen diplomatieke conferentie, die geleid heeft tot de vaststelling van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal).
- (3) Organisaties voor regionale economische integratie die bevoegd zijn voor bepaalde door het Verdrag van Montreal beheerste aangelegenheden kunnen partij worden bij dit Verdrag.

(4) De Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal ondertekend op 9 december 1999.

(5) De Gemeenschap en haar lidstaten hebben een gedeelde bevoegdheid ten aanzien van de door het Verdrag van Montreal beheerste aangelegenheden en dienen bijgevolg het Verdrag gelijktijdig te bekrachtigen om een uniforme en volledige toepassing van de bepalingen daarvan binnen de Europese Unie te waarborgen,

BESLUIT:

Artikel 1

Het Verdrag van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, het Verdrag van Montreal genaamd, wordt hierbij namens de Europese Gemeenschap goedgekeurd. De tekst van het Verdrag is als bijlage A aan dit besluit gehecht.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad legt overeenkomstig artikel 53 van het Verdrag namens de Europese Gemeenschap bij de secretaris-generaal van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie de akte van bekrachtiging neder, samen met de als bijlage B aan dit besluit gehechte bevoegdheidsverklaring.

De akte van bekrachtiging van de Europese Gemeenschap wordt gelijktijdig met de akten van bekrachtiging van alle lidstaten nedergelegd.

BIJLAGE A

VERDRAG TOT HET BRENGEN VAN EENHEID IN ENIGE BEPALINGEN INZAKE HET INTERNATIONALE LUCHTVERVOER

DE STATEN DIE PARTIJ ZIJN BIJ DIT VERDRAG

ERKENNEND de belangrijke bijdrage van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, hierna aangeduid als het „Verdrag van Warschau”, en andere bijbehorende instrumenten ter harmonisering van het internationaal luchtprivaatrecht;

ERKENNEND de noodzaak het Verdrag van Warschau en bijbehorende instrumenten te moderniseren en te herzien;

ERKENNEND het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie;

OPNIEUW BEVESTIGEND de wenselijkheid van een ordelijke ontwikkeling van de afhandeling van het internationale luchtvervoer en de vlotte doorstroom van passagiers, bagage en goederen overeenkomstig de beginselen en doelstellingen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten te Chicago op 7 december 1944;

ERVAN OVERTUIGD dat een gezamenlijk optreden van de Staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer bij een nieuw Verdrag het beste middel is om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken;

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN*Artikel 1***Werkingsfeer**

1. Dit Verdrag is van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het is eveneens van toepassing op kosteloos vervoer per luchtvaartuig verricht door een luchtvaartonderneming.

2. Onder internationaal vervoer in de zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer waarbij, krachtens hetgeen tussen partijen is overeengekomen, de plaats van vertrek en van bestemming, al dan niet met onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee staten die partij zijn, hetzij op het grondgebied van een enkele staat die partij is indien een tussenlanding wordt voorzien op het grondgebied van een andere staat, ook als die staat geen staat is die partij is. Het vervoer zonder een zodanige tussenlanding tussen twee plaatsen op het grondgebied van een enkele staat die partij is wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit Verdrag.

3. Het vervoer, te verrichten achtereenvolgens door verschillende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid, dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moeten worden uitgevoerd binnen het grondgebied van eenzelfde Staat.

4. Dit Verdrag is tevens van toepassing op het vervoer bedoeld in Hoofdstuk V, behoudens de bepalingen van dat hoofdstuk.

*Artikel 2***Vervoer verricht door de Staat en vervoer van postzendingen**

1. Dit Verdrag is op vervoer verricht door de Staat of andere publiekrechtelijke rechtspersonen van toepassing onder de voorwaarden genoemd in artikel 1.

2. Bij het vervoer van postzendingen is de vervoerder slechts aansprakelijk jegens de bevoegde administratie der posten overeenkomstig de regels die van toepassing zijn in de verhouding tussen de vervoerders en de administraties der posten.

3. Andere bepalingen van dit Verdrag dan die van het voorgaande tweede lid zijn niet van toepassing op het vervoer van postzendingen.

HOOFDSTUK II

DOCUMENTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE PARTIJEN BETREFFENDE HET VERVOER VAN PASSAGIERS, BAGAGE EN GOEDEREN*Artikel 3***Passagiers en bagage**

1. Bij het vervoer van passagiers dient een individueel of collectief vervoerbewijs te worden afgegeven, bevattend:

a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming gelegen zijn op het grondgebied van eenzelfde staat die partij is en indien een of meer tussenlandingen zijn voorzien op het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van een van deze tussenlandingen.

2. Het gebruik van elk ander middel waarin de in het eerste lid vermelde aanduidingen worden vastgelegd kan de afgifte van het in dat lid vermelde vervoerbewijs vervangen. Indien een dergelijk ander middel wordt gebruikt biedt de vervoerder aan, de passagier een schriftelijke bevestiging te verstrekken van de aldus vastgelegde aanduidingen.

3. De vervoerder verstrekt aan de passagier een identificatielabel voor elk aangegeven collo bagage.

4. Aan de passagier wordt een schriftelijke mededeling verstrekt vermeldend dat, wanneer dit Verdrag van toepassing is, het de aansprakelijkheid van de vervoerders regelt en kan beperken in geval van dood of letsel alsmede in geval van vernieling, verlies of beschadiging van de bagage, of van vertraging.

5. Het niet in acht nemen van de bepalingen van de voorgaande leden is van invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die niettemin onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

Artikel 4

Goederen

1. Bij het vervoer van goederen wordt een luchtvrachtbrief afgegeven.

2. Het gebruik van elk ander middel waarin de aanduidingen betreffende het te verrichten vervoer worden vastgelegd kan de afgifte van de luchtvrachtbrief vervangen. Indien dergelijke andere middelen worden gebruikt verstrekt de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, een goederenontvangstbewijs dat de identificatie van de zending en de toegang tot de door dergelijke andere middelen vastgelegde aanduidingen mogelijk maakt.

Artikel 5

Inhoud van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangstbewijs

De luchtvrachtbrief of het goederenontvangstbewijs bevatten:

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming zijn gelegen op het grondgebied van eenzelfde staat die partij is en indien een of meer tussenlandingen zijn voorzien op het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van een van deze tussenlandingen;

c) de vermelding van het gewicht van de zending.

