

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2001 Nr. 91

A. TITEL

*Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer;
Montreal, 28 mei 1999*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Verdrag zijn afgedrukt in *Trb.* 2000, 32.

Het Verdrag is voorts nog ondertekend voor de volgende staten:

Spanje	14 januari 2000
Luxemburg ¹⁾	29 februari 2000
Paraguay	17 maart 2000
Ierland ¹⁾	16 augustus 2000
Jordanië	5 oktober 2000

C. VERTALING

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 internationale privaatrechtelijke luchtrecht;

¹⁾ Onder de volgende verklaring:
„in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention.”.

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 door middel van 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

Toepassingsgebied

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 door een luchtvervoeronderneming verricht.

2. Onder internationaal vervoer in de zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer waarbij, volgens overeenkomst tussen Partijen, de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, hetzij op het grondgebied van een enkele Staat die Partij is bij dit Verdrag indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, zelfs indien die Staat geen Partij is bij het Verdrag. Het vervoer zonder een zodanige tussenlanding tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele Staat die Partij is bij dit Verdrag wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit Verdrag.

3. Het vervoer, te verrichten door verschillende opeenvolgende 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 moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde 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 door andere openbare lichamen van toepassing onder de voorwaarden genoemd in artikel 1.

2. Bij het vervoer van postzendingen is de vervoerder slechts aansprakelijk tegenover de betrokken postadministratie overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op de verhouding tussen de vervoerders en de postadministraties.

3. Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel zijn de bepalingen van dit Verdrag 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 vervoersdocument te worden afgegeven, bevattende:

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming gelegen zijn binnen het grondgebied van eenzelfde Staat die Partij is bij dit Verdrag, terwijl één of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding.

2. De afgifte van het in het eerste lid bedoelde vervoersdocument kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de in dat lid vermelde gegevens worden vastgelegd. Indien een dergelijk ander middel wordt gebruikt biedt de vervoerder aan, de passagier een schriftelijke verklaring te verstrekken van de aldus vastgelegde gegevens.

3. De vervoerder verstrekt aan de passagier een identificatielabel voor elk stuk aangegeven 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 ter zake van dood of letsel en in geval van vernieling, verlies of beschadiging van de bagage, alsmede in geval van vertraging.

5. Niet-inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

Artikel 4

Goederen

1. Bij het vervoer van goederen moet een luchtvrachtbrief worden afgegeven.

2. De afgifte van een luchtvrachtbrief kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de gegevens betreffende het te verrichten vervoer worden vastgelegd. Indien van zodanig ander middel gebruik wordt gemaakt, verstrekt de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, een goederenontvangsbewijs dat de identificatie van de zending mogelijk maakt en toegang geeft tot de door die andere middelen vastgelegde gegevens.

Artikel 5

Inhoud van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangsbewijs

De luchtvrachtbrief of het goederenontvangsbewijs moet bevatten:

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming zijn gelegen binnen het grondgebied van eenzelfde Staat die Partij is bij dit Verdrag, terwijl één of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;
- c) de vermelding van het gewicht van de zending.

Artikel 6

Document inzake de aard van de goederen

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

Artikel 7

Beschrijving 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, na ontvangst van de goederen, overhandigd aan de afzender.
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 namens de afzender.

Artikel 8

Documenten betreffende verscheidene colli

Wanneer er verscheidene colli zijn

- a) heeft de vervoerder van goederen het recht van de afzender te verlangen dat hij aparte luchtvrachtbrieven opmaakt;
- b) heeft de afzender het recht van de vervoerder te verlangen dat hij aparte goederenontvangstbewijzen afgeeft, wanneer gebruik wordt gemaakt van de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen.

