

**Verordnung
über die Inkraftsetzung
der angepassten Haftungshöchstbeträge des Montrealer Übereinkommens**

Vom 14. Dezember 2009

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 6. April 2004 zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) (BGBl. 2004 II S. 458) verordnet das Bundesministerium der Justiz:

Artikel 1

Die nach Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) (BGBl. 2004 II S. 458, 459) gemäß den Notifikationen vom 30. Juni 2009 und 4. November 2009 angepassten Haftungshöchstbeträge werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Notifikationen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. Dezember 2009 in Kraft.

Berlin, den 14. Dezember 2009

Die Bundesministerin der Justiz
S. Leutheusser-Schnarrenberger

ICAO
International Civil Aviation Organization

30 June 2009

Subject: Review of limits of liability conducted by ICAO under Article 24 of the Montreal Convention of 1999 – Notification of revision of limits of liability

Action required: a) to take note of revision of limits; b) to take cognizance of the revised limits of liability that shall become effective for all States Parties to the Montreal Convention of 1999 six months following this notification unless within three months of this notification, i.e. no later than 30 September 2009, a majority of the States Parties register their disapproval with ICAO; and c) to make provisions to adjust as necessary implementing legislation to take into account the revision of the liability limits once effective

Sir/Madam,

1. I have the honour to refer to the *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, done at Montreal on 28 May 1999 (Doc 9740) (Montreal Convention of 1999). The Convention establishes in its Articles 21 and 22 the liability limits of the air carrier for damages in relation to the carriage of passengers, baggage and cargo. The amounts so established are expressed in Special Drawing Rights (SDRs), a unit of account established by the International Monetary Fund (IMF).
2. The SDR is defined as a basket of currencies whose composition is periodically reviewed by the IMF to ensure that it reflects the relative importance of currencies in the world's trading and financial systems. Today, the basket of currencies consists of the euro, Japanese yen, pound sterling and U.S. dollar. The table below illustrates the history of the basket composition and weights:

SDR Valuation Basket:
Percentage Weights at Inception of Period

	1981 – 85	1986 – 90	1991 – 95	1996 – 2000	2001 – 05	Proposed 2006 – 10
U.S. dollar	42	42	40	39	45	44
Euro	–	–	–	–	29	34
Deutsche mark	19	19	21	21	–	–
French franc	13	12	11	11	–	–
Japanese yen	13	15	17	18	15	11
Pound sterling	13	12	11	11	11	11

Source: IMF – Finance Department

3. At the Diplomatic Conference which adopted the Montreal Convention of 1999, States were mindful of the need to ensure that the limits of liability retain their economic value with the passage of time and that they would not erode due to inflation or other economic factors subsequent to the coming into force of the Convention.
4. To take this into account, the Convention provides in its Article 24 (Review of Limits) a built-in mechanism, sometimes referred to as the escalator clause, which sets out the process for a periodic review and revision as necessary of the aforementioned limits of liability. The review mechanism was deliberately designed along the lines of a tacit approval process, ensuring general application while involving all States Parties.

Review under Article 24 of the Convention

5. Article 24 provides that the limits of liability be reviewed by the Depositary (ICAO) at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of the Convention.
6. In its relevant part, Article 24, paragraph 1, stipulates that the limits be reviewed by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor is the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the SDR. As the Montreal Convention of 1999 entered into force on 4 November 2003, ICAO initiated the process of reviewing the limits at the end of 2008, and the inflation factor used corresponded to the accumulated weighted rate of inflation over the period 2003 – 2008. As the IMF released pertinent official 2008 data only in April 2009, the review could only be concluded thereafter.