Artikel 6

Document inzake de aard van de goederen

Indien nodig kan de verzender worden verplicht, ter vervulling van de formaliteiten van douane, politie en andere overheidsinstanties, tot de afgifte van een document dat de aard van de goederen aanduidt. Deze bepaling schept voor de vervoerder geen enkele verplichting, verbintenis of aansprakelijkheid.

Artikel 7

Omschrijving van de luchtvrachtbrief

1. De luchtvrachtbrief wordt door de afzender opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren.

2. Het eerste exemplaar bevat de vermelding „voor de vervoerder”; het wordt getekend door de afzender. Het tweede exemplaar bevat de vermelding „voor de geadresseerde”; het wordt getekend door de afzender en de vervoerder. Het derde exemplaar wordt getekend door de vervoerder en door hem overhandigd aan de afzender, na ontvangst van de goederen.

3. De handtekening van de vervoerder en die van de afzender kunnen worden gedrukt of vervangen door een stempel.

4. Indien, op verzoek van de afzender, de vervoerder de luchtvrachtbrief opmaakt wordt deze laatste, behoudens tegenbewijs, geacht te handelen in naam van de afzender.

Artikel 8

Documenten betreffende verscheidene colli

Wanneer er verscheidene colli zijn

- a) heeft de vervoerder van goederen het recht van de afzender het opmaken van afzonderlijke luchtvrachtbrieven te vorderen;
- b) heeft de afzender het recht van de vervoerder de afgifte van afzonderlijke goederenontvangstbewijzen te vorderen, wanneer de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen worden gebruikt.

Artikel 9

Het niet naleven van bepalingen betreffende voorgeschreven documenten

Het niet naleven van de bepalingen van de artikelen 4 tot en met 8 is van invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die niettemin onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

Artikel 10

Aansprakelijkheid voor de op de documenten geplaatste aanduidingen

1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de aanduidingen en de verklaringen betreffende de goederen die door hem of in zijn naam op de luchtvrachtbrief zijn aangekend, alsmede van die welke door hem of in zijn naam zijn verstrekt aan de vervoerder om te worden opgenomen in het goederenontvangstbewijs of om te worden opgenomen in de aanduidingen vastgelegd door de andere middelen genoemd in artikel 4, tweede lid. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing in het geval waarin de in naam van de afzender handelende persoon tevens de agent van de vervoerder is.

2. De afzender aanvaardt de aansprakelijkheid voor alle schade geleden door de vervoerder of door anderen jegens wie de vervoerder aansprakelijk is, als gevolg van onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige aanduidingen en verklaringen die door hem of in zijn naam zijn verstrekt.

3. Behoudens de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel aanvaardt de vervoerder de aansprakelijkheid voor alle schade geleden door de afzender of door anderen jegens wie de afzender aansprakelijk is, als gevolg van onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige aanduidingen en verklaringen die door hem of in zijn naam zijn geplaatst op het goederenontvangstbewijs of in de aanduidingen vastgelegd door de andere middelen genoemd in artikel 4, tweede lid.

Artikel 11

Bewijskracht van de documenten

1. De luchtvrachtbrief en het goederenontvangstbewijs strekken, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en van de erop vermelde vervoervoorwaarden.

2. De opgaven in de luchtvrachtbrief en het goederenontvangstbewijs betreffende het gewicht, de afmetingen en de verpakking van de goederen, alsook betreffende het aantal colli, hebben kracht van bewijs, behoudens tegenbewijs; die betreffende de hoeveelheid, de omvang en de toestand van de goederen strekken tegenover de vervoerder enkel tot bewijs indien zij door deze juist zijn bevonden in tegenwoordigheid van de afzender, en dit is vastgesteld in de luchtvrachtbrief, of indien het betreft opgaven betreffende de uiterlijke staat van de goederen.

Artikel 12

Recht om over de goederen te beschikken

1. De afzender heeft het recht, op voorwaarde dat hij alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende verplichtingen naleeft, over de goederen te beschikken, hetzij door deze op de luchthaven van vertrek of van bestemming terug te nemen, hetzij door deze gedurende de reis tijdens een landing op te houden, hetzij door deze te doen afleveren op de plaats van bestemming of tijdens de reis aan een andere persoon dan de oorspronkelijk aangeduide geadresseerde, hetzij door terugzending te vragen naar de luchthaven van vertrek, voor zover de uit-

oefening van dat recht noch aan de vervoerder, noch aan de andere afzenders nadeel toebrengt, en met de verplichting de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden.

2. Ingeval de uitvoering van de aanwijzingen van de afzender onmogelijk is, moet de vervoerder deze daarvan onmiddellijk verwittigen.

3. Indien de vervoerder handelt naar de aanwijzingen van de afzender inzake de beschikking over de goederen, zonder overlegging te eisen van het aan deze afgegeven exemplaar van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangstbewijs, is hij, behoudens verhaal op de afzender, aansprakelijk voor de schade die door dit feit kan worden toegebracht aan degene die op regelmatige wijze in het bezit is van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangstbewijs.

4. Het recht van de afzender houdt op te bestaan op het ogenblik, waarop dat van de geadresseerde begint, overeenkomstig artikel 13. Indien echter de geadresseerde de goederen weigert, of indien hij niet bereikt kan worden, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

Artikel 13

Aflevering van de goederen

1. Behalve wanneer de afzender het recht heeft uitgeoefend dat hij ontleent aan artikel 12, heeft de geadresseerde het recht om, terstond na de aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de vervoerder te vorderen dat deze hem de goederen aflevert tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoervoorwaarden.

2. Behoudens tegenbeding moet de vervoerder de geadresseerde terstond na de aankomst van de goederen verwittigen.

3. Indien het verlies van de goederen door de vervoerder wordt erkend, of indien de goederen na verloop van een termijn van zeven dagen, nadat zij hadden moeten aankomen, niet zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd tegenover de vervoerder de rechten te doen gelden, die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien.

Artikel 14

Geldend maken van de rechten van de afzender en de geadresseerde

De afzender en de geadresseerde kunnen ieder op zijn eigen naam alle rechten doen gelden die hun respectievelijk bij de artikelen 12 en 13 worden toegekend, hetzij zij handelen in hun eigen belang, hetzij in het belang van een ander, op voorwaarde dat zij de verplichtingen die de vervoerovereenkomst oplegt, naleven.

Artikel 15

Verhouding tussen de afzender en de geadresseerde of verhouding tussen derde partijen

1. De artikelen 12, 13 en 14 laten onverlet zowel de verhouding tussen de afzender en de geadresseerde als de onderlinge verhouding van derde partijen wier rechten afkomstig zijn van de afzender of van de geadresseerde.