Artikel 9

Het niet naleven van bepalingen betreffende voorgeschreven documenten

Niet-inachtneming van het bepaalde in de artikelen 4 tot en met 8 doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

Artikel 10

Aansprakelijkheid voor de op de documenten geplaatste bijzonderheden

1. De afzender is verantwoordelijk voor de juistheid van de bijzonderheden en verklaringen betreffende de goederen die door of namens

hem in de luchtvrachtbrief zijn opgenomen, of die door of namens hem zijn verstrekt aan de vervoerder voor opneming in het goederenontvangsbewijs of in de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 4, tweede lid. Het voorgaande is eveneens van toepassing in het geval waarin de namens de afzender handelende persoon tevens namens de vervoerder handelt.

2. De afzender is aansprakelijk voor alle schade die door de vervoerder of door enige andere persoon jegens wie de vervoerder aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de afzender zijn verstrekt.

3. Behoudens het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel is de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die door de afzender of door enige andere persoon jegens wie de afzender aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de vervoerder zijn opgenomen in het goederenontvangsbewijs of in de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 4, tweede lid.

Artikel 11

Bewijskracht van de documenten

1. De luchtvrachtbrief en het goederenontvangsbewijs strekken, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en van de vervoer voorwaarden die erin worden vermeld.

2. De opgaven in de luchtvrachtbrief en het goederenontvangsbewijs betreffende het gewicht, de afmetingen en de verpakking van de goederen, alsmede betreffende het aantal colli, hebben kracht van bewijs, behoudens tegenbewijs; die betreffende de hoeveelheid, de omvang en de toestand van de goederen leveren slechts bewijs op jegens de vervoerder voorzover zij door hem zijn geverifieerd in tegenwoordigheid van de afzender en daarvan melding is gemaakt in de luchtvrachtbrief, of indien het opgaven betreft die betrekking hebben op de uiterlijke staat van de goederen.

Artikel 12

Recht om over de goederen te beschikken

1. Onder voorwaarde dat hij alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende verplichtingen nakomt, heeft de afzender het recht over de goederen te beschikken, hetzij door deze op de luchthaven van vertrek of van bestemming terug te nemen, hetzij door deze tijdens de reis bij

een landing op te houden, hetzij door deze te doen afleveren op de plaats van bestemming of tijdens de reis aan een ander dan de oorspronkelijk aangewezen geadresseerde, hetzij door terugzending te vragen naar de luchthaven van vertrek, voor zover de uitoefening van dat recht geen nadeel toebrengt aan de vervoerder of aan de andere afzenders en met de verplichting de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden.

2. Indien uitvoering van de opdrachten van de afzender onmogelijk is, moet de vervoerder hem daarvan onmiddellijk in kennis stellen.

3. Indien de vervoerder de opdrachten van de afzender betreffende de beschikking over de goederen uitvoert, zonder overlegging te vorderen van het aan deze afgegeven exemplaar van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangsbewijs, is hij, behoudens zijn recht van verhaal op de afzender, aansprakelijk voor de schade die daardoor veroorzaakt mocht worden aan de regelmatige houder van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangsbewijs.

4. Het recht van de afzender eindigt op het moment, waarop dat van de geadresseerde begint, overeenkomstig artikel 13. Indien evenwel de geadresseerde de goederen weigert, of indien hij niet bereikt kan worden, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

Artikel 13

Aflevering van de goederen

1. Tenzij de afzender het hem ingevolge artikel 12 toekomende recht heeft uitgeoefend, heeft de geadresseerde het recht om, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de vervoerder aflevering van de goederen te vorderen tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoervoorwaarden.

2. Tenzij anders is bedongen moet de vervoerder de geadresseerde onmiddellijk van de aankomst van de goederen in kennis stellen.

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

Artikel 14

Geldend maken van de rechten van de afzender en de geadresseerde

De afzender en de geadresseerde kunnen alle rechten doen gelden die hun respectievelijk in de artikelen 12 en 13 zijn toegekend, ieder op zijn eigen naam, onverschillig of zij handelen in hun eigen belang of in dat van een ander, onder voorwaarde dat zij de door de vervoerovereenkomst opgelegde verplichtingen nakomen.

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 onderling als de verhouding tussen derden die hun rechten ontleen aan de afzender of de geadresseerde.