Results of review – Determination of inflation factor

7. Historical Consumer Price Index (CPI) data was obtained from the IMF World Economic Outlook Database, April 2009 Edition, available on the IMF public website. This database is usually updated in April and September of each year. The table below summarizes the analysis regarding the annual per cent change in average consumer prices for the period concerned:

	United States		Euro area		Japan		United Kingdom		Weighted Index
	CPI	weight	CPI	weight	CPI	weight	CPI	weight	
2003									100.0
2004	2.7	0.45	2.18	0.29	0.0	0.15	1.3	0.11	102.0
2005	3.4	0.45	2.19	0.29	-0.3	0.15	2.0	0.11	104.4
2006	3.2	0.44	2.20	0.34	0.3	0.11	2.3	0.11	107.0
2007	2.9	0.44	2.15	0.34	0.0	0.11	2.3	0.11	109.4
2008	3.8	0.44	3.29	0.34	1.4	0.11	3.6	0.11	113.1

Revision of Liability Limits

8. As a result of the above review and calculations set out in paragraph 7 above, it has been determined that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the threshold stipulated in the Convention for triggering an adjustment of the limits of liability. The determined inflation factor is 13.1 per cent. For ease of reference, it should be recalled that the Montreal Convention of 1999 established the following limits:
- 17 SDRs per kilogram in the case of destruction, loss, damage or delay in relation to the carriage of cargo (Article 22, paragraph 3, Montreal Convention of 1999 refers);
 - 1 000 SDRs for each passenger in case of destruction, loss, damage or delay with respect to baggage (Article 22, paragraph 2, Montreal Convention of 1999 refers);
 - 4 150 SDRs for each passenger in relation to damage caused by delay in the carriage of persons (Article 22, paragraph 1, Montreal Convention of 1999 refers); and
 - 100 000 SDRs for each passenger for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger (for the first tier, Article 21, paragraph 1, Montreal Convention of 1999 refers).
9. As a consequence, the limits of liability would need to be revised as follows:

Old Limits (SDR)		Revised Limits (SDR)	Rounded Revised Limits (SDR)
17	x 13.1%	19.227	19
1 000	x 13.1%	1 131	1 131
4 150	x 13.1%	4 693.65	4 694
100 000	x 13.1%	113 100	113 100

10. Following the consideration of this matter, the Council, pursuant to its decision on 10 June 2009 (C-DEC 187/3), requested that States Parties to the Montreal Convention of 1999 be notified of the outcome of the review and the revised limits of liability.

Notification to States Parties

11. In accordance with Article 24, paragraph 2, of the Convention, ICAO has to notify States Parties to the Montreal Convention of 1999 of the outcome of the review and the revisions of the limits. In line with the tacit approval mechanism spelled out in paragraph 2 of Article 24, the said revisions shall become effective for all States Parties six months following this notification, unless within three months after this notification a majority of States Parties have registered their disapproval with ICAO. Should the latter occur, the revisions would not become effective and ICAO would be required to refer this matter to a meeting of the States Parties (Diplomatic Conference). The current list of States Parties to the Montreal Convention of 1999 can be found on the ICAO public website (www.icao.int) as part of the Legal Bureau's Treaty Collection.
12. Accordingly, in the absence of notifications of disapproval received from a majority of States Parties to the Montreal Convention of 1999 by no later than 30 September 2009, ICAO will notify at the lapse of six months following the issuance of this letter all signatories and States Parties in accordance with Article 53, paragraph 8 (d), regarding the date of the coming into force of the revised limits of liability.
13. In light of this situation, States may find it opportune to make provisions as necessary in accordance with their domestic legal requirements to give full effect of the revised limits, once effective.

Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.

Taïeb Chérif
Secretary General

ICAO
International Civil Aviation Organization

4 November 2009

Subject: Revision of limits of liability under the Montreal Convention of 1999 – Notification of effective date of revised limits

Action required: a) to take note that the revised limits of liability shall become effective for all States Parties to the Montreal Convention as of 30 December 2009; and b) to adjust as necessary implementing legislation to give full effect to the rounded revised liability limits

Sir/Madam,

1. I have the honour to refer to State letter LE 3/38.1-09/47 dated 30 June 2009 by which ICAO had communicated the results of the review of the limits of liability pursuant to Article 24, paragraph 2, of the *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, done at Montreal on 28 May 1999 (Doc 9740).
2. As set out in paragraphs 8 and 9 of the above-mentioned State letter, States were advised that the limits of liability established under the Montreal Convention would need to be revised as follows:

Old Limits (SDR)	Revised Limits (SDR)	Rounded Revised Limits (SDR)
17 x 13.1%	19.227	19
1 000 x 13.1%	1 131	1 131
4 150 x 13.1%	4 693.65	4 694
100 000 x 13.1%	113 100	113 100

3. States were notified that, in accordance with the tacit approval mechanism spelled out in paragraph 2 of Article 24 of the Montreal Convention, the said revisions shall become effective for all States Parties six months following the notification, unless within three months after the notification a majority of States Parties registered their disapproval with ICAO.
4. As of 30 September 2009, the Montreal Convention had 92 Parties. By 30 September 2009, fourteen (14) notices of disapproval regarding the revision of the limits of liability were received by ICAO from States Parties, one of which qualifying its scope of disapproval. It is therefore established that the condition of majority set out at paragraph 3 above is not met. Therefore, the revised limits of liability become effective as of 30 December 2009 for all States Parties to the Montreal Convention, including those which have notified ICAO of their disapproval, in accordance with Article 24, paragraph 2.
5. States Parties are accordingly invited to make provisions as necessary in accordance with their domestic legal requirements to give full effect as of 30 December 2009 to the rounded revised limits.

Raymond Benjamin
Secretary General

OACI
Organisation de l'aviation civile internationale

le 30 juin 2009

Objet: Rapport sur les résultats de la révision par l'OACI des limites de responsabilité prévues dans la Convention de Montréal de 1999 — Avis de révision des limites de responsabilité

Suite à donner: a) prendre note de la révision des limites; b) prendre connaissance des limites révisées de responsabilité qui entreront en vigueur pour tous les États parties à la Convention de Montréal de 1999 six mois après la date du présent avis, sauf si dans un délai de trois mois, c'est-à-dire au plus tard le 30 septembre 2009, la majorité des États parties communique à l'OACI sa désapprobation; c) prendre des dispositions pour ajuster selon les besoins la législation d'application de façon à tenir compte des nouvelles limites de responsabilité une fois qu'elles entreront en vigueur

Madame, Monsieur,

1. Les articles 21 et 22 de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Doc 9740) (Convention de Montréal de 1999) établissent les limites de responsabilité du transporteur aérien applicables au transport des passagers, des bagages et des marchandises. Les montants ainsi établis sont exprimés en droits de tirage spéciaux (DTS), unité de compte du Fonds monétaire international (FMI).
2. Le DTS est un panier de monnaies dont le FMI réexamine périodiquement la composition pour veiller à ce qu'il continue à représenter l'importance relative des monnaies des systèmes commerciaux et financiers mondiaux. Ce panier de monnaies comprend actuellement l'euro, le yen, la livre sterling et le dollar des États-Unis. Le tableau suivant montre l'évolution de la composition et de la pondération du panier de monnaies:

Panier servant au calcul de la valeur du DTS:
Coefficients de pondération au début de la période

	1981 – 85	1986 – 90	1991 – 95	1996 – 2000	2001 – 05	Proposition 2006 – 10
Dollar des É.-U.	42	42	40	39	45	44
Euro	–	–	–	–	29	34
Deutsche mark	19	19	21	21	–	–
Franc français	13	12	11	11	–	–
Yen	13	15	17	18	15	11
Livre sterling	13	12	11	11	11	11

Source: Département des finances publiques du FMI

3. Les États participant à la Conférence diplomatique qui a adopté la Convention de Montréal de 1999 étaient conscients de la nécessité de faire en sorte que les limites de responsabilité conservent leur valeur économique avec le passage du temps et qu'elles ne soient pas érodées par l'inflation ou par d'autres facteurs économiques après l'entrée en vigueur de la Convention.
4. L'article 24 (Révision des limites) de la Convention définit donc un mécanisme, parfois appelé clause d'indexation, qui prévoit une révision périodique et, s'il y a lieu, une modification des limites de responsabilité. Ce mécanisme a été conçu intentionnellement en tant que processus d'approbation tacite, qui permet une application générale tout en faisant intervenir tous les États parties.