2. Elk beding waarbij van de bepalingen van de artikelen 12, 13 en 14 wordt afgeweken, moet op de luchtvrachtbrief of in het goederenontvangstbewijs worden aangetekend.

Artikel 16

Formaliteiten van douane, politie of andere overheidsinstanties

1. De afzender is verplicht de inlichtingen en de documenten te verschaffen die, vóór de afgifte van de goederen aan de geadresseerde, nodig zijn om aan de formaliteiten inzake douane, politie of andere overheidsinstanties te voldoen. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die het gevolg zou kunnen zijn van het ontbreken, de onvolledigheid of de onnauwkeurigheid van die inlichtingen en documenten, behoudens in geval van schuld aan de zijde van de vervoerder of van zijn ondergeschikten of lasthebbers.

2. De vervoerder is niet gehouden te onderzoeken of deze inlichtingen en stukken juist of voldoende zijn.

HOOFDSTUK III

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER EN OMVANG VAN DE VERGOEDING VAN DE SCHADE

Artikel 17

Dood of letsel geleden door de passagier — Schade toegebracht aan de bagage

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade ontstaan in geval van dood of lichamelijk letsel door een passagier geleden, door het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel veroorzaakte, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig.

2. De vervoerder is aansprakelijk voor schade ontstaan in geval van vernietiging, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, door het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernietiging, het verlies of de beschadiging veroorzaakte, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voor zover de schade voortvloeit uit de aard of het eigen gebrek van de bagage. In het geval van niet aangegeven bagage, met name van persoonlijke bezittingen, is de vervoerder aansprakelijk indien de schade voortvloeit uit zijn schuld of die van zijn ondergeschikten of lasthebbers.

3. Indien de vervoerder het verlies van aangegeven bagage erkent of indien de aangegeven bagage niet op de bestemming is aangekomen binnen eenentwintig dagen volgend op de datum waarop zij had moeten aankomen, is de passagier gerechtigd tegen de vervoerder de rechten te doen gelden die voortvloeien uit de vervoersovereenkomst.

4. Behoudens andersluidende bepalingen wordt in dit Verdrag onder „bagage” zowel aangegeven als niet aangegeven bagage verstaan.

Artikel 18

Schade toegebracht aan goederen

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade ontstaan in geval van vernietiging, verlies of beschadiging van goederen, door het enkele feit dat de gebeurtenis die de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer.

2. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien hij aannemelijk maakt, en voor zover hij aannemelijk maakt, dat de vernietiging, het verlies of de beschadiging van de goederen het gevolg is van een of meer van de volgende feiten:

- a) de aard of het eigen gebrek van de goederen;
- b) de ondeugdelijke verpakking van de goederen door een andere persoon dan de vervoerder of zijn ondergeschikten of lasthebbers;
- c) een oorlogshandeling of een gewapend conflict;
- d) een handelen van de overheid verricht in verband met de invoer, de uitvoer of de doorvoer van de goederen.

3. Het luchtvervoer, in de zin van het eerste lid van dit artikel, omvat het tijdvak waarin de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden.

4. Het tijdvak van het luchtvervoer omvat geen enkel vervoer te land, ter zee of op de binnenwateren, verricht buiten een luchthaven. Wanneer evenwel zodanig vervoer plaats heeft ter uitvoering van de luchtvervoersovereenkomst in verband met het inladen, de aflevering of de overlading, wordt elke schade, behoudens tegenbewijs, geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis die tijdens het luchtvervoer plaats had. Indien de vervoerder, zonder de instemming van de afzender, het tussen de partijen overeengekomen en als luchtvervoer beoogde vervoer geheel of gedeeltelijk vervangt door een andere wijze van vervoer, wordt dit vervoer op andere wijze geacht deel uit te maken van het tijdvak van het luchtvervoer.

Artikel 19

Vertraging

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit vertraging in het luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. De vervoerder is echter niet aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit een vertraging indien hij bewijst dat hij, zijn ondergeschikten en lasthebbers alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was, die maatregelen te nemen.

Artikel 20

Vrijwaring

In het geval waarin hij het bewijs levert dat de nalatigheid of een ander schadelijk doen of nalaten van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent de schade heeft veroorzaakt of eraan heeft bijgedragen, wordt de vervoerder geheel of gedeeltelijk vrijgesteld.

waard van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover deze nalatigheid of dit andere schadelijke doen of nalaten de schade heeft veroorzaakt of eraan heeft bijgedragen. Wanneer een vordering tot schadevergoeding wordt ingediend door een andere persoon dan de passagier, wegens de dood of letsel door deze laatste geleden, wordt de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk gevrijwaard van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de nalatigheid of een ander schadelijk doen of nalaten van deze passagier de schade heeft veroorzaakt of eraan heeft bijgedragen. Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van het Verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, eerste lid.

Artikel 21

Schadevergoeding in geval van dood of van letsel door de passagier geleden

1. Voor de schade bedoeld in artikel 17, eerste lid, die niet de 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet beperken of uitsluiten.
2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor de in artikel 17, eerste lid, bedoelde schade voor zover deze 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, indien hij bewijst:
 - a) dat de schade niet te wijten is aan de nalatigheid of aan een ander schadelijk doen of nalaten van de vervoerder, zijn ondergeschikten of zijn lasthebbers, of
 - b) dat deze schade uitsluitend voortvloeit uit de nalatigheid of uit een ander schadelijk doen of nalaten van een derde.

Artikel 22

Begrenzing van de aansprakelijkheid met betrekking tot vertraging, bagage en goederen

1. In geval van schade geleden door passagiers ten gevolge van een vertraging, als bedoeld in artikel 19, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 4 150 bijzondere trekkingsrechten per passagier.
2. Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, tenzij de passagier op het tijdstip van afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder een bijzondere verklaring van belang bij de aflevering heeft gedaan en indien nodig een aanvullend bedrag heeft betaald. In dat geval is de vervoerder gehouden ten hoogste het aangegeven bedrag te betalen, tenzij hij bewijst dat dit hoger is dan het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering.
3. Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder, in geval van vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekkingsrechten per kilogram, tenzij de afzender op het tijdstip van afgifte van het collo aan de vervoerder een bijzondere verklaring van belang bij de aflevering heeft gedaan en indien nodig

een aanvullend bedrag heeft betaald. In dat geval is de vervoerder gehouden ten hoogste het aangegeven bedrag te betalen, tenzij hij bewijst dat dit hoger is dan het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering.

