

Gesamte Rechtsvorschrift für Luftfahrt - Beförderung im int. Luftverkehr (Warschauer Abkommen), Fassung vom 05.11.2012

Langtitel

(Übersetzung)

ABKOMMEN ZUR VEREINHEITLICHUNG VON REGELN ÜBER DIE BEFÖRDERUNG IM INTERNATIONALEN LUFTVERKEHR (WARSCHAUER ABKOMMEN)

StF: BGBl. Nr. 286/1961 (NR: GP IX RV 432 AB 455 S. 70. BR: S. 178.)

Änderung

BGBl. Nr. 161/1971 (P) (NR: GP XII RV 119 AB 189 S. 18. BR: S. 295.)

Vertragsparteien

*Afghanistan 151/1971, 161/1971 P *Ägypten 286/1961, 46/1966 Z *Algerien 168/1967, 161/1971 P
 *Angola III 195/1998, III 197/1998 P *Antigua/Barbuda 286/1961 *Äquatorialguinea 744/1993
 *Arabische Emirate 161/1971 P, 100/1987, III 197/1998 P *Argentinien 286/1961, 161/1971 P
 *Armenien III 87/2000 *Aserbaidshjan III 89/2000 Z *Äthiopien 286/1961 *Australien 286/1961,
 46/1966 Z, 161/1971 P *Bahamas 286/1961, 403/1968 Z, 417/1976, 418/1976 P, 419/1976 Z *Bahrain III
 195/1998, III 196/1998 Z, III 197 1998 P *Bangladesh 437/1982, 438/1982 P *Barbados 286/1961,
 151/1971 *Belarus 745/1993 Z *Belgien 286/1961, 32/1970 Z, 161/1971 P *Belize 403/1968 Z *Benin
 168/1967 *Birma 286/1961 *Bolivien III 87/2000 *Bosnien-Herzegowina III 196/1998 Z *Botswana
 286/1961, 437/1982 *Brasilien 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Brunei 286/1961, 100/1987
 *Bulgarien 286/1961, 161/1971 P *Burkina Faso 168/1967, 745/1993 Z *Chile 437/1982 Z, 438/1982 P
 *China/VR 418/1976 P, III 195/1998, III 197/1998 P, III 87/2000, III 88/2000 P *Costa Rica 100/1987
 *Dänemark 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Deutschland/BRD 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P
 *Deutschland/DDR 161/1971 P, 419/1976 Z *Dominika 286/1961 *Dominikanische R 510/1973,
 511/1973 P *Ecuador 151/1971, 161/1971 P *El Salvador 286/1961, 161/1971 P, 439/1982 Z
 *Elfenbeinküste 168/1967 *Estland III 195/1998, III 196/1998 Z, III 197/1998 P *Fidschi 286/1961,
 403/1968 Z, 412/1973 Z, 510/1973, 511/1973 P *Finnland 286/1961, 438/1982 P, 439/1982 Z
 *Frankreich 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P *Gabun 151/1971, 161/1971 P, 439/1982 Z *Gambia
 286/1961 *Ghana 286/1961, 370/1983, III 195/1998, III 197/1998 P *Grenada 286/1961, 101/1987 P,
 745/1993 Z *Griechenland 286/1961, 161/1971 P, 419/1976 Z *Großbritannien 286/1961, 46/1966 Z,
 403/1968 Z, 161/1971 P, III 195/1998, III 197/1998 P *Guatemala 412/1973 Z, 511/1973 P *Guinea
 286/1961, 746/1993 P, III 89/2000 Z *Guyana 286/1961 *Honduras 286/1961 *Indien 286/1961,
 511/1973 P *Indonesien 286/1961 *Irak 412/1973 Z, 510/1973, 511/1973 P *Iran 417/1976, 418/1976 P,
 419/1976 Z *Irland 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Island 286/1961, 161/1971 P *Israel 286/1961,
 161/1971 P, 439/1982 Z *Italien 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Jamaika 286/1961, 46/1966 Z
 *Japan 286/1961, 161/1971 P *Jemen/AR 370/1983, 371/1983 P *Jordanien 286/1961, 418/1976 P
 *Jugoslawien 286/1961, 161/1971 P, 439/1982 Z *Kambodscha 286/1961, 370/1983 *Kamerun
 286/1961, 168/1967 *Kanada 286/1961, 161/1971 P, III 89/2000 Z *Katar 100/1987, 101/1987 P *Kenia
 286/1961, 168/1967, III 88/2000 P *Kolumbien 168/1967, 403/1968 Z, 161/1971 P *Kongo 268/1967,
 161/1971 P *Korea/DVR 161/1971 P, 438/1982 P *Kroatien III 195/1998, III 196/1998 Z, III 197/1998 P
 *Kuba 168/1967, 161/1971 P *Kuwait 417/1976, 418/1976 P, 419/1976 Z *Laos 286/1961, 161/1971 P
 *Lesotho 286/1961, 417/1976, 418/1976 P, 419/1976 Z *Lettland III 88/2000 P *Libanon 168/1967,
 403/1968 Z, 438/1982 P *Liberia 286/1961 *Libyen 32/1970 Z, 151/1971, 161/1971 P *Liechtenstein
 286/1961, 161/1971 P *Litauen III 196/1998 Z *Luxemburg 286/1961, 32/1970 Z, 161/1971 P
 *Madagaskar 168/1967 *Malawi 286/1961, 511/1973 P, 439/1982 Z *Malaysia 286/1961, 418/1976 P
 *Mali 286/1961, 161/1971 P, III 89/2000 Z *Malta 286/1961, 100/1987 *Marokko 286/1961, 418/1976
 P, 419/1976 Z *Mauretanien 168/1967, 439/1982 Z *Mauritius 286/1961, 403/1968 Z, 744/1993,
 745/1993 Z, 746/1993 P *Mazedonien III 196/1998 Z *Mexiko 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P
 *Moldau III 196/1998 Z *Monaco 438/1982 P *Mongolei 168/1967 *Nauru 151/1971, III 197/1998 P
 *Nepal 168/1967, 161/1971 P *Neuseeland 286/1961, 32/1970 Z, 161/1971 P *Niederlande 286/1961,
 46/1966 Z, 161/1971 P *Niger 46/1966 Z, 168/1967 *Nigeria 168/1967, 32/1970 Z, 161/1971 P
 *Norwegen 168/1967, 403/1968 Z, 161/1971 P *Oman 437/1982, 746/1993 P *Pakistan 286/1961,

