

432 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX. GP.

13. 6. 1961

Regierungsvorlage

(Translation)

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL. SIGNÉE A VARSOVIE, LE 12 OCTOBRE 1929.

**CHAPITRE PREMIER.
OBJET — DÉFINITIONS.**

Article premier.

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2. Est qualifié « transport international », au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des Parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR. SIGNED AT WARSAW, OCTOBER 12, 1929.

**CHAPTER I.
SCOPE.—DEFINITIONS.**

Article 1.

1. This Convention applies to all international carriage of persons, luggage or goods performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purpose of this Convention the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory of a single High Contracting Party, if there is an agreed stopping place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that Power is not a party to this Convention. A carriage without such an agreed stopping place between terri-

(Übersetzung)

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

**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 „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 Vertragsschließenden Teile liegen, oder wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Vertragsteiles liegen, aber eine Zwischenlandung in einem Gebiete vorgesehen ist, das unter der Staatshoheit, der Oberhoheit, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft eines anderen der Hohen Vertragsschließenden Teile oder eines Nichtvertragsstaates steht.

2

même Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie contractante.

Article 2.

1. La convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article premier.

2. Sont exceptés de l'application de la présente convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

TITRE DE TRANSPORT.

SECTION I. — BILLET DE PASSAGE.

Article 3.

1. Dans le transport de voyageurs, le transporteur est

teries subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be international for the purposes of this Convention.

3. A carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party.

Article 2.

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. This Convention does not apply to carriage performed under the terms of any international postal Convention.

CHAPTER II.

DOCUMENTS OF CARRIAGE.

SECTION I.—PASSENGER TICKET.

Article 3.

1. For the carriage of passengers the carrier delivers a

Erfolgt die Beförderung ohne eine solche Zwischenlandung zwischen Gebieten, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teiles unterstehen, so gilt sie nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.

(3) Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie für die Anwendbarkeit 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 oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist. Eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, daß einer oder eine Reihe der Verträge ausschließlich in Gebieten auszuführen sind, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft eines und desselben Hohen Vertragsschließenden Teiles unterstehen.

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) Auf Beförderungen, die unter der Herrschaft internationaler Vereinbarungen über den Postverkehr ausgeführt werden, findet dieses Abkommen keine Anwendung.

2. KAPITEL.

BEFÖRDERUNGSSCHEINE.

1. ABSCHNITT. — FLUGSCHEIN.

Artikel 3.

(1) Bei einer Beförderung von Reisenden hat der Luftfracht-

tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- a) Le lieu et la date de l'émission;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

2. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION II. — BULLETIN DE BAGAGES.

Article 4.

1. Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2. Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

passenger ticket which shall contain the following particulars:

- (a) The place and date of issue;
- (b) The place of departure and of destination;
- (c) The agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right, the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;
- (d) The name and address of the carrier or carriers;
- (e) A statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

2. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

SECTION 2.—LUGGAGE TICKET.

Article 4..

1. For the carriage of luggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a luggage ticket.

2. The luggage ticket shall be made out in duplicate, one part for the passenger and the other part for the carrier.

fürher einen Flugschein auszustellen, der folgende Angaben enthalten soll:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) Abgangs- und Bestimmungsort;
- c) die vorgesehenen Zwischenlandungen; der Luftfrachtführer kann sich jedoch vertraglich ausbedingen, daß er sie beim Vorliegen zwingender Gründe ändern darf, ohne daß die Beförderung hiedurch ihre Eigenschaft als internationale Beförderung verliert;
- d) Namen und Anschrift des oder der Luftfrachtführer;
- e) die Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung dieses Abkommens unterliegt.

(2) Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages ist es ohne Einfluß, wenn der Flugschein fehlt, in Verlust gerät oder nicht ordnungsmäßig ist; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Hat jedoch der Luftfrachtführer den Reisenden zugelassen, ohne daß ein Flugschein ausgestellt worden ist, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

2. ABSCHNITT. — FLUGGEPÄCKSCHEIN.

Artikel 4.

(1) Bei der Beförderung von Reisegepäck hat der Luftfrachtführer einen Fluggepäcksschein auszustellen, soweit es sich nicht um kleine Gegenstände zum persönlichen Gebrauch handelt, die der Reisende in seiner Obhut behält.

(2) Der Fluggepäcksschein wird in zwei Stücken ausgefertigt; das eine ist für den Reisenden, das andere für den Luftfrachtführer bestimmt.

4

3. Il doit contenir les mentions suivantes:

- a) Le lieu et la date de l'émission;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) Le numéro du billet de passage;
- e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
- f) Le nombre et le poids des colis;
- g) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
- h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

4. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION III. — LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN.

Article 5.