4. In geval van vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging van een deel van de goederen, of van elk voorwerp dat deze bevatten, wordt ter bepaling van de grens van de aansprakelijkheid van de vervoerder alleen het totale gewicht van het of de betrokken collo of colli in aanmerking genomen. Wanneer evenwel de vernietiging, het verlies, de beschadiging of de vertraging van een deel van de goederen, of van een voorwerp dat deze bevatten, de waarde aantast van andere colli vallend onder dezelfde luchtvrachtbrief of onder hetzelfde goederenontvangstbewijs of, bij ontbreken van deze documenten, onder dezelfde aanduidingen vastgelegd door de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen, dient het totale gewicht van deze colli in aanmerking te worden genomen ter bepaling van de grens van de aansprakelijkheid.

5. De bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel zijn niet van toepassing indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een doen of nalaten van de vervoerder, van zijn ondergeschikten of van zijn lasthebbers dat heeft plaatsgevonden hetzij met de bedoeling om schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, voor zover, in het geval van een doen of nalaten van de ondergeschikten of lasthebbers, tevens het bewijs wordt geleverd dat dezen hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie.

6. De in artikel 21 en in dit artikel gestelde grenzen beletten de rechter niet om daarenboven, overeenkomstig zijn nationale recht, een bedrag toe te wijzen overeenkomend met het geheel of een deel van de door de eiser gemaakte onkosten en andere proceskosten, rente daaronder begrepen. De voorgaande bepaling is niet van toepassing wanneer de hoogte van de toegevoegde schadevergoeding, de onkosten en andere proceskosten daarin niet begrepen, niet hoger is dan het bedrag dat de vervoerder schriftelijk aan de eiser heeft aangeboden binnen een termijn van zes maanden gerekend vanaf de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, of vóór het instellen van de vordering indien dit plaatsvindt na die termijn.

Artikel 23

Omrekening van munteenheden

1. De in dit Verdrag aangegeven bedragen in bijzondere trekkingsrechten worden geacht betrekking te hebben op het bijzondere trekkingsrecht als omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De omrekening van deze bedragen in nationale munten geschiedt, in geval van een vordering in rechte, volgens de waarde van deze munten in bijzonder trekkingsrecht op de datum van de uitspraak. De waarde in bijzonder trekkingsrecht van een nationale munt van een staat die partij is die lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend volgens de methode van waardering toegepast door het Internationale Monetair Fonds op de datum van de uitspraak voor zijn eigen handelingen en transacties. De waarde in bijzonder trekkingsrecht van een staat die partij is die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op de door die staat vastgestelde wijze.

2. Evenwel kunnen de staten die geen lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wetgeving niet toestaat de bepalingen van het eerste lid van dit artikel toe te passen, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat de in artikel 21 voorgeschreven grens van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor de rechtsvorderingen op hun grondgebied wordt vastgesteld op een bedrag van 1 500 000 munteenheden per passagier; 62 500 munteenheden per passagier wat betreft artikel 22, eerste lid; 15 000 munteenheden per passagier wat betreft artikel 22, tweede lid; en 250 munteenheden per kilogram wat betreft artikel 22, derde lid. Deze munteenheid komt overeen met vijftiengestig en een halve milligram goud bij een gehalte van negenhonderd duizendste aan fijn goud. De bedragen kunnen in de betrokken nationale munt worden omgerekend in ronde cijfers. De omrekening van deze bedragen in nationale munt geschiedt overeenkomstig de wetgeving van de betrokken staat.

3. De in de laatste zin van het eerste lid van dit artikel genoemde berekening en de in het tweede lid van dit artikel genoemde omrekening vinden zodanig plaats dat, voor zover mogelijk, in de nationale munt van de staat die partij is dezelfde reële waarde wordt uitgedrukt voor de bedragen genoemd in de artikelen 21 en 22, als die de uitkomst zou zijn bij toepassing van de eerste drie zinnen van het eerste lid van dit artikel. De staten die partij zijn delen aan de depositaris hun rekenmethode overeenkomstig het eerste lid van dit artikel mee of, in voorkomend geval, de uitkomsten van de omrekening overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, bij het nederleggen van hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag of van toetreding hiertoe en telkens wanneer zich een wijziging voordoet in deze rekenmethode of in deze resultaten.

Artikel 24

Herziening van de begrenzing

1. Onverminderd de bepalingen van artikel 25 van dit Verdrag en behoudens het navolgende tweede lid worden de in de artikelen 21, 22 en 23 voorgeschreven begrenzingen van de aansprakelijkheid elke vijf jaar door de depositaris herzien, waarbij de eerste herziening plaatsvindt aan het einde van het vijfde jaar volgend op de inwerkingtreding van dit Verdrag of, indien het Verdrag niet in werking treedt binnen de vijf jaar die volgen op het tijdstip waarop het voor de eerste maal is opengesteld voor ondertekening, in het jaar van zijn inwerkingtreding, door middel van toepassing van een inflatiecoëfficiënt overeenkomend met het cumulatieve inflatiepercentage sedert de vorige herziening of, in het geval van een eerste herziening, sedert de datum van inwerkingtreding van het Verdrag. De te gebruiken maat voor het inflatiepercentage om de inflatiecoëfficiënt te bepalen is het gewogen gemiddelde van het jaarlijkse percentage van de stijging of de daling van de indices van de consumptieprijzen van de staten waarvan de munten het in artikel 23, eerste lid, genoemde bijzondere trekkingsrecht vormen.

2. Indien de in het vorige lid vermelde herziening vaststelt dat de inflatiecoëfficiënt de 10 % heeft overschreden, geeft de depositaris aan de staten die partij zijn kennis van een herziening van de begrenzingen van de aansprakelijkheid. Elke aldus aanvaarde herziening wordt van kracht zes maanden na kennisgeving ervan aan de staten die partij zijn. Indien, binnen drie maanden die volgen op deze kennisgeving aan de staten die partij zijn, een meerderheid van de staten die partij zijn kennis geeft van haar afkeuring, wordt de herziening niet van kracht en verwijst de depositaris de kwestie naar een bijeenkomst van de staten die partij zijn. De depositaris geeft onverwijld aan alle staten die partij zijn kennis van het van kracht worden van elke herziening.