Révision en vertu de l'article 24 de la Convention

5. L'article 24 prévoit que les limites de responsabilité sont révisées par le dépositaire (OACI) tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention.
6. L'article 24, § 1, précise que les limites sont révisées moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le DTS. La Convention de Montréal de 1999 étant entrée en vigueur le 4 novembre 2003, l'OACI a amorcé le processus de révision des limites à la fin de 2008, et le coefficient pour inflation utilisé correspond au taux cumulatif d'inflation pondéré pour la période 2003 – 2008. Comme le FMI ne publie les données officielles pour 2008 qu'en avril 2009, la révision n'a pu être achevée qu'après cette date.

Résultats de la révision – Détermination du coefficient pour inflation

7. Les données sur l'indice des prix à la consommation (IPC) sont tirées de la base de données des Perspectives de l'économie mondiale du FMI, édition d'avril 2009, accessible sur le site web public du FMI. Cette base de données est habituellement actualisée en avril et en septembre de chaque année. Le tableau ci-dessous résume l'analyse du pourcentage annuel de changement des prix moyens à la consommation pour la période visée:

	États-Unis		Zone euro		Japon		Royaume-Uni		Indice pondéré
	IPC	pond.	IPC	pond.	IPC	pond.	IPC	pond.	
2003									100,0
2004	2,7	0,45	2,18	0,29	0,0	0,15	1,3	0,11	102,0
2005	3,4	0,45	2,19	0,29	-0,3	0,15	2,0	0,11	104,4
2006	3,2	0,44	2,20	0,34	0,3	0,11	2,3	0,11	107,0
2007	2,9	0,44	2,15	0,34	0,0	0,11	2,3	0,11	109,4
2008	3,8	0,44	3,29	0,34	1,4	0,11	3,6	0,11	113,1

Révision des limites de responsabilité

8. Suite à la révision effectuée et aux calculs indiqués au § 7, il a été déterminé que le coefficient pour inflation était supérieur à 10 %, seuil au-delà duquel la Convention prévoit un ajustement des limites de responsabilité. Le coefficient pour inflation est de 13,1 %. On se souviendra que la Convention de Montréal de 1999 avait établi les limites suivantes:
- 17 DTS par kilogramme en cas de destruction, perte, avarie ou retard dans le transport de marchandises (voir l'article 22, § 3, de la Convention de Montréal de 1999);
 - 1 000 DTS par passager en cas de destruction, perte, avarie ou retard dans le transport de bagages (voir l'article 22, § 2, de la Convention de Montréal de 1999);
 - 4 150 DTS par passager en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de personnes (voir l'article 22, § 1, de la Convention de Montréal de 1999);
 - 100 000 DTS par passager en cas de mort ou de lésion subie par un passager (pour le premier niveau, voir l'article 21, § 1, de la Convention de Montréal de 1999).
9. Les limites de responsabilité doivent donc être modifiées comme suit:

Anciennes limites (DTS)		Limites révisées (DTS)	Limites révisées arrondies (DTS)
17	x 13,1 %	19,227	19
1 000	x 13,1 %	1 131	1 131
4 150	x 13,1 %	4 693,65	4 694
100 000	x 13,1 %	113 100	113 100

10. S'étant penché sur la question, le Conseil, conformément à sa décision du 10 juin 2009 (C-DEC 187/3), a demandé que les États parties à la Convention de Montréal de 1999 soient informés de l'issue de la révision et des limites révisées de responsabilité.

