

# **Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr**

**(Warschauer Abkommen - Warsaw Convention) vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II S. 1039)**

**in der Fassung vom 19. Mai 2016 (BGBl. Nr. 286/1961)**

## **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 Fluggepäcksschein auszustellen. Wenn der Fluggepäcksschein 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 Fluggepäcksschein 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 Fluggepäcksschein 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 Fluggepäcksschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäcksschein, 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 Bestimmungslughafen sich 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 Luftfahrzeuges 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 hierdurch 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, nachdem 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 Vertragschließenden 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 Vertragschließenden 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, dass der Regierung jedes der Hohen Vertragschließenden Teile die erfolgte Niederlegung anzeigen wird.

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