3. Ongeacht het eerste lid van dit artikel is de in het tweede lid van dit artikel omschreven procedure te allen tijde van toepassing, mits een derde van de staten die partij zijn de wens daartoe te kennen geeft en mits de in het eerste lid bedoelde inflatiecoëfficiënt hoger is dan 30 % van hetgeen hij was op de datum van de vorige herziening of op de datum van de inwerkingtreding van dit Verdrag indien geen eerdere herziening heeft plaatsgevonden. Latere herzieningen volgens de in het eerste lid van dit artikel beschreven procedure vinden plaats elke vijf jaar vanaf het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van de herziening die heeft plaatsgevonden uit hoofde van dit lid.

Artikel 25

Beding over de begrenzing

Een vervoerder kan bedingen dat de vervoersovereenkomst hogere grenzen aan de aansprakelijkheid kan stellen dan die welke zijn bepaald in dit Verdrag, of geen enkele grens aan de aansprakelijkheid bevat.

Artikel 26

Nietigheid van bepalingen in de overeenkomst

Elk beding, strekkende om de vervoerder te ontheffen van zijn aansprakelijkheid of om een lagere grens vast te stellen dan die welke in dit Verdrag is bepaald, is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dat beding heeft niet de nietigheid ten gevolge van de overeenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 27

Contractvrijheid

Niets in dit Verdrag kan de vervoerder beletten af te zien van de verweermiddelen die hem uit hoofde van dit Verdrag zijn gegeven, het sluiten van een vervoersovereenkomst te weigeren, of voorwaarden vast te stellen die niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 28

Betaling van voorschotten

In geval van een luchtvaartongeval dat leidt tot de dood of letsels van passagiers betaalt de vervoerder, indien hij daartoe gehouden is door zijn nationale wet, onverwijld voorschotten aan de natuurlijke personen die aanspraak hebben op een schadevergoeding opdat dezen kunnen voorzien in hun onmiddellijke economische behoeften. Deze voorschotten vormen geen erkenning van aansprakelijkheid en zij kunnen in mindering worden gebracht op de later door de vervoerder bij wijze van schadevergoeding te betalen bedragen.

Artikel 29

Beginsel van regres

Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan een vordering tot schadevergoeding, op welke grondslag dan ook, hetzij uit hoofde van dit Verdrag of uit overeenkomst of onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen die in dit Verdrag zijn bepaald, onverminderd de vraag welke personen het recht hebben een vordering in te stellen en wat hun onderscheiden rechten zijn. Bij een dergelijke vordering kan men geen schadevergoeding verkrijgen bij wijze van straf of voorbeeld noch uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade.

Artikel 30

Ondergeschikten, lasthebbers — Totaal bedrag van de schadevergoeding

1. Indien een vordering wordt ingesteld tegen een ondergeschikte of een lasthebber ter zake van schade als bedoeld in dit Verdrag, kan deze ondergeschikte of lasthebber, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn functie, zich beroepen op de voorwaarden en de grenzen die de vervoerder kan invoeren uit hoofde van dit Verdrag.
2. Het totaal bedrag van de schadevergoeding die in dat geval kan worden verkregen van de vervoerder, van zijn ondergeschikten en van zijn lasthebbers, mag genoemde grenzen niet overschrijden.
3. Behoudens voor het vervoer van goederen zijn de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel niet van toepassing indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een doen of nalaten van de ondergeschikte of de lasthebber dat heeft plaatsgevonden hetzij met de bedoeling om schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.

Artikel 31

Termijnen voor protest

1. De aanneming door de geadresseerde, zonder protest, van de aangegeven bagage en de goederen, vestigt, behoudens tegenbewijs, het vermoeden, dat de bagage en de goederen in goede staat en in overeenstemming met het vervoerbewijs of de aanduidingen vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 3, tweede lid, en artikel 4, tweede lid, zijn afgeleverd.
2. In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van zeven dagen voor de aangegeven bagage en van veertien dagen voor de goederen, te rekenen van de aanneming. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen eenentwintig dagen, te rekenen van de dag waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld.
3. Elk protest moet worden ingebracht door middel van een schriftelijk voorbehoud, overhandigd of verzonden binnen de voor dat protest aangegeven termijn.
4. Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijn is elke rechtsvordering tegen de vervoerder niet ontvankelijk, tenzij in geval van diens bedrog.

Artikel 32

Overlijden van de aansprakelijke persoon

In geval van overlijden van de aansprakelijke persoon is een rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid ontvankelijk, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, tegen hen die wettig zijn of haar nalatenschap vertegenwoordigen.

Artikel 33

Rechterlijke bevoegdheid

1. De rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid moet ter keuze van de eiser worden ingesteld binnen het gebied van een der staten die partij zijn, hetzij voor de rechter van de

woonplaats van de vervoerder, van de hoofdzetel van diens onderneming of van de plaats waar hij een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten, hetzij voor de rechter van de plaats van bestemming.

2. Inzake schade ten gevolge van de dood of van lichamelijk letsel door een passagier geleden kan de rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid worden ingesteld voor een van de rechters genoemd in het eerste lid van dit artikel of, gelet op de eigen aard van het luchtvervoer, op het grondgebied van een staat die partij is waar de passagier op het tijdstip van het ongeval zijn duurzaam hoofdverblijf heeft en waarheen of van waaruit de vervoerder luchtvervoerdiensten onderhoudt, hetzij met zijn eigen luchtvaartuigen, hetzij met luchtvaartuigen van een andere vervoerder uit hoofde van een handelsovereenkomst, en waarin deze vervoerder zijn luchtvervoeractiviteiten verricht vanuit ruimten die hijzelf of een andere vervoerder met wie hij een handelsovereenkomst heeft gesloten huurt of bezit.

3. Voor de toepassing van het tweede lid:

- a) wordt onder „handelsovereenkomst” verstaan een overeenkomst, anders dan een agentschapsovereenkomst, gesloten tussen vervoerders en strekkend tot het gemeenschappelijk verrichten van diensten van luchtvervoer van passagiers;
- b) wordt door „duurzaam hoofdverblijf” aangeduid de enige vaste en duurzame plaats van verblijf van de passagier op het tijdstip van het ongeval. De nationaliteit van de passagier is in dit opzicht niet de beslissende factor.

4. De rechtspleging wordt beheerst door de wet van de rechter voor wie de zaak is aanhangig gemaakt.

Artikel 34

Scheidsrechterlijke procedure

1. Behoudens de bepalingen van dit artikel kunnen de partijen bij de vrachtvervoerovereenkomst bedingen dat elk geschil inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder uit hoofde van dit Verdrag wordt geregeld door middel van een scheidsrechterlijke procedure. Deze afspraak wordt schriftelijk vastgelegd.
2. De scheidsrechterlijke procedure vindt, naar keuze van de eiser, plaats in een van de plaatsen van een bevoegde rechter genoemd in artikel 33.
3. De scheidsman of het scheidsgerecht past de bepalingen van dit Verdrag toe.
4. De bepalingen van het tweede en derde lid van dit artikel worden geacht deel uit te maken van elk scheidsrechterlijk beding of elke scheidsrechterlijke overeenkomst, en elke bepaling die in strijd is met een dergelijk beding of dergelijke overeenkomst is nietig.