1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé: « lettre de transport aérien »; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre

3. The luggage ticket shall contain the following particulars:

- (a) The place and date of issue;
- (b) The place of departure and of destination;
- (c) The name and address of the carrier or carriers;
- (d) The number of the passenger ticket;
- (e) A statement that delivery of the luggage will be made to the bearer of the luggage ticket;
- (f) The number and weight of the packages;
- (g) The amount of the value declared in accordance with Article 22 (2);
- (h) A statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

4. The absence, irregularity or loss of the luggage ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts luggage without a luggage ticket having been delivered, or if the luggage ticket does not contain the particulars set out at (d) (f) and (h) above, the carrier shall not be entitled to avail himself of those provisions of the Convention which exclude or limits his liability.

SECTION 3.—AIR CONSIGNMENT NOTE.

Article 5.

1. Every carrier of goods has the right to require the consignor to make out and over to him a document called an "air consignment note"; every consignor has the right to require the carrier to accept this document.

2. The absence, irregularity or loss of this document does

(3) Der Fluggepäckschein soll folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) Abgangs- und Bestimmungsort;
- c) Namen und Anschrift des oder der Luftfrachtführer;
- d) die Nummern des Flug-scheines;
- e) die Angabe, daß das Gepäck dem Inhaber des Gepäckscheines ausgeliefert wird;
- f) Anzahl und Gewicht der Gepäckstücke;
- g) den Betrag des gemäß Artikel 22 Absatz 2 deklarierten Wertes;
- h) die Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung dieses Abkommens unterliegt.

(4) Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Fluggepäckschein fehlt, in Verlust gerät oder nicht ordnungsmäßig ist; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Hat jedoch der Luftfrachtführer das Reisegepäck angenommen, ohne einen Fluggepäckschein auszustellen, oder enthält der Schein nicht die unter d), f), h) vorgesehenen Angaben, so kann der Luftfrachtführer sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

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

n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6.

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2. Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4. La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, subject to the provisions of Article 9, be none the less governed by the rules of this Convention.

Article 6.

1. The air consignment note shall be made out by the consignor in three original parts and be handed over with the goods.

2. The first part shall be marked "for the carrier," and shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier and shall accompany the goods. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor after the goods have been accepted.

3. The carrier shall sign on acceptance of the goods.

4. The signature of the carrier may be stamped; that of the consignor may be printed or stamped.

5. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air consignment note, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7.

The carrier of goods has the right to require the consignor to make out separate consignment notes when there is more than one package.

Article 8.

The air consignment note shall contain the following particulars:

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) Die Unterzeichnung durch den Luftfrachtführer muß unverzüglich nach Annahme des Gutes erfolgen.

(4) Die Unterschrift des Luftfrachtführeres 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 soll folgende Angaben enthalten:

6

a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;	(a) The place and date of its execution;	a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) Les points de départ et de destination;	(b) The place of departure and of destination;	b) Abgangs- und Bestimmungsort;
c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;	(c) The agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;	c) die vorgesehenen Zwischenlandungen; der Luftfrachtführer kann sich jedoch vertraglich ausbedingen, daß er sie beim Vorliegen zwingender Gründe ändern darf, ohne daß die Beförderung hierdurch ihre Eigenschaft als internationale Beförderung verliert;
d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;	(d) The name and address of the consignor;	d) Namen und Anschrift des Absenders;
e) Le nom et l'adresse du premier transporteur;	(e) The name and address of the first carrier;	e) Namen und Anschrift des ersten Luftfrachtführers;
f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;	(f) The name and address of the consignee, if the case so requires;	f) Namen und Anschrift des Empfängers, wenn dieser benannt ist;
g) La nature de la marchandise;	(g) The nature of the goods;	g) die Art des Gutes;
h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;	(h) The number of the packages, the method of packing and the particular marks or numbers upon them;	h) Anzahl, Art und Verpackung und die besonderen Merkzeichen oder Nummern der Frachtstücke;
i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;	(i) The weight, the quantity and the volume or dimensions of the goods;	i) Gewicht, Menge, Raumgehalt oder Maße des Gutes;
j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage;	(j) The apparent condition of the goods and of the packing;	j) den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes und der Verpackung;
k) Le prix du transport, s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;	(k) The freight, if it has been agreed upon, the date and place of payment, and the person who is to pay it;	k) den Beförderungspreis, wenn er vereinbart ist, sowie Zeit und Ort der Zahlung und die Person des Zahlungspflichtigen;
l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;	(l) If the goods are sent for payment on delivery, the price of the goods, and, if the case so requires, the amount of the expenses incurred;	l) bei Nachnahmesendungen: den Preis des Gutes und gegebenenfalls den Betrag der Nachnahmekosten;
m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;	(m) The amount of the value declared in accordance with Article 22 (2);	m) den Betrag des gemäß Artikel 22 Absatz 2 deklarierten Wertes;
n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;	(n) The number of parts of the air consignment note;	n) die Angabe, in wieviel Stücken der Luftfrachtbrief ausgestellt ist;
o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;	(o) The document handed to the carrier to accompany the air consignment note;	o) ein Verzeichnis der dem Luftfrachtführer übergebenen Begleitpapiere;

p) Le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10.