2. Van de artikelen 12, 13 en 14 kan alleen worden afgeweken door een uitdrukkelijke bepaling in de luchtvrachtbrief of in het goederenontvangstbewijs.

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 is 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 diens hulppersonen.

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

HOOFSTUK 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 die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

2. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het ver-

lies of de beschadiging heeft veroorzaakt, 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 enkel en alleen het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage. In het geval van niet aangegeven bagage, daaronder begrepen persoonlijke bezittingen, is de vervoerder aansprakelijk indien de schade voortvloeit uit zijn schuld of die van zijn hulppersonen.

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 vervoerovereenkomst.

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 die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van goederen, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer.

2. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voorzover hij bewijst dat de vernieling, het verlies of de beschadiging van de goederen het gevolg is van een of meer van de volgende omstandigheden:

- a) de aard of een eigen gebrek van de goederen;
- b) gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens ondergeschikten;
- c) een oorlogshandeling of een gewapend conflict;
- d) een overheidsdaad verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van de goederen.

3. Het luchtvervoer, bedoeld in 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 over land, zee of binnenwateren, verricht buiten een luchthaven. Indien dergelijk vervoer evenwel plaatsvindt ter uitvoering van een luchtvervoerovereenkomst met het oog op de inlading, aflevering of overlading, wordt elke schade, behoudens tegenbewijs, geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis die tijdens het luchtvervoer plaats heeft gehad. Indien de vervoerder, zonder de instemming van de afzender, het vervoer dat tussen de partijen is overeengekomen als luchtvervoer geheel of gedeel-

telijk vervangt door een andere wijze van vervoer, wordt deze andere wijze van vervoer 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 vertraging indien hij bewijst dat hij en zijn hulppersonen alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen.

Artikel 20

Ontheffing van aansprakelijkheid

Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, is de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Wanneer schadevergoeding wordt gevorderd wegens dood of letsel van een passagier door een ander dan de passagier, is de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van dit 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 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 de 100.000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, indien hij bewijst dat:

a) de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid van hem of van zijn ondergeschikten, of

b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde.

Artikel 22

Aansprakelijkheidsgrenzen met betrekking tot vertraging, bagage en goederen

1. In geval van schade geleden door passagiers ten gevolge van 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 vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 1.000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering te boven gaat.

3. Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder, in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekkingsrechten per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van het collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

4. In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van een deel van de goederen, of van enig daarin opgenomen voorwerp, wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder alleen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli in aanmerking genomen. Wanneer evenwel de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van een deel van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp, de waarde beïnvloedt van andere colli gedekt door dezelfde luchtvrachtbrief of door hetzelfde goederenontvangstbewijs of, bij ontbreken van deze documenten, door dezelfde gegevens vastgelegd door de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

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 handeling of nalaten van de vervoerder of van zijn hulppersonen

welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, voor zover, in het geval van een handeling of nalaten van hulp-personen, tevens wordt bewezen dat zij handelden in de uitoefening van hun dienstbetrekking.

6. De in artikel 21 en in dit artikel gestelde grenzen beletten de rechter niet om volgens zijn wet daarenboven nog het geheel of een gedeelte van de gerechtskosten en van de overige proceskosten die door de eiser zijn gemaakt, toe te wijzen, rente daaronder begrepen. De voorgaande bepaling is niet van toepassing indien het bedrag van de toegewezen schadevergoeding, hierbij niet inbegrepen de gerechtskosten en andere proceskosten, niet het bedrag te boven gaat dat de vervoerder schriftelijk aan de eiser heeft aangeboden binnen een termijn van zes maanden gerekend vanaf de datum van het voorval, dat de schade heeft veroorzaakt, of vóór de aanvang van het proces indien dit na die termijn ahangig is gemaakt.