161/1971 P, 439/1982 Z *Papua-Neuguinea 417/1976, 418/1976 P, 419/1976 Z *Paraguay 32/1970 Z, 151/1971, 161/1971 P *Peru 744/1993, 745/1993 Z, 746/1993 P *Philippinen 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Polen 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P *Portugal 286/1961, 161/1971 P, III 197/1998 P, III 87/2000, III 88/2000 P *Rumänien 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P *Rwanda 168/1967, 412/1973 Z, 746/1993 P *Salomonen 286/1961, 403/1968 Z, 439/1982 Z, 370/1983, 371/1983 P *Sambia 151/1971, 412/1973 Z *Saudi-Arabien 151/1971, 161/1971 P, 412/1973 Z *Schweden 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Schweiz 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P *Senegal 168/1967, 161/1971 P *Seychellen 286/1961, 403/1968 Z, 437/1982, 438/1982 P, 439/1982 Z *Sierra Leone 286/1961, 151/1971 *Simbabwe 286/1961, 46/1966 Z, 437/1982, 438/1982 P, 439/1982 Z *Singapur 161/1971 P, 510/1973 *Slowakei III 196/1998 Z *Slowenien III 196/1998 Z, III 87/2000, III 88/2000 P *Spanien 286/1961, 161/1971 P *Sri Lanka 286/1961 *St. Christopher/Nevis 286/1961 *St. Lucia 286/1961 *St. Vincent/Grenadinen 286/1961 *Südafrika 286/1961, 161/1971 P, 419/1976 Z *Sudan 417/1976, 418/1976 P *Swasiland 286/1961, 412/1973 Z, 511/1973 P *Syrien 168/1967, 161/1971 P *Tansania 286/1961, 168/1967 *Togo 438/1982 P, 439/1982 Z *Tonga 437/1982, 438/1982 P *Trinidad/Tobago 100/1987, 101/1987 P *Tschad 412/1973 Z *Tschechoslowakei 286/1961, 403/1968 Z, 161/1971 P *Tunesien 168/1967, 161/1971 P, 412/1973 Z *Türkei 437/1982, 438/1982 P *UdSSR 286/1961, 161/1971 P, 745/1993 Z *Uganda 286/1961, 168/1967 *Ukraine 286/1961, 161/1971 P, 745/1993 Z *Ungarn 286/1961, 46/1966 Z, 161/1971 P *Uruguay 437/1982 *USA 286/1961 *Usbekistan III 196/1998 Z *Vanuatu 370/1983, 371/1983 P *Venezuela 286/1961, 161/1971 P *Vietnam 286/1961, 370/1983, 371/1983 P *Weißrußland 286/1961, 161/1971 P *Westsamoa 168/1967, 511/1973 P *Zaire 168/1967 *Zypern 168/1967, 161/1971 P, 412/1973 Z *Tschechien III 196/1998 Z