Artikel 35

Termijn voor verhaal

1. De rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid moet, of straffe van verval, worden ingesteld binnen een termijn van twee jaar te rekenen van de aankomst ter bestemming, of van de dag waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, of van de onderbreking van het vervoer.

2. De wijze van de berekening van de termijn wordt beheerst door de wet van de rechter voor wie de vordering is aanhangig gemaakt.

Artikel 36

Opeenvolgende vervoerders

1. In de gevallen waarin het vervoer beheerst wordt door het gestelde in artikel 1, derde lid, en het verricht moet worden achtereenvolgens door verschillende vervoerders, is elke vervoerder die passagiers, bagage of goederen aanneemt, onderworpen aan de in dit Verdrag gestelde bepalingen, en wordt hij geacht een der partijen bij de vervoersovereenkomst te zijn, voor zover die overeenkomst betrekking heeft op het deel van het vervoer, dat onder zijn toezicht is verricht.

2. In geval van zodanig vervoer hebben de passagier of zijn rechtverkrijgenden enkel verhaal op de vervoerder die het vervoer heeft verricht gedurende hetwelk het ongeval of de vertraging plaats vond, behalve in het geval, waarin de eerste vervoerder bij uitdrukkelijk beding de aansprakelijkheid voor de gehele reis op zich heeft genomen.

3. Indien het bagage of goederen betreft, heeft de passagier of de afzender verhaal op de eerste vervoerder, en de geadresseerde of de passagier die recht op afgifte heeft, heeft verhaal op de laatste vervoerder, en beiden kunnen daarenboven de vervoerder aanspreken die het vervoer heeft verricht gedurende hetwelk de vernietiging, het verlies, de beschadiging of de vertraging plaats vond. Deze vervoerders zijn hoofdelijk aansprakelijk jegens de passagier, of de afzender of de geadresseerde.

Artikel 37

Vordering tegen derden

Dit Verdrag laat geheel onverlet de vraag of de uit hoofde van zijn bepalingen aansprakelijk gehouden persoon al dan geen verhaal op enige andere persoon heeft.

HOOFDSTUK IV

GECOMBINEERD VERVOER

Artikel 38

Gecombineerd vervoer

1. In geval van gecombineerd vervoer, dat wordt verricht gedeeltelijk door de lucht en gedeeltelijk met enig ander middel van vervoer, zijn de bepalingen van dit Verdrag, behoudens artikel 18, vierde lid, enkel van toepassing op het luchtvervoer en dat slechts indien dit aan de voorwaarden van artikel 1 beantwoordt.

2. Geen bepaling van dit Verdrag belet partijen om in geval van gecombineerd vervoer in het luchtvervoerbewijs voorwaarden op te nemen betreffende andere wijzen van vervoer, op

voorwaarde dat de bepalingen van dit Verdrag wat betreft het luchtvervoer in acht worden genomen.

HOOFDSTUK V

LUCHTVERVOER VERRICHT DOOR EEN ANDERE PERSOON DAN DE CONTRACTUELE VERVOERDER

Artikel 39

Contractuele vervoerder — Feitelijke vervoerder

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing wanneer een persoon (hierna genoemd „contractueel vervoerder”) een door dit Verdrag beheerste vervoersovereenkomst sluit met een passagier of een afzender of met een persoon die handelt voor rekening van de passagier of de afzender, en een andere persoon (hierna genoemd „feitelijk vervoerder”), uit hoofde van een toestemming gegeven door de contractuele vervoerder, het geheel of een deel van het vervoer verricht maar, betreffende dit deel, niet een opeenvolgende vervoerder is in de zin van dit Verdrag. Deze toestemming wordt voorondersteld, behoudens tegenbewijs.

Artikel 40

Onderscheiden aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder

Behoudens tegengestelde bepalingen van dit hoofdstuk zijn, indien een feitelijke vervoerder het geheel of een deel van het vervoer verricht dat, overeenkomstig de in artikel 39 bedoelde overeenkomst, wordt beheerst door dit Verdrag, de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder onderworpen aan de regels van dit Verdrag, de eerste voor het geheel van het in de overeenkomst beoogde vervoer, de tweede slechts voor het vervoer dat hij verricht.

Artikel 41

Wederzijdse toerekening

1. Het doen en nalaten van de feitelijke vervoerder of van zijn ondergeschikten en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun functie wordt, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, geacht ook dat van de contractuele vervoerder te zijn.

2. Het doen en nalaten van de contractuele vervoerder of van zijn ondergeschikten en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun functie wordt, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, geacht ook dat van de feitelijke vervoerder te zijn. Evenwel kan niets van dit doen of nalaten de feitelijke vervoerder onderwerpen aan een aansprakelijkheid die de in de artikelen 21, 22, 23 en 24 genoemde bedragen overschrijdt. Noch een bijzondere overeenkomst op grond waarvan de contractuele vervoerder verplichtingen aanvaardt die dit Verdrag niet oplegt, noch het afzien van in dit Verdrag genoemde rechten of verweermiddelen, noch een bijzondere verklaring van belang bij de aflevering, bedoeld in artikel 22 van dit Verdrag, heeft gevolg jegens de vervoerder, behoudens diens instemming.

*Artikel 42***Schriftelijke mededeling van aanwijzingen en protesten**

De in toepassing van dit Verdrag aan de vervoerder schriftelijk mede te delen aanwijzingen of protesten hebben, of zij zijn gericht aan de contractuele vervoerder dan wel aan de feitelijke vervoerder, hetzelfde gevolg. Evenwel hebben de in artikel 12 bedoelde aanwijzingen slechts gevolg indien zij zijn gericht aan de contractuele vervoerder.

*Artikel 43***Ondergeschikten en lasthebbers**

Betreffende het vervoer verricht door de feitelijke vervoerder kan elke ondergeschikte of lasthebber van deze vervoerder of van de contractuele vervoerder, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn functie, zich beroepen op de toepasselijke voorwaarden en grenzen van de aansprakelijkheid die uit hoofde van dit Verdrag van toepassing zijn op de vervoerder wiens ondergeschikte of lasthebber hij is, tenzij wordt bewezen dat hij op zodanige wijze heeft gehandeld dat de grenzen van de aansprakelijkheid niet overeenkomstig dit Verdrag kunnen worden ingeroepen.