Notification aux États parties

11. Conformément à l'article 24, § 2, de la Convention de Montréal de 1999, l'OACI doit notifier les résultats de la révision et les révisions des limites aux États parties à la Convention. Conformément au mécanisme d'approbation tacite défini à l'article 24, § 2, lesdites révisions prennent effet six mois après cette notification, à moins que dans les trois mois qui suivent cette notification, une majorité des États parties notifie sa désapprobation à l'OACI. En cas de désapprobation, les révisions ne prennent pas effet et l'OACI doit renvoyer la question à une réunion des États parties (conférence diplomatique). La liste actuelle des États parties à la Convention de Montréal de 1999 peut être consultée sur le site web public de l'OACI (www.icao.int) à la rubrique *Recueil des traités* de la Direction des affaires juridiques.
12. En conséquence, si une majorité des États parties à la Convention de Montréal de 1999 ne notifie pas sa désapprobation pour le 30 septembre 2009 au plus tard, l'OACI notifiera, six mois après la date de la présente lettre, à tous les signataires et à tous les États parties, conformément à l'article 53, § 8, alinéa d), la date d'entrée en vigueur des limites de responsabilité révisées.
13. Il est donc opportun que les États prennent les dispositions nécessaires conformément à leurs exigences juridiques nationales, pour donner plein effet aux limites révisées une fois qu'elles seront en vigueur.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Taïeb Chérif
Secrétaire général

OACI
Organisation de l'aviation civile internationale

le 4 novembre 2009

Objet: Révision des limites de responsabilité de la Convention de Montréal de 1999 — Notification des dates d'entrée en vigueur des limites révisées

Suite à donner: a) noter que les limites révisées de responsabilité entreront en vigueur pour tous les États parties à la Convention de Montréal le 30 décembre 2009; b) ajuster selon les besoins la législation d'application pour donner plein effet aux nouvelles limites arrondies

Madame, Monsieur,

1. La présente fait suite à la lettre LE 3/38.1-09/47 du 30 juin 2009 dans laquelle l'OACI avait communiqué les résultats de la révision des limites de responsabilité conformément à l'article 24 paragraphe 2, de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Doc 9740).
2. Les paragraphes 8 et 9 de ladite lettre notifiaient aux États que les limites de responsabilité établies dans le cadre de la Convention de Montréal devaient être révisées comme suit:

Anciennes limites (DTS)	Limites révisées (DTS)	Nouvelles limites arrondies (DTS)
17 x 13,1 %	19,227	19
1 000 x 13,1 %	1 131	1 131
4 150 x 13,1 %	4 693,65	4 694
100 000 x 13,1 %	113 100	113 100

3. Les États ont été informés que, conformément au mécanisme d'approbation tacite prévu au paragraphe 2 de l'article 24 de la Convention de Montréal, lesdites révisions entreront en vigueur pour tous les États parties six mois après la notification, à moins que dans les trois mois suivant cette notification la majorité des États parties aient notifié leur désapprobation à l'OACI.
4. Au 30 septembre 2009, la Convention de Montréal comptait 92 parties. Au 30 septembre 2009, l'OACI avait reçu des États parties quatorze (14) avis de désapprobation concernant la révision des limites de responsabilité, dont un précisait l'étendue de la désapprobation. Il est donc établi que la condition de majorité mentionnée au paragraphe 3 ci-dessus n'est pas remplie. Par conséquent, les limites de responsabilité entrent en vigueur le 30 décembre 2009 pour tous les États parties à la Convention de Montréal, y compris ceux qui ont notifié leur désapprobation à l'OACI, conformément à l'article 24, paragraphe 2.
5. Les États parties sont donc invités à prendre les dispositions nécessaires conformément à leurs exigences juridiques nationales pour donner plein effet au 30 décembre 2009 aux nouvelles limites arrondies.

Raymond Benjamin
Secrétaire général

(Übersetzung)

ICAO
Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

30. Juni 2009

- Betr.: Überprüfung der Haftungshöchstbeträge durch die ICAO nach Artikel 24 des Montrealer Übereinkommens von 1999 – Notifikation der angepassten Haftungshöchstbeträge
- Notwendige Maßnahmen: a) Kenntnisnahme der Überprüfung der Höchstbeträge; b) Kenntnisnahme der angepassten Haftungshöchstbeträge; diese treten sechs Monate nach dieser Notifikation für alle Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von 1999 in Kraft, es sei denn, eine Mehrheit der Vertragsstaaten teilt der ICAO innerhalb von drei Monaten ab dieser Notifikation, d. h. bis spätestens 30. September 2009, ihre Ablehnung mit; c) soweit erforderlich, Vorbereitung von Umsetzungsvorschriften nach Inkrafttreten der angepassten Haftungshöchstbeträge.