Artikel 23

Omrekening van munteenheden

1. De in dit Verdrag in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op het bijzondere trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De omrekening van deze bedragen in de nationale munteenheden geschiedt, in geval van een gerechtelijke procedure, volgens de waarde van die munteenheden, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten op de datum van het vonnis. De waarde uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van de nationale munteenheid van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, die lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de datum van het vonnis wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van de nationale munteenheid van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kunnen de Staten die geen lid zijn van het Internationale Monetaire Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding, of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in artikel 21 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder in gerechtelijke procedures op hun grondgebied wordt vastgesteld op een bedrag van 1.500.000 monetaire eenheden per passagier; op 62.500 monetaire eenheden per passagier wat betreft artikel 22, eerste lid; op 15.000 monetaire eenheden per passagier wat betreft artikel 22, tweede lid; en op 250 monetaire eenheden per kilogram wat betreft artikel 22,

derde lid. Deze monetaire eenheid komt overeen met vijftienzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De bedragen kunnen in de betrokken nationale munteenheid worden omgerekend in ronde cijfers. De omrekening van deze bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet 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 geschieden op zodanige wijze dat, in de nationale munteenheid van de Staat die Partij is bij dit Verdrag zoveel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in de artikelen 21 en 22, als zou voortvloeien uit de toepassing van de eerste drie zinnen van het eerste lid van dit artikel. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag delen aan de depositaris hun wijze van berekening overeenkomstig het eerste lid van dit artikel mee of, in voorkomend geval, het resultaat 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 verandering voordoet in deze wijze van berekening of in het resultaat van de omrekening.

Artikel 24

Herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen

Onverminderd het bepaalde in artikel 25 van dit Verdrag en behoudens het tweede lid van dit artikel worden de in de artikelen 21, 22 en 23 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrenzen elke vijf jaar door de depositaris herzien, waarbij de eerste herziening plaatsvindt aan het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of, indien het Verdrag niet in werking treedt binnen vijf jaar na de datum van openstelling voor ondertekening, in het eerste 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 munteenheden het in artikel 23, eerste lid, genoemde bijzondere trekkingsrecht vormen.

2. Indien de in het vorige lid bedoelde herziening vaststelt dat de inflatiecoëfficiënt de 10% heeft overschreden, geeft de depositaris aan de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag kennis van een herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen. Een dergelijke herziening wordt van kracht zes maanden na kennisgeving ervan aan de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag. Indien binnen drie maanden na deze kennisgeving aan de Sta-

ten die Partij zijn bij dit Verdrag, een meerderheid van die Staten 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 bij dit Verdrag. De depositaris geeft onverwijld aan alle Staten die Partij zijn bij dit Verdrag kennis van het inwerkingtreden van elke herziening.

3. Ongeacht het eerste lid van dit artikel is de in het tweede lid van dit artikel bedoelde procedure te allen tijde van toepassing, mits een derde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag de wens daartoe te kennen geeft en mits de in het eerste lid bedoelde inflatiecoëfficiënt hoger is dan 30% sinds de vorige herziening of sinds de datum van 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 aansprakelijkheidsgrenzen

Een vervoerder kan bedingen dat de vervoerovereenkomst hogere aansprakelijkheidsgrenzen bevat dan die welke zijn bepaald in dit Verdrag, of dat zij geen enkele aansprakelijkheidsgrens 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 het sluiten van een vervoerovereenkomst te weigeren, af te zien van de verweermiddelen die hem uit hoofde van dit Verdrag zijn gegeven, of voorwaarden op te nemen die niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 28

Voorschotten

In geval van een luchtvaartongeval dat leidt tot de dood of letsel van passagiers betaalt de vervoerder, indien hij daartoe gehouden is door zijn

nationale wet, onverwijld voorschotten aan de natuurlijke persoon of personen die recht hebben op schadevergoeding opdat zij 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

Basis voor vorderingen

Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit Verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit Verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. 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

Hulppersonen – Totaal bedrag van de schadevergoeding

1. Indien een geding wordt aanhangig gemaakt tegen een hulppersoon van de vervoerder ter zake van schade als bedoeld in dit Verdrag, kan deze hulppersoon, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de voorwaarden en de aansprakelijkheidsgrenzen die de vervoerder zelf kan invoeren uit hoofde van dit Verdrag.