Sonstige Textteile

Nachdem das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im Internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen), welches also lautet:

die verfassungsmäßige Genehmigung des Nationalrates erhalten hat, erklärt der Bundespräsident dieses Abkommen für ratifiziert und verspricht im Namen der Republik Österreich die gewissenhafte Erfüllung der in diesem Abkommen enthaltenen Bestimmungen.

Zu Urkund dessen ist die vorliegende Ratifikationsurkunde vom Bundespräsidenten unterzeichnet, vom Bundeskanzler, vom Bundesminister für Justiz, vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und vom Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten gegengezeichnet und mit dem Staatssiegel der Republik Österreich versehen worden.

Geschehen zu Wien, am 29. Juli 1961.

Ratifikationstext

Österreich hat seine Ratifikationsurkunde zu diesem Abkommen am 28. September 1961 im Polnischen Ministerium des Auswärtigen hinterlegt. Gemäß Artikel 37 Absatz 2 wird dieses Abkommen für Österreich am 27. Dezember 1961 in Kraft treten.

Nach Mitteilung des Polnischen Ministeriums des Auswärtigen haben folgende Staaten dieses Abkommen ratifiziert beziehungsweise sind diesem beigetreten:

Argentinien, Äthiopien, Australien, Deutsches Reich (am 30. September 1933), Belgien, Brasilien, Bulgarien, Burma, Ceylon, Dänemark, Finnland, Frankreich, Ghana, Griechenland, Guinea, Indien, Indonesien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Jordanien, Jugoslawien, Kambodscha, Kanada, Laos, Liberia, Liechtenstein, Luxemburg, Malaya, Mali, Marokko, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Pakistan, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, Schweden, Schweiz, Spanien, Südafrika, Tschechoslowakei, Ukraine, Ungarn, Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, Venezuela, Vereinigte Arabische Republik (mit dem ägyptischen Landesteil), Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Vereinigte Staaten von Amerika, Vietnam, Weißrußland.

Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland hat erklärt, daß dieses Abkommen für folgende Gebiete, deren internationale Beziehungen vom Vereinigten Königreich wahrgenommen werden, Anwendung findet:

1. Am 3. Dezember 1934: Bahamas, Bermudas, Barbados, Guyana;
2. am 12. Dezember 1934: Honduras, Zypern, Falkland-Inseln, Fidschi-Inseln, Gambia, Gibraltar, Hongkong, Jamaika mit umliegenden Inseln, Kenia, Leeward-Inseln (Antigua, Caraiba, Montserrat, St. Christoph und Nevis, Jungfern-Inseln), Malta, Mauritius, Nigeria, Kamerun,

- Nordrhodesien, Niassaland, St. Helena und Asuncion, Seychellen, Sierra Leone, Tanganjika, Trinidad und Tobago, Uganda, Salomon-Inseln, Gilbert- und Ellice-Inseln, Sansibar, Windward-Inseln (Grenada, St. Lucia, St. Vincent, Dominica);
3. am 3. Jänner 1935: Südrhodesien;
 4. am 4. Juli 1936: Nordborneo, Brunei, Sarawak, Tonga;
 5. am 14. September 1938: Protektorat Aden;
 6. am 24. Feber 1938: Kolonie Aden;
 7. am 2. September 1957: Basutoland, Betschuanaland, Swasiland.