[Anrede]

1. Ich beehre mich, auf das am 28. Mai 1999 in Montreal beschlossene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Dok 9740) (Montrealer Übereinkommen von 1999) Bezug zu nehmen. Das Übereinkommen legt in den Artikeln 21 und 22 die Haftungshöchstbeträge des Luftfrachtführers für Schäden bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern fest. Diese Beträge sind in Sonderziehungsrechten (SZR) ausgedrückt, einer Rechnungseinheit des Internationalen Währungsfonds (IWF).
2. Das SZR wird durch einen Währungskorb bestimmt, dessen Zusammensetzung vom IWF regelmäßig überprüft wird, um sicherzustellen, dass er die jeweilige Bedeutung der Währungen im Rahmen der weltweiten Handels- und Finanzsysteme widerspiegelt. Dieser Währungskorb setzt sich gegenwärtig aus dem Euro, dem japanischen Yen, dem Pfund Sterling und dem US-Dollar zusammen. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Zusammensetzung und Gewichtung des Währungskorbs:

Korb zur Berechnung des SZR-Wertes
Gewichtung in Prozent zu Beginn des Zeitraums

	1981 – 85	1986 – 90	1991 – 95	1996 – 2000	2001 – 05	Vorschlag 2006 – 10
US-Dollar	42	42	40	39	45	44
Euro	–	–	–	–	29	34
Deutsche Mark	19	19	21	21	–	–
Französischer Franc	13	12	11	11	–	–
Japanischer Yen	13	15	17	18	15	11
Pfund Sterling	13	12	11	11	11	11

Quelle: IWF – Abteilung Finanzen

3. Auf der Diplomatischen Konferenz, auf der das Montrealer Übereinkommen von 1999 angenommen wurde, waren sich die Staaten der Notwendigkeit bewusst, sicherzustellen, dass die Haftungshöchstbeträge auch mit fortschreitender Zeit ihren wirtschaftlichen Wert behalten und nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht durch Inflation oder sonstige Wirtschaftsfaktoren aufgezehrt werden.
4. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, ist in Artikel 24 des Übereinkommens (Überprüfung der Haftungshöchstbeträge) ein Mechanismus verankert, gelegentlich als Indexklausel bezeichnet, der ein Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung und, wenn erforderlich, Anpassung der genannten Haftungshöchstbeträge vorsieht. Dieser Überprüfungsmechanismus wurde bewusst im Sinne eines Verfahrens der stillschweigenden Genehmigung konzipiert, um bei Einbeziehung aller Vertragsstaaten die allgemeine Anwendung sicherzustellen.

Überprüfung nach Artikel 24 des Übereinkommens

5. In Artikel 24 ist vorgesehen, dass die Haftungshöchstbeträge vom Verwahrer (ICAO) nach jeweils fünf Jahren überprüft werden; die erste Überprüfung ist am Ende des fünften Jahres vorzunehmen, das auf das Inkrafttreten des Übereinkommens folgt.
6. Artikel 24 Absatz 1 bestimmt in seinem maßgeblichen Teil, dass der Überprüfung der Höchstbeträge ein Inflationsfaktor zugrunde zu legen ist, welcher der kumulierten Inflationsrate seit Inkrafttreten des Übereinkommens entspricht. Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes der Staaten, deren Währungen das SZR bilden. Da das Montrealer Übereinkommen von 1999 am 4. November 2003 in Kraft getreten ist, hat die ICAO das Verfahren zur Überprüfung der Höchstbeträge Ende 2008 eingeleitet; der zugrunde gelegte Inflationsfaktor entsprach dabei der kumulierten gewogenen Inflationsrate für den Zeitraum 2003 – 2008. Da der IWF die einschlägigen offiziellen Zahlen für 2008 erst im April 2009 veröffentlichte, konnte die Überprüfung erst nach diesem Zeitpunkt abgeschlossen werden.