2. Het totaalbedrag van de schadevergoeding die in dat geval kan worden verkregen van de vervoerder en van zijn hulppersonen, mag de 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 handeling of nalaten van de hulppersoon die plaatsvond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.

Artikel 31

Termijnen voor protest

1. De aanneming door de geadresseerde, zonder protest, van de aangegeven bagage of de goederen, vestigt, behoudens tegenbewijs, het ver-

moeden, dat de bagage en de goederen in goede staat en in overeenstemming met het vervoersdocument of de gegevens 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 schriftelijk worden ingebracht en overhandigd of verzonden binnen de voorgeschreven termijnen.

4. Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen 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 tot schadevergoeding ontvankelijk, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, tegen hen die wettig zijn of haar nalatenschap vertegenwoordigen.

Artikel 33

Rechterlijke bevoegdheid

1. De rechtsvordering tot schadevergoeding moet ter keuze van de eiser worden ingesteld binnen het gebied van een der Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder, of 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. In geval van schade ten gevolge van de dood of lichamelijk letsel van een passagier kan de rechtsvordering tot schadevergoeding worden ingesteld voor een van de rechters genoemd in het eerste lid van dit artikel of op het grondgebied van een Staat die Partij is bij dit Verdrag 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 verblijfplaats 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

Arbitrage

1. Behoudens de bepalingen van dit artikel kunnen de partijen bij de goederenvervoerovereenkomst bedingen dat elk geschil inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder uit hoofde van dit Verdrag wordt beslist door middel van arbitrage. Deze afspraak wordt schriftelijk vastgelegd.

2. De arbitrage vindt, naar keuze van de eiser, plaats in een van de plaatsen van een bevoegde rechter bedoeld 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 in een dergelijk beding of in dergelijke overeenkomst die daarmee in strijd is, is nietig.

Artikel 35

Termijn voor vorderingen tot schadevergoeding

1. De rechtsvordering tot schadevergoeding moet, op 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 vervoerovereenkomst 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 enige andere persoon die een van deze afgeleid recht op schadevergoeding heeft 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 passagier of de geadresseerde 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 vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging plaats vond. Deze vervoerders zijn hoofdelijk aansprakelijk jegens de passagier, of jegens de afzender of de geadresseerde.

Artikel 37

Recht van verhaal tegen derden

Dit Verdrag laat de vraag onverlet of degene die op grond van de bepalingen daarvan aansprakelijk is, verhaal heeft op een ander.

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 luchtvervoerdocument 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 vervoerovereenkomst sluit met een passagier of een afzender of met een persoon die handelt namens de passagier of de afzender, en een andere persoon (hierna genoemd „feitelijk vervoerder”), op grond van een machtiging van de contractuele vervoerder, het geheel of een deel van het vervoer verricht maar niet een opvolgende vervoerder is in de zin van dit Verdrag. Zonder bewijs van het tegendeel wordt het bestaan van een dergelijke machtiging aangenomen.

Artikel 40

*Onderscheiden aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder
en de feitelijke vervoerder*

Indien een feitelijke vervoerder het geheel of een deel van een vervoer verricht dat, overeenkomstig de in artikel 39 bedoelde overeenkomst, wordt beheerst door dit Verdrag, zijn zowel de contractuele vervoerder als de feitelijke vervoerder, behalve indien in dit hoofdstuk anders is bepaald, onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag, de eerste voor het gehele in de overeenkomst voorziene vervoer, de tweede slechts voor het vervoer dat hij verricht.

Artikel 41

Wederzijdse toerekening

1. De handelingen en nalatigheden van de feitelijke vervoerder of van zijn hulppersonen die handelen in de uitoefening van hun dienstbetrekking worden, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, tevens geacht die van de contractuele vervoerder te zijn.