Text

1. KAPITEL GEGENSTAND - BEGRIFFSBESTIMMUNGEN.

Artikel 1.

(1) Dieses Abkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

(2) als (Anm.: Richtig: Als) „internationale Beförderung“ im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragschließenden Teile liegen oder, wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Hohen Vertragschließenden Teils liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragschließender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebietes nur eines Hohen Vertragschließenden Teiles ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.

(3) Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie bei der Anwendung dieses Abkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob der Beförderungsvertrag in der Form eines einzigen Vertrages oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist. Eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, daß ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Gebiet ein und desselben Staates zu erfüllen ist.

Artikel 2.

(1) Sind die Voraussetzungen des Artikels 1 gegeben, so gilt das Abkommen auch für Beförderungen, die der Staat oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechtes ausführen.

(2) Dieses Abkommen ist auf die Beförderung von Brief- und Paketpost nicht anzuwenden.

2. KAPITEL BEFÖRDERUNGSSCHEINE.

1. ABSCHNITT. - FLUGSCHEIN.

Artikel 3.

(1) Bei der Beförderung von Reisenden ist ein Flugschein auszustellen, der enthält:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung der Reisenden im Fall einer Reise, bei welcher der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung sowie für Verlust oder Beschädigung von Gepäck beschränkt.

(2) Der Flugschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, den Abschluß und die Bedingungen des Beförderungsvertrags. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne

Einfluß, wenn der Flugschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Besteigt jedoch der Reisende mit Zustimmung des Luftfrachtführers das Luftfahrzeug, ohne daß ein Flugschein ausgestellt worden ist, oder enthält der Flugschein nicht den in Absatz 1 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 berufen.

2. ABSCHNITT. - FLUGGEPÄCKSCHEIN.

Artikel 4.

(1) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck ist ein Fluggepäckschein auszustellen. Wenn der Fluggepäckschein mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, muß er enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles liegt, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.

(2) Der Fluggepäckschein beweist, bis zum Nachteil des Gegenteils, die Aufgabe des Reisegepäckes und die Bedingungen des Beförderungsvertrages. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages ist es ohne Einfluß, wenn der Fluggepäckschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Nimmt jedoch der Luftfrachtführer das Reisegepäck in seine Obhut, ohne einen Fluggepäckschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäckschein, wenn er mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, der in Absatz 1 Buchstabe c geforderte Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen.

3. ABSCHNITT. - LUFTFRACHTBRIEF.

Artikel 5.

(1) Bei der Beförderung von Gütern kann der Luftfrachtführer vom Absender die Ausstellung und Aushändigung eines Beförderungsscheins (Luftfrachtbrief) und der Absender vom Luftfrachtführer die Annahme dieser Urkunde verlangen.

(2) Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Frachtvertrages ist es ohne Einfluß, wenn der Luftfrachtbrief fehlt, in Verlust gerät oder nicht ordnungsmäßig ist; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens, jedoch unbeschadet der Bestimmung des Artikels 9.

Artikel 6.

(1) Der Luftfrachtbrief wird vom Absender in drei Ausfertigungen ausgestellt und mit dem Gute ausgehändigt.

(2) Das erste Stück trägt den Vermerk „für den Luftfrachtführer“; es wird vom Absender unterzeichnet. Das zweite Stück trägt den Vermerk „für den Empfänger“; es wird vom Absender und vom Luftfrachtführer unterzeichnet und begleitet das Gut. Das dritte Stück wird vom Luftfrachtführer unterzeichnet und nach Annahme des Gutes dem Absender ausgehändigt.

(3) Der Luftfrachtführer muß vor Verladung des Gutes in das Luftfahrzeug unterzeichnen.