*Artikel 44***Cumulering van schadevergoeding**

Betreffende het vervoer verricht door de feitelijke vervoerder kan het totale bedrag dat kan worden verkregen van deze vervoerder, van de contractuele vervoerder en van hun ondergeschikten en lasthebbers wanneer zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, de hoogste schadevergoeding die uit hoofde van dit Verdrag ten laste kan worden gebracht van hetzij de contractuele vervoerder, hetzij de feitelijke vervoerder, niet overschrijden, met dien verstande dat geen van de in dit artikel genoemde personen aansprakelijk kan worden gehouden boven de op die persoon toepasselijke grens.

*Artikel 45***Betekening van de vorderingen wegens aansprakelijkheid**

Elke vordering wegens aansprakelijkheid, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer kan, naar keuze van de eiser, aanhangig worden gemaakt tegen de vervoerder of de contractuele vervoerder dan wel tegen de een en de ander gezamenlijk of afzonderlijk. Indien de vordering aanhangig wordt gemaakt tegen slechts een van deze vervoerders, heeft die vervoerder het recht de andere vervoerder in vrijwaring op te roepen voor de rechter voor wie de vordering is aanhangig gemaakt, waarbij de gevolgen van deze oproeping alsmede de procedure die erop van toepassing is beheerst worden door de wet van die rechter.

*Artikel 46***Nevenbevoegdheid**

Elke in artikel 45 genoemde vordering wegens aansprakelijkheid moet, naar keuze van de eiser, op het grondgebied van een van de staten die partij zijn, worden gebracht hetzij voor een van de rechters voor wie overeenkomstig artikel 33 een vordering kan worden ingesteld tegen de contractuele vervoer-

der, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de feitelijke vervoerder of van de hoofdvestiging van zijn bedrijf.

*Artikel 47***Nietigheid van de contractuele bepalingen**

Elk beding strekkend tot uitsluiting van de aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van dit hoofdstuk of tot vaststelling van een lagere grens dan die welke in dit hoofdstuk is vastgesteld is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dit beding brengt niet de nietigheid van de overeenkomst mee, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit hoofdstuk.

*Artikel 48***Verhouding tussen de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder**

Behoudens artikel 45 doet geen bepaling van dit hoofdstuk afbreuk aan de rechten en verplichtingen van de vervoerders onderling, waaronder begrepen elk recht op verhaal of schadevergoeding.

HOOFDSTUK VI

OVERIGE BEPALINGEN

*Artikel 49***Verplichting tot toepassing**

Nietig en van onwaarde zijn alle bedingen in de vervoersovereenkomst en alle bijzondere overeenkomsten, getroffen vóór het ontstaan van de schade, waarbij de partijen van de bepalingen van dit verdrag zouden afwijken, hetzij door aanwijzing van een wet, die zou moeten worden toegepast, hetzij door een wijziging van de voorschriften betreffende de rechterlijke bevoegdheid.

*Artikel 50***Verzekering**

De staten die partij zijn eisen dat hun vervoerders een toereikende verzekering sluiten ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag. Een vervoerder kan, door de staat die partij is die de bestemming is van de door hem uitgevoerde diensten, gehouden worden het bewijs te leveren dat hij voorzien is van een toereikende verzekering ter dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag.

*Artikel 51***Vervoer verricht in buitengewone omstandigheden**

De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 5, 7 en 8 betreffende de vervoerbewijzen zijn niet van toepassing op vervoer dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale bedrijfsuitoefening van een vervoerder plaats heeft.

*Artikel 52***Omschrijving van de term „dag”**

Wanneer in dit Verdrag sprake is van dagen, worden kalenderdagen en niet werkdagen bedoeld.

HOOFDSTUK VII

PROTOCOLLAIRE BEPALINGEN

Artikel 53

Ondertekening, bekrachtiging en inwerkingtreding

1. Dit Verdrag wordt te Montreal op 28 mei 1999 opengesteld voor ondertekening door de staten die deelnemen aan de Internationale Luchtrechtconferentie, gehouden te Montreal van 10 tot 28 mei 1999. Na 28 mei staat het Verdrag open voor ondertekening door alle staten in de zetel van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (de IATA) te Montreal, totdat het overeenkomstig het zesde lid van dit artikel in werking treedt.

2. Dit Verdrag staat eveneens open voor ondertekening door regionale organisaties voor economische integratie. Voor de toepassing van dit Verdrag is een „regionale organisatie voor economische integratie” een organisatie bestaande uit soevereine staten van een bepaalde regio, die bevoegdheden heeft inzake bepaalde onderwerpen die beheerst worden door het Verdrag en die naar behoren gemachtigd is dit Verdrag te ondertekenen, te bekrachtigen, te aanvaarden, goed te keuren en ertoe toe te treden. Uitgezonderd in artikel 1, tweede lid, in artikel 3, eerste lid, onder b), in artikel 5, onder b), in de artikelen 23, 33, 46 en in artikel 57 onder b), is elke vermelding van „staat die partij is” of „staten die partij zijn” tevens van toepassing op regionale organisaties voor economische integratie. Voor de toepassing van artikel 24 zijn de vermeldingen van „een meerderheid van de staten die partij zijn” en „een derde van de staten die partij zijn” niet van toepassing op regionale organisaties voor economische integratie.

3. Dit Verdrag is onderworpen aan de bekrachtiging van de staten en de organisaties voor economische integratie die het hebben ondertekend.

4. Elke staat of regionale organisatie voor economische integratie die dit Verdrag niet ondertekent kan het te allen tijde aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden.

5. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart, die bij deze wordt aangewezen als depositaris.

6. Dit Verdrag treedt in werking op de zestigste dag na de datum van nederlegging bij de depositaris van de dertigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en tussen de staten die een dergelijke akte hebben nedergelegd. De akten nedergelegd door regionale organisaties voor economische ontwikkeling worden voor de toepassing dit lid niet meegerekend.

7. Voor de andere staten en voor de andere regionale organisaties voor economische integratie treedt dit Verdrag in werking zestig dagen na de nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

8. De depositaris geeft alle ondertekenaars en de staten die partij zijn onverwijld kennis van:

- a) elke ondertekening van dit Verdrag en de datum daarvan;
- b) elke nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;
- c) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
- d) de datum van het van kracht worden van elke herziening van de begrenzing van de aansprakelijkheid vastgesteld uit hoofde van dit Verdrag;
- e) elke opzegging ingevolge artikel 54.