2. De handelingen en nalatigheden van de contractuele vervoerder of van zijn hulppersonen die handelen in de uitoefening van hun dienstbetrekking worden, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, tevens geacht die van de feitelijke vervoerder te zijn. Niettemin zal geen van deze handelingen of nalatigheden de feitelijke vervoerder aansprakelijk kunnen maken boven de in de artikelen 21, 22,

23 en 24 gestelde grenzen. Geen bijzonder beding op grond waarvan de contractuele vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet door dit Verdrag zijn opgelegd, geen afstand van rechten of verweermiddelen die door dit Verdrag worden verleend, en geen bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering, bedoeld in artikel 22 van dit Verdrag, zullen van kracht zijn ten aanzien van de feitelijke vervoerder, tenzij hij daarin heeft toegestemd.

Artikel 42

Degenen aan wie opdrachten en protesten kunnen worden gericht

De opdrachten en protesten die op grond van dit Verdrag tot de vervoerder worden gericht, hebben hetzelfde gevolg of zij zijn gericht tot de contractuele vervoerder dan wel tot de feitelijke vervoerder. Niettemin zijn de in artikel 12 bedoelde opdrachten slechts van kracht indien zij worden gericht tot de contractuele vervoerder.

Artikel 43

Hulppersonen

Wat het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer betreft, kan elke hulppersoon van deze vervoerder of van de contractuele vervoerder, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de voorwaarden en de aansprakelijkheidsgrenzen die uit hoofde van dit Verdrag van toepassing zijn op de vervoerder wiens hulppersoon hij is, tenzij wordt bewezen dat hij op zodanige wijze heeft gehandeld dat geen beroep kan worden gedaan op de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit Verdrag.

Artikel 44

Totaal bedrag van schadevergoeding

Wat het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer betreft, kan het totale bedrag van de schadevergoeding dat kan worden verkregen van deze vervoerder, van de contractuele vervoerder en van hun hulppersonen wanneer zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun dienstbetrekking, niet hoger zijn dan het hoogste bedrag dat uit hoofde van dit Verdrag ten laste kan worden gebracht van hetzij de contractuele vervoerder, hetzij de feitelijke vervoerder, met dien verstande dat geen van de in dit artikel genoemde personen aansprakelijk zal kunnen zijn boven de op die persoon toepasselijke grens.

Artikel 45

Degene aan wie vorderingen tot schadevergoeding kunnen worden gericht

Elke rechtsovereenkomst tot schadevergoeding met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer moet, naar keuze van de eiser,

worden ingesteld tegen die vervoerder of de contractuele vervoerder dan wel tegen beiden gezamenlijk of afzonderlijk. Indien de rechtsvordering wordt ingesteld tegen slechts één van deze vervoerders, heeft die vervoerder het recht de andere vervoerder in vrijwaring op te roepen, waarbij de rechtspleging wordt beheerst door de wet van die rechter voor wie de vordering aanhangig is gemaakt.

Artikel 46

Aanvullende rechtsbevoegdheid

Elke in artikel 45 genoemde rechtsvordering tot schadevergoeding moet, naar keuze van de eiser, op het grondgebied van een van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, worden ingesteld hetzij voor een van de rechters voor wie overeenkomstig artikel 33 een vordering kan worden ingesteld tegen de contractuele vervoerder, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de feitelijke vervoerder of van de plaats waar de hoofdzetel van diens onderneming is gevestigd.

Artikel 47

Nietigheid van de contractuele bepalingen

Elk beding strekkend tot ontheffing 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

Onderlinge 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 vervoerovereenkomst 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 bij dit Verdrag eisen dat hun vervoerders voorzien zijn van een toereikende verzekering ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag. Een vervoerder kan, door de Staat die Partij is bij dit Verdrag 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 bijzondere omstandigheden

De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 5, 7 en 8 betreffende de vervoersdocumenten zijn niet van toepassing op vervoer dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvervoerbedrijf 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

SLOTBEPALINGEN

Artikel 53

Ondertekening, bekrachtiging en inwerkingtreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening te Montreal op 28 mei 1999 voor de Staten die deelnemen aan de Internationale Luchtrechtconferentie, gehouden te Montreal van 10 tot 28 mei 1999. Na 28 mei 1999 staat het Verdrag open voor ondertekening voor alle Staten bij de zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) te Montreal, totdat het overeenkomstig het zesde lid van dit artikel in werking treedt.