(4) Die Unterschrift des Luftfrachtführers kann durch einen Stempel ersetzt, die des Absenders kann gedruckt oder durch einen Stempel ersetzt werden.

(5) Wird der Luftfrachtbrief auf Verlangen des Absenders vom Luftfrachtführer ausgestellt, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Luftfrachtführer als Beauftragter des Absenders gehandelt hat.

Artikel 7.

Besteht die Sendung aus mehreren Frachtstücken, so kann der Luftfrachtführer vom Absender die Ausstellung mehrerer Luftfrachtbriefe verlangen.

Artikel 8.

Der Luftfrachtbrief muß enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis für den Absender, daß die Beförderung, wenn der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Gütern beschränkt.

Artikel 9.

Wird ein Gut mit Zustimmung des Luftfrachtführers in das Luftfahrzeug verladen, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist, oder enthält der Luftfrachtbrief nicht den in Artikel 8 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen.

Artikel 10.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über das Gut, die er im Luftfrachtbrief angibt.

(2) Er haftet dem Luftfrachtführer für jeden Schaden, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer verantwortlich ist, dadurch erleidet, daß diese Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Artikel 11.

(1) Der Luftfrachtbrief erbringt den Beweis für den Abschluß des Vertrages, den Empfang des Gutes und die Beförderungsbedingungen; der Gegenbeweis ist zulässig.

(2) Die Angaben des Luftfrachtbriefes über Gewicht, Maße und Verpackung des Gutes sowie über die Anzahl der Frachtstücke gelten bis zum Beweis des Gegenteils als richtig. Die Angaben über Menge, Raumgehalt und Zustand des Gutes erbringen gegenüber dem Luftfrachtführer nur insoweit Beweis, als dieser sie in Gegenwart des Absenders nachgeprüft hat und dies auf dem Frachtbrief vermerkt ist, oder wenn es sich um Angaben handelt, die sich auf den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes beziehen.

Artikel 12.

(1) Der Absender ist unter der Bedingung, daß er alle Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllt, berechtigt, über das Gut in der Weise zu verfügen, daß er es an Abgangs- oder Bestimmungsort zurückgeben, unterwegs während einer Landung aufhalten, am Bestimmungsort oder unterwegs an eine andere Person als den im Luftfrachtbrief bezeichneten Empfänger abliefern, oder nach dem Abgangsflughafen zurückbringen läßt. Dieses Recht kann nur insoweit ausgeübt werden, als dadurch der Luftfrachtführer oder die anderen Absender nicht geschädigt werden. Der Absender ist zur Erstattung der durch die Ausführung der Verfügung entstehenden Kosten verpflichtet.

(2) Ist die Ausführung der Weisungen des Absenders unmöglich, so hat der Luftfrachtführer ihn unverzüglich zu verständigen.

(3) Entspricht der Luftfrachtführer den Weisungen des Absenders, ohne die Vorlage des diesem übergebenen Stückes des Luftfrachtbriefes zu verlangen, so haftet er unbeschadet seines Rückgriffs gegen den Absender dem rechtmäßigen Besitzer des Luftfrachtbriefes für den hieraus entstehenden Schaden.

(4) Das Recht des Absenders erlischt mit dem Zeitpunkt, in dem das Recht des Empfängers gemäß Artikel 13 entsteht. Es lebt wieder auf, wenn der Empfänger die Annahme des Luftfrachtbriefes oder des Gutes verweigert, oder wenn er nicht erreicht werden kann.

Artikel 13.

(1) Außer den Fällen des Artikels 12 ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt, vom Luftfrachtführer die Aushändigung des Luftfrachtbriefes und die Ablieferung des Gutes gegen Zahlung der geschuldeten Beträge und gegen Erfüllung der im Frachtbrief angegebenen Beförderungsbedingungen zu verlangen.

(2) Mangels abweichender Vereinbarung hat der Luftfrachtführer dem Empfänger die Ankunft des Gutes unverzüglich anzuzeigen.