Ergebnisse der Überprüfung – Bestimmung des Inflationsfaktors

7. Die Daten des Verbraucherpreisindex (VPI) der zurückliegenden Jahre wurden von der World Economic Outlook Database des IWF, Ausgabe April 2009, abgerufen, die auf der öffentlichen Website des IWF zugänglich ist. Diese Datenbank wird regelmäßig im April und September jedes Jahres aktualisiert. Die folgende Tabelle fasst die Analyse der jährlichen prozentuellen Änderung der Durchschnittsverbraucherpreise für den betreffenden Zeitraum zusammen:

	Vereinigte Staaten		Euro-Zone		Japan		Vereinigtes Königreich		gewogener Index
	VPI	Gewicht	VPI	Gewicht	VPI	Gewicht	VPI	Gewicht	
2003									100,0
2004	2,7	0,45	2,18	0,29	0,0	0,15	1,3	0,11	102,0
2005	3,4	0,45	2,19	0,29	-0,3	0,15	2,0	0,11	104,4
2006	3,2	0,44	2,20	0,34	0,3	0,11	2,3	0,11	107,0
2007	2,9	0,44	2,15	0,34	0,0	0,11	2,3	0,11	109,4
2008	3,8	0,44	3,29	0,34	1,4	0,11	3,6	0,11	113,1

Anpassung der Haftungshöchstbeträge

8. Die genannte Überprüfung und die unter Nummer 7 dargelegten Berechnungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass der Inflationsfaktor 10 vom Hundert überstiegen hat, den Schwellenwert also, bei dessen Überschreitung das Übereinkommen eine Anpassung der Haftungshöchstbeträge vorsieht. Der festgestellte Inflationsfaktor beträgt 13,1 vom Hundert. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird daran erinnert, dass in dem Montrealer Übereinkommen von 1999 die folgenden Höchstbeträge festgelegt sind:
- 17 SZR für das Kilogramm für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung bei der Beförderung von Gütern (siehe Artikel 22 Absatz 3 des Montrealer Übereinkommens von 1999);
 - 1 000 SZR je Reisenden für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung in Bezug auf Reisegepäck (siehe Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens von 1999);
 - 4 150 SZR je Reisenden für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Personen (siehe Artikel 22 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens von 1999);
 - 100 000 SZR je Reisenden für entstandenen Schaden bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden (für die erste Stufe siehe Artikel 21 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens von 1999).
9. Die Haftungshöchstbeträge wären demnach wie folgt anzupassen:

bisherige Höchstbeträge (SZR)	angepasste Höchstbeträge (SZR)	gerundete angepasste Höchstbeträge (SZR)
17 x 13,1 v. H.	19,227	19
1 000 x 13,1 v. H.	1 131	1 131
4 150 x 13,1 v. H.	4 693,65	4 694
100 000 x 13,1 v. H.	113 100	113 100

10. Nach Prüfung dieser Angelegenheit bat der Rat in Übereinstimmung mit seinem Beschluss vom 10. Juni 2009 (C-DEC 187/3) darum, den Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von 1999 das Ergebnis der Überprüfung und die angepassten Haftungshöchstbeträge zu notifizieren.