Artikel 54

Opzegging

- 1. Elke staat die partij is kan dit Verdrag opzeggen bij schriftelijke kennisgeving, gericht aan de depositaris.
- 2. De opzegging wordt van kracht honderdtachtig dagen na de datum waarop de depositaris de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 55

Verhouding tot de andere instrumenten van het Verdrag van Warschau

Dit Verdrag prevaleert boven alle regels die betrekking hebben op het internationale luchtvervoer:

- 1. tussen staten die partij zijn bij dit Verdrag aangezien deze staten gezamenlijk partij zijn bij de volgende instrumenten:
 - a) Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929 (hierna genoemd Verdrag van Warschau);
 - b) Protocol tot wijziging van het te Warschau op 12 oktober 1929 ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, tot stand gekomen te 's-Gravenhage op 28 september 1955 (hierna genoemd Protocol van 's-Gravenhage);
 - c) Verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, ondertekend te Guadalajara op 18 september 1961 (hierna genoemd Verdrag van Guadalajara);
 - d) Protocol tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het te 's-Gravenhage op 28 september 1955 tot stand gekomen Protocol, ondertekend te Guatemala op 8 maart 1971 (hierna genoemd Protocol van Guatemala);

- e) Aanvullende Protocollen nrs. 1 tot en met 3 en Protocol van Montreal nr. 4 tot wijziging van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd bij het Protocol van 's-Gravenhage en bij het Protocol van Guatemala, ondertekend te Montreal op 25 september 1975 (hierna genoemd Protocollen van Montreal); of
2. op het grondgebied van elke staat die partij is bij dit Verdrag aangezien deze staat partij is bij een of meer van de hierboven onder a) tot en met e) vermelde instrumenten.

Artikel 56

Staten met meer dan een rechtsstelsel

1. Indien een staat twee of meer territoriale eenheden omvat waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op de door dit Verdrag beheerste vraagstukken, kan hij, op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat genoemd Verdrag van toepassing is op al zijn territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.
2. Elke verklaring van deze aard wordt meegedeeld aan de depositaris en geeft uitdrukkelijk de territoriale eenheden aan waarop het Verdrag van toepassing is.
3. In het geval van een staat die partij is die een dergelijke verklaring heeft afgelegd:

- a) worden de verwijzingen in artikel 23 naar de „nationale munt” uitgelegd als betrekking hebbend op de munt van de bedoelde territoriale eenheid van genoemde staat;
- b) wordt in artikel 28 de verwijzing naar de „nationale wet” uitgelegd als betrekking hebbend op de wet van de bedoelde territoriale eenheid van genoemde staat.

Artikel 57

Voorbehouden

Geen enkel voorbehoud kan bij dit Verdrag worden toegestaan, anders dan dat een staat die partij is te allen tijde, bij een aan de depositaris gerichte verklaring, kan verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is:

- a) op internationaal luchtvervoer rechtstreeks door deze staat verricht en geëxploiteerd met niet-commerciële doeleinden in verband met zijn taken en plichten als soevereine staat;
- b) op het vervoer van personen, bagage en goederen verricht voor zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen geregistreerd in of gehuurd door genoemde staat die partij is en waarvan de gehele capaciteit door of voor rekening van deze autoriteiten is gereserveerd.

TEN BLIJKE WAARVAN de gevolmachtigde ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Montreal de 28ste dag van de maand mei van het jaar negentienhonderdnegenennegentig in de Franse, de Engelse, de Arabische, de Chinese, de Spaanse en de Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Dit Verdrag blijft nedergelegd in de archieven van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de depositaris zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften toe aan alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Warschau, het Protocol van 's-Gravenhage, het Verdrag van Guadalajara, het Protocol van Guatemala en de Protocollen van Montreal.

BIJLAGE B

Verklaring inzake de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap voor aangelegenheden die worden beheerst door het Verdrag van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal)

1. In het Verdrag van Montreal is bepaald dat organisaties voor regionale economische integratie die worden gevormd door soevereine staten van een bepaald gebied die bevoegd zijn voor sommige door dit Verdrag beheerste aangelegenheden partij bij dit Verdrag kunnen worden.
2. De huidige leden van de Europese Gemeenschap zijn het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, de Griekse Republiek, het Koninkrijk Spanje, de Franse Republiek, Ierland, de Italiaanse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden, de Republiek Oostenrijk, de Portugese Republiek, de Republiek Finland, het Koninkrijk Zweden en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.
3. Deze verklaring geldt niet voor de gebieden van de lidstaten waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap niet van toepassing is en laat besluiten of standpunten die in voorkomend geval krachtens het Verdrag van Montreal namens en in het belang van die gebieden door de betrokken lidstaten worden vastgesteld, onverlet.
4. Ten aanzien van de door het Verdrag beheerste aangelegenheden hebben de lidstaten van de Europese Gemeenschap hun bevoegdheid inzake aansprakelijkheid voor schade bij overlijden of letsel van een passagier aan de Gemeenschap overgedragen. [De lidstaten hebben eveneens afstand gedaan van hun bevoegdheid inzake aansprakelijkheid voor door vertragen veroorzaakte schade en aansprakelijkheid in geval van vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging bij het vervoer van bagage.] ⁽¹⁾ Het betreft hier ook eisen inzake passagiersvoorlichting en minimale verzekering. Derhalve is het aan de Gemeenschap om op dit gebied de nodige regelgeving vast te stellen (die door de lidstaten moet worden gehandhaafd) en behoort het tot haar bevoegdheid externe verplichtingen aan te gaan ten aanzien van derde landen of bevoegde organisaties.
5. De bevoegdheid die de lidstaten krachtens het EG-Verdrag aan de Gemeenschap hebben overgedragen is van zodanige aard dat zij zich leent voor voortdurende ontwikkeling. In het kader van het EG-Verdrag kunnen de bevoegde instellingen besluiten nemen waardoor de omvang van de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap wordt bepaald. De Europese Gemeenschap behoudt zich bijgevolg het recht voor deze verklaring dienovereenkomstig aan te passen, zonder dat dit evenwel een vereiste is voor de uitoefening van haar bevoegdheid ten aanzien van de door het Verdrag van Montreal beheerste aangelegenheden.

⁽¹⁾ Deze zin moet worden toegevoegd ingeval de wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt goedgekeurd vóór de bekrachtiging van het Verdrag van Montreal.