(3) Ist der Verlust des Gutes vom Luftfrachtführer anerkannt oder ist das Gut nach Ablauf von 7 Tagen seit dem Tage, an dem es hätte eintreffen sollen, nicht eingetroffen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Luftfrachtführer geltend machen.

Artikel 14.

Der Absender und der Empfänger können, gleichviel ob sie für eigene oder fremde Rechnung handeln, die ihnen nach Artikel 12 und 13 zustehenden Rechte im eigenen Namen geltend machen, sofern sie die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage erfüllen.

Artikel 15.

(1) Die Beziehungen zwischen dem Absender und dem Empfänger sowie die Beziehungen Dritter, deren Rechte vom Absender oder vom Empfänger herrühren, werden durch die Vorschriften der Artikel 12, 13 und 14 nicht berührt.

(2) Jede von den Vorschriften der Artikel 12, 13 und 14 abweichende Vereinbarung muß auf dem Luftfrachtbrief vermerkt werden.

(3) Dieses Abkommen steht der Ausstellung eines begebaren Luftfrachtbriefes nicht entgegen.

Artikel 16.

(1) Der Absender ist verpflichtet, alle Auskünfte zu erteilen, die vor Aushändigung des Gutes an den Empfänger zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften erforderlich sind, und alle zu diesem Zweck notwendigen Begleitpapiere dem Luftfrachtbrief beizugeben. Der Absender haftet dem Luftfrachtführer für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Auskünfte und Papiere entstehen, es sei denn, daß dem Luftfrachtführer oder seinen Leuten ein Verschulden zur Last fällt.

(2) Der Luftfrachtführer ist nicht verpflichtet, diese Auskünfte und Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

3. KAPITEL

HAFTUNG DES LUFTFRACHTFÜHRERS

Artikel 17.

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

Artikel 18.

(1) Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck oder von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

(2) Der Ausdruck „Luftbeförderung“ im Sinne des vorstehenden Absatzes umfaßt den Zeitraum, während dessen das Reisegepäck oder die Güter sich auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder, bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Orte unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

(3) Der Zeitraum der Luftbeförderung umfaßt keine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden sei.

Artikel 19.

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht.

Artikel 20.

(1) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Vergütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

(2) (Anm.: Aufgehoben durch BGBl. Nr. 161/1971.)

Artikel 21.

Beweist der Luftfrachtführer, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, so kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechts entscheiden, daß der Luftfrachtführer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadenersatz verpflichtet ist.

Artikel 22.

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250.000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichtes die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen. Der Reisende kann jedoch mit dem Luftfrachtführer eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.

(2) a) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrag von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.

b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführter Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, ist auf einen Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden beschränkt.

(4) Die in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise den vom Kläger aufgewendeten Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit entspricht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der zugesprochene Schadenersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, denjenigen Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

(5) Die in diesem Artikel angegebenen Frankenbeträge beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65 1/2 Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung dieser Beträge in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Entscheidung.

Artikel 23.

(1) Jede Bestimmung des Beförderungsvertrages, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen oder die in diesem Abkommen bestimmte Haftsumme herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge; dieser bleibt den Vorschriften dieses Abkommens unterworfen.

(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Bestimmungen des Beförderungsvertrages über Verluste oder Beschädigungen, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.

Artikel 24.

(1) In den Fällen der Artikel 18 und 19 kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Abkommen vorgesehen sind.

(2) Die Vorschrift des vorstehenden Absatzes findet auch in den Fällen des Artikels 17 Anwendung. Die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und was für Rechte ihnen zustehen, wird hiedurch nicht berührt.

Artikel 25.

Die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

Artikel 25A

(1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach Artikel 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

(2) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, darf die genannten Haftsummen nicht übersteigen.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 26.

(1) Nimmt der Empfänger Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß sie in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend abgeliefert worden sind.

(62) (Anm: Richtig: (2)) Im Fall einer Beschädigung muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, aber jedenfalls bei Reisegepäck binnen sieben und bei Gütern binnen vierzehn Tagen nach der Annahme, dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muß die Anzeige binnen einundzwanzig Tagen, nach dem das Reisegepäck oder das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, erfolgen.