Notifikation an die Vertragsstaaten

11. Nach Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens hat die ICAO den Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von 1999 das Ergebnis der Überprüfung und die angepassten Höchstbeträge zu notifizieren. Entsprechend dem in Artikel 24 Absatz 2 vorgesehenen Mechanismus der stillschweigenden Genehmigung treten diese Anpassungen für alle Vertragsstaaten sechs Monate nach dieser Notifikation in Kraft, es sei denn, eine Mehrheit der Vertragsstaaten hat der ICAO innerhalb von drei Monaten nach dieser Notifikation ihre Ablehnung mitgeteilt. In letzterem Fall treten die Anpassungen nicht in Kraft, und die ICAO hat die Angelegenheit einer Zusammenkunft der Vertragsstaaten (Diplomatische Konferenz) zu unterbreiten. Die aktuelle Liste der Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von 1999 kann auf der öffentlichen Website der ICAO (www.icao.int) in der Treaty Collection (Vertragssammlung) der Rechtsabteilung eingesehen werden.
12. Sollte also eine Mehrheit der Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von 1999 ihre Ablehnung nicht bis spätestens 30. September 2009 mitteilen, so notifiziert die ICAO nach Ablauf von sechs Monaten nach Ausstellung dieses Schreibens allen Unterzeichnern und Vertragsstaaten in Übereinstimmung mit Artikel 53 Absatz 8 Buchstabe d den Zeitpunkt, zu dem die angepassten Haftungshöchstbeträge in Kraft treten.
13. Angesichts dieser Situation könnte es sich für die Staaten als angebracht erweisen, im Einklang mit ihren innerstaatlichen rechtlichen Erfordernissen die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um den angepassten Höchstbeträgen nach deren Inkrafttreten volle Wirkung zu verleihen.

[Schlussformel]

Taïeb Chérif
Generalsekretär

(Übersetzung)

ICAO
Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

4. November 2009

Betr.: Anpassung der Haftungshöchstbeträge nach dem Montrealer Übereinkommen von 1999 – Notifikation des Tages des Inkrafttretens der angepassten Höchstbeträge

Notwendige Maßnahmen: a) Kenntnisnahme, dass die angepassten Haftungshöchstbeträge für alle Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens am 30. Dezember 2009 in Kraft treten; b) soweit erforderlich, die Schaffung von Umsetzungsvorschriften, um den gerundeten angepassten Haftungshöchstbeträgen volle Wirkung zu verleihen.

[Anrede]

1. Ich beehre mich, auf das Schreiben LE 3/38.1-09/47 vom 30. Juni 2009 Bezug zu nehmen, in dem die ICAO die Ergebnisse der Überprüfung der Haftungshöchstbeträge nach Artikel 24 Absatz 2 des am 28. Mai 1999 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Dok 9740) mitgeteilt hat.
2. Unter den Nummern 8 und 9 des genannten Schreibens wurde den Staaten mitgeteilt, dass die im Montrealer Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge wie folgt anzupassen wären:

bisherige Höchstbeträge (SZR)	angepasste Höchstbeträge (SZR)	gerundete angepasste Höchstbeträge (SZR)
17 x 13,1 v. H.	19,227	19
1 000 x 13,1 v. H.	1 131	1 131
4 150 x 13,1 v. H.	4 693,65	4 694
100 000 x 13,1 v. H.	113 100	113 100

3. Den Staaten wurde notifiziert, dass diese Anpassungen entsprechend dem in Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens vorgesehenen Mechanismus der stillschweigenden Genehmigung sechs Monate nach der Notifikation für alle Vertragsstaaten in Kraft treten, es sei denn, eine Mehrheit der Vertragsstaaten hat der ICAO innerhalb von drei Monaten nach der Notifikation ihre Ablehnung mitgeteilt.
4. Am 30. September 2009 hatte das Montrealer Übereinkommen 92 Vertragsparteien. Bis zum 30. September 2009 sind bei der ICAO vierzehn (14) Ablehnungsanzeigen von Vertragsstaaten in Bezug auf die Anpassung der Haftungshöchstbeträge eingegangen, wobei in einer der Anzeigen der Umfang der Ablehnung näher dargelegt war. Demnach steht fest, dass die unter Nummer 3 genannte Mehrheit nicht erreicht worden ist. Die angepassten Haftungshöchstbeträge treten deshalb nach Artikel 24 Absatz 2 für alle Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens, einschließlich derjenigen, die der ICAO ihre Ablehnung notifiziert haben, am 30. Dezember 2009 in Kraft.
5. Die Vertragsstaaten werden daher aufgefordert, im Einklang mit ihren innerstaatlichen rechtlichen Erfordernissen die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um den gerundeten angepassten Höchstbeträgen zum 30. Dezember 2009 volle Wirkung zu verleihen.

Raymond Benjamin
Generalsekretär