2. Dit Verdrag staat eveneens open voor ondertekening voor 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 geregeld worden door dit Verdrag en die naar behoren gemachtigd is dit Verdrag te ondertekenen, te bekrachtigen, te aanvaarden, goed te keuren dan wel ertoe toe te treden. Uitgezonderd in artikel 1, tweede lid, in artikel 3, eerste lid, onderdeel b), in artikel 5, onderdeel b), in de artikelen 23, 33, 46 en in artikel 57 onderdeel b), is elke vermelding van „Staat die Partij is bij dit Verdrag” of „Staten die Partij zijn bij dit Verdrag” 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 bij dit Verdrag” en „een derde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag” niet van toepassing op regionale organisaties voor economische integratie.

3. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd door de Staten en door regionale 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 dienen te worden nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, 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 integratie worden voor de toepassing van 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 bij dit Verdrag 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 aansprakelijkheidsgrenzen vastgesteld ingevolge dit Verdrag;
- e) elke opzegging ingevolge artikel 54.

Artikel 54

Opzegging

1. Elke Staat die Partij is bij dit Verdrag kan dit Verdrag opzeggen middels een 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 van toepassing zijn 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 Nos. 1 tot en met 3 en Protocol van Montreal No. 4 tot wijziging van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd bij het Protocol van 's-Gravenhage of het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd bij zowel het Protocol van 's-Gravenhage als 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 vraagstukken die door dit Verdrag geregeld worden, kan hij, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat dit 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 bij dit Verdrag die een dergelijke verklaring heeft afgelegd:

a) worden de verwijzingen in artikel 23 naar de „nationale munteenheid” uitgelegd als betrekking hebbend op de munteenheid van de desbetreffende territoriale eenheid van bedoelde Staat;

b) wordt in artikel 28 de verwijzing naar de „nationale wet” uitgelegd als betrekking hebbend op de wet van de desbetreffende territoriale eenheid van bedoelde Staat.

Artikel 57

Voorbehouden

Geen enkel voorbehoud kan bij dit Verdrag worden gemaakt, behalve dat een Staat die Partij is bij dit Verdrag te allen tijde, door middel van een aan de depositaris gerichte verklaring, kan verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is:

a) op internationaal luchtvervoer rechtstreeks door die Staat verricht en geëxploiteerd voor niet-commerciële doeleinden in verband met zijn taken en plichten als soevereine Staat;

b) op het vervoer van personen, bagage en goederen ten behoeve van zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in of gehuurd door die Staat en die geheel door of ten behoeve van deze autoriteiten zijn 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 negentienhonderdneennegentig in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, 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 dit Verdrag alsmede aan alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Warschau, het Protocol van 's-Gravenhage, het Verdrag van Guadaluajara, het Protocol van Guatemala en de Protocollen van Montreal.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 2000, 32.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 2000, 32.

Behalve de aldaar genoemde staat hebben nog de volgende staten in overeenstemming met artikel 53, vijfde lid, van het Verdrag, een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie:

Slowakije ¹⁾	11 oktober 2000
Tsjechië	16 november 2000
Mexico.	20 november 2000
Roemenië	20 maart 2001
Paraguay.	29 maart 2001

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel 53, vijfde lid, van het Verdrag hebben de volgende staten een akte van aanvaarding, goedkeuring of toetreding nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie:

de Voormalige Joegoslavische Republiek	
Macedonië	15 mei 2000
Japan.	20 juni 2000
de Verenigde Arabische Emiraten	7 juli 2000
Bahrein	2 februari 2001
Botswana	28 maart 2001

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 2000, 32.

¹⁾ Onder de volgende verklaring:
 „as a Member of the International Monetary Fund, [the Czech Republic] shall proceed in accordance with Article 23, paragraph 1 of the Convention.”.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 2000, 32.

Uitgegeven de *zestiende* mei 2001.
De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. J. VAN AARTSEN