(3) Jede Beanstandung muß auf den Beförderungsschein gesetzt oder in anderer Weise schriftlich erklärt und innerhalb der dafür vorgesehenen Frist abgesandt werden.

(4) Wird die Anzeigefrist versäumt, so ist jede Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen, es sei denn, daß dieser arglistig gehandelt hat.

Artikel 27.

Stirbt der Schuldner, so kann der Anspruch auf Schadenersatz in den Grenzen dieses Abkommens gegen seine Rechtsnachfolger geltend gemacht werden.

Artikel 28.

(1) Die Klage auf Schadenersatz muß in dem Gebiet eines der Hohen Vertragsschließenden Teile erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung oder diejenige seiner Geschäftsstellen befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsortes.

(2) Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichtes.

Artikel 29.

(1) Die Klage auf Schadenersatz kann nur binnen einer Ausschlußfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.

(2) Die Berechnung der Frist bestimmt sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.

Artikel 30.

(1) Wird die Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer ausgeführt (Artikel 1 Abs. 3), so ist jeder von ihnen, der Reisende, Reisegepäck oder Güter annimmt, den Vorschriften dieses Abkommens unterworfen; er gilt als eine der Parteien des Beförderungsvertrages, soweit dieser sich auf den Teil der Beförderung bezieht, der unter seiner Leitung ausgeführt wird.

(2) Bei einer solchen Beförderung von Reisenden können der Reisende oder die sonst anspruchsberechtigten Personen nur den Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung

ausgeführt hat, in deren Verlauf der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist, es sei denn daß der erste Luftfrachtführer durch ausdrückliche Vereinbarung die Haftung für die ganze Reise übernommen hat.

(3) Handelt es sich um Reisegepäck oder Güter, so kann der Absender den ersten, der Empfänger, der die Auslieferung verlangen kann, den letzten und jeder von ihnen denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, welcher die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist. Diese Luftfrachtführer haften dem Absender und dem Empfänger als Gesamtschuldner.

4. KAPITEL BESTIMMUNGEN ÜBER GEMISCHTE BEFÖRDERUNGEN.

Artikel 31.

(1) Bei gemischten Beförderungen, die zum Teil durch Luftfahrzeuge, zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt werden, gelten die Bestimmungen dieses Abkommens nur für die Luftbeförderung und nur, wenn diese den Voraussetzungen des Artikels 1 entspricht.

(2) Keine Bestimmung des Abkommens hindert die Parteien, für den Fall einer gemischten Beförderung Bedingungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in den Luftbeförderungsschein aufzunehmen, sofern hinsichtlich der Luftbeförderung die Vorschriften dieses Abkommens beachtet werden.

5. KAPITEL ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN.

Artikel 32.

Alle Bestimmungen des Beförderungsvertrages und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, worin die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zuständigkeit von diesem Abkommen abweichende Regeln festsetzen, sind nichtig. Im Falle der Beförderung von Gütern sind jedoch Schiedsklauseln im Rahmen dieses Abkommens zulässig, wenn das Verfahren im Bezirk eines der im Artikel 28 Abs. 1 bezeichneten Gerichte stattfinden soll.

Artikel 33.

Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert den Luftfrachtführer, den Abschluß eines Beförderungsvertrages zu verweigern oder Beförderungsbedingungen festzusetzen, die nicht im Widerspruch mit den Vorschriften dieses Abkommens stehen.

Artikel 34.

Die Vorschriften der Artikel 3 bis 9 über die Beförderungsscheine sind nicht anzuwenden auf Beförderungen, die unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden.

Artikel 35.

Der Ausdruck „Tage“ im Sinne dieses Abkommens umfaßt auch die Sonn- und Feiertage.

Artikel 36.

Dieses Abkommen ist in französischer Sprache in einer einzigen Urschrift abgefaßt, die in den Archiven des Polnischen Ministeriums des Auswärtigen aufbewahrt bleiben soll. Die Polnische Regierung wird der Regierung jedes der Hohen Vertragsschließenden Teile eine beglaubigte Abschrift übermitteln.

Artikel 37.

(1) Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen in den Archiven des Polnischen Ministeriums des Auswärtigen niedergelegt werden, das der Regierung jedes der Hohen Vertragsschließenden Teile die erfolgte Niederlegung anzeigen wird.

(2) Dieses Abkommen tritt, nachdem es von fünf der Hohen Vertragsschließenden Teile ratifiziert ist, zwischen ihnen am neunzigsten Tage nach der Niederlegung der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft. Nach diesem Zeitpunkt tritt es zwischen den Hohen Vertragsschließenden Teilen, die es ratifiziert haben, und dem Hohen Vertragsschließenden Teil, der seine Ratifikationsurkunde niederlegt, am neunzigsten Tage nach dieser Niederlegung in Kraft.

(3) Die Regierung der Republik Polen wird der Regierung jedes der Hohen Vertragsschließenden Teile den Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens sowie den Tag der Niederlegung jeder Ratifikationsurkunde anzeigen.

Artikel 38.

- (1) Der Beitritt zu diesem Abkommen bleibt nach seinem Inkrafttreten allen Staaten offen.
- (2) Der Beitritt erfolgt durch eine Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung eines jeden der Hohen Vertragschließenden Teile hievon verständigen wird.
- (3) Der Beitritt wird mit dem neunzigsten Tage seit der Anzeige an die Regierung der Republik Polen wirksam.

Artikel 39.

- (1) Jeder der Hohen Vertragschließenden Teile kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung jedes der Hohen Vertragschließenden Teile hievon unverzüglich benachrichtigen wird, kündigen.
- (2) Diese Kündigung wird sechs Monate nach ihrer Erklärung wirksam, und zwar nur bezüglich des Vertragsteils, der sie ausgesprochen hat.

Artikel 40.

- (1) Die Hohen Vertragschließenden Teile können bei der Unterzeichnung, der Niederlegung der Ratifikationsurkunden oder anlässlich ihres Beitritts erklären, daß die Annahme dieses Abkommens sich nicht auf die Gesamtheit oder irgendeinen Teil ihrer Kolonien, Protektorate oder der unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes andere unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehende Gebiet bezieht.
- (2) Sie können demgemäß späterhin im Namen der Gesamtheit oder irgendeinen Teiles ihrer Kolonien, Protektorate oder der unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes anderen unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehenden Gebietes ihren Beitritt gesondert erklären.
- (3) Sie können ferner dieses Abkommen unter Beachtung seiner Bestimmungen für die Gesamtheit oder irgendeinen Teil ihrer Kolonien, Protektorate oder die unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes andere unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehende Gebiet gesondert kündigen.

Artikel 40A

- (1) In Artikel 37 Abs. 2 und Artikel 40 Abs. 1 hat der Ausdruck „Hoher Vertragschließender Teil“ die Bedeutung „Staat“. In allen anderen Fällen ist unter dem Ausdruck „Hoher Vertragschließender Teil“ ein Staat zu verstehen, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Abkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.
- (2) Im Sinne dieses Abkommens umfaßt das Wort „Gebiet“ nicht nur das Heimatgebiet eines Staates, sondern auch alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

Artikel 41.

Jeder der Hohen Vertragschließenden Teile ist befugt, frühestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens den Zusammentritt einer neuen Internationalen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Abkommens herbeizuführen. Er hat sich zu diesem Zweck an die Regierung der Französischen Republik zu wenden, welche die zur Vorbereitung dieser Konferenz erforderlichen Maßnahmen treffen wird.

Dieses Abkommen liegt bis zum 31. Jänner 1930 zur Zeichnung auf. Geschehen zu Warschau am 12. Oktober 1929.

ZUSATZPROTOKOLL.

Zu Artikel 2.

Die Hohen Vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, bei der Ratifikation oder dem Beitritt zu erklären, daß die Vorschrift des Artikels 2 Abs. 1 dieses Abkommens keine Anwendung auf internationale Luftbeförderungen finden soll, die unmittelbar durch den Staat, seine Kolonien, Protektorate, die unter seinem Mandat stehenden Gebiete oder andere unter seiner Staatshoheit, Oberhoheit oder Herrschaft stehende Gebiete ausgeführt werden.