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11.

1. La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en pré-

(p) The time fixed for the completion of the carriage and a brief note of the route to be followed, if these matters have been agreed upon;

(q) A statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

Article 9.

If the carrier accepts goods without an air consignment note having been made out, or if the air consignment note does not contain all the particulars set out in Article 8 (a) to (i) inclusive and (q), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

Article 10.

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the goods which he inserts in the air consignment note.

2. The consignor will be liable for all damage suffered by the carrier or any other person by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the said particulars and statements.

Article 11.

1. The air consignment note is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the receipt of the goods and of the conditions of carriage.

2. The statements in the air consignment note relating to the weight, dimensions and packing of the goods, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the goods do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated

p) die Beförderungsfrist und eine kurze Bezeichnung des Reisewegs (über ...), sofern sie vereinbart sind;

q) die Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung dieses Abkommens unterliegt.

Artikel 9.

Hat der Luftfrachtführer das Gut angenommen, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist, oder enthält der Frachtbrief nicht alle im Artikel 8 Buchstabe a) bis i) und q) bezeichneten Angaben, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

Artikel 10.

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

(2) Er haftet für den Schaden, den der Luftfrachtführer oder ein Dritter dadurch erleidet, daß diese Angaben 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

sence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12.

1. L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

in the air consignment note to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the goods.

Article 12.

1. Subject to his liability to carry out all his obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the goods by withdrawing them at the aerodrome of departure or destination, or by stopping them in the course of the journey on any landing, or by calling for them to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee named in the air consignment note, or by requiring them to be returned to the aerodrome of departure. He must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and he must repay any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the orders of the consignor the carrier must so inform him forthwith.

3. If the carrier obeys the orders of the consignor for the disposition of the goods without requiring the production of the part of the air consignment note delivered to the latter, he will be liable, without prejudice to his right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air consignment note.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the consignment note or the goods, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

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 Bestimmungsflughafen 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.

Article 13.

1. Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits que leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 13.

1. Except in the circumstances set out in the preceding Article, the consignee is entitled, on arrival of the goods at the place of destination, to require the carrier to hand over to him the air consignment note and to deliver the goods to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage set out in the air consignment note.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the goods arrive.

3. If the carrier admits the loss of the goods, or if the goods have not arrived at the expiration of seven days after the date on which they ought to have arrived, the consignee is entitled to put into force against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14.

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given them by Articles 12 and 13, each in his own name, whether he is acting in his own interest or in the interest of another, provided that he carries out the obligations imposed by the contract.

Article 15.

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor or the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air consignment note.

Artikel 13.

(1) Außer den Fällen des Artikels 12 ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt, vom Luftfrachtführer die Aushändigung des Luftfrachtbriefs 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.

10

Article 16.

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

**CHAPITRE III.
RESPONSABILITÉ DU
TRANSPORTEUR.**

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18.

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit

Article 16.

1. The consignor must furnish such information and attach to the air consignment note such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police before the goods can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier or his agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

**CHAPTER III.
LIABILITY OF THE
CARRIER.**

Article 17.

The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

Article 18.

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the luggage or goods are in charge of the carrier, whether in an aerodrome

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 LUFT-
FRACHTFÜHRERS.**

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

dans un aéroport ou à bord d'un aéronef, ou dans un lieu quelconque, en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

1. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21.

1. Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a con-

tributed on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.

3. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air.

Article 19.

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.

Article 20.

1. The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

2. In the carriage of goods and luggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.

Article 21.

If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court

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) Bei dieser Beförderung von Gütern und Reisegepäck tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation der Luftfahrzeuges entstanden ist und daß er und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben.

Artikel 21.

Beweist der Luftfrachtführer, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Ent-

12

tribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22.

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4. Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

Article 22.

1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5000 francs per passenger.

4. The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of $65\frac{1}{2}$ milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figures.

stehung 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 125.000 Franken. Kann nach dem heimischen Recht des angerufenen Gerichts 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) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck oder Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrage 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.

(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 oben angegebenen Beträge sind in französischen Franken im Werte von $65\frac{1}{2}$ Milligramm Gold von $\frac{900}{1000}$ Feingehalt ausgedrückt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 24.

1. Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention.

2. Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25.

1. Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26.

1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve

Article 23.

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 24.

1. In the cases covered by Articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

2. In the cases covered by Article 17 the provisions of the preceding paragraph also apply, without prejudice to the questions as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

Article 25.

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

2. Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

Article 26.

1. Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods without complaint is *prima facie* evidence that the

Artikel 23.

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.

Artikel 24.

(1) In den Fällen 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.

(1) Hat der Luftfrachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

(2) Das gleiche gilt, wenn der Schaden unter denselben Voraussetzungen von einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen verursacht worden ist.

Artikel 26.

(1) Nimmt der Empfänger Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet,

14

contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4. A défaut de protestation dans les délais prévus toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28.

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

same have been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within three days from the date of receipt in the case of luggage and seven days from the date of receipt in the case of goods. In the case of delay the complaint must be made at the latest within fourteen days from the date on which the luggage or goods have been placed at his disposal.

3. Every complaint must be made in writing upon the document of carriage or by separate notice in writing despatched within the times aforesaid.

4. Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part.

Article 27.

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his estate.

Article 28.

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident, or has his principal place of business, or has an establishment by which the contract has been made or before the Court having jurisdiction at the place of destination.

2. Questions of procedure shall be governed by the law of the Court seised of the case.

daß sie in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend abgeliefert worden sind.

(2) Im Falle einer Beschädigung muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, aber jedenfalls bei Reisegepäck binnen 3 Tagen, bei Gütern spätestens binnen 7 Tagen nach der Annahme dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muß die Anzeige spätestens 14 Tage, 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 Schadensersatz in den Grenzen dieses Abkommens gegen seine Rechtsnachfolger geltend gemacht werden.

Artikel 28.

(1) Die Klage auf Schadensersatz 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.

Article 29.

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

1. Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des Parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront soli-

Article 29.

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating the period of limitation shall be determined by the law of the Court seised of the case.

Article 30.

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in the third paragraph of Article 1, each carrier who accepts passengers, luggage or goods is subjected to the rules set out in this Convention, and is deemed to be one of the contracting parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under his supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or his representative can take action only against the carrier who performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards luggage or goods, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier who performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay

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 ein-

dairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

**CHAPITRE IV.
DISPOSITIONS RELATIVES
AUX TRANSPORTS COM-
BINÉS.**

Article 31.

1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les Parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

**CHAPITRE V.
DISPOSITIONS GÉNÉRALES
ET FINALES.**

Article 32.

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les Parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un trans-

took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

**CHAPTER IV.
PROVISIONS RELATING TO
COMBINED CARRIAGE.**

Article 31.

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of the Convention apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

**CHAPTER V.
GENERAL AND FINAL
PROVISIONS.**

Article 32.

Any clause contained in the contract and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless for the carriage of goods arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place within one of the jurisdictions referred to in the first paragraph of Article 28.

Article 33.

Nothing contained in this Convention shall prevent the

getreten ist. Diese Luftfrachtführer haften dem Absender und dem Empfänger als Gesamtschuldner.

**4. KAPITEL.
BESTIMMUNGEN ÜBER GE-
MISCHTE BEFÖRDERUN-
GEN.**

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 dieses 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 VORSCHRIF-
TEN UND SCHLUSSBESTIM-
MUNGEN.**

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 Luft-

porteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 34.

La présente convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

Article 37.

I. La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

2. Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième

carrier either from refusing to enter into any contract of carriage, or from making regulations which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 34.

This Convention does not apply to international carriage by air performed by way of experimental trial by air navigation undertakings with the view to the establishment of a regular line of air navigation, nor does it apply to carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.

Article 35.

The expression "days" when used in this Convention means current days not working days.

Article 36.

The Convention is drawn up in French in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland and of which one duly certified copy shall be sent by the Polish Government to the Government of each of the High Contracting Parties.

Article 37.

1. This Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland, which will notify the deposit to the Government of each of the High Contracting Parties.

2. As soon as this Convention shall have been ratified by five of the High Contracting Parties it shall come into force as between them on the ninetieth day

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

Artikel 34.

Dieses Abkommen ist nicht anwendbar

1. auf internationale Luftbeförderungen, die von einem Luftfahrtunternehmen als erste Versuche zur Errichtung planmäßig zu betreibender Luftverkehrslinien ausgeführt werden,

2. 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 Nie-

jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt dixième jour après son dépôt.

3. Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38.

1. La présente convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2. L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

3. L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39.

1. Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40.

1. Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de

after the deposit of the fifth ratification. Thereafter it shall come into force between the High Contracting Parties who shall have ratified and the High Contracting Party who deposits his instrument of ratification on the ninetieth day after the deposit.

3. It shall be the duty of the Government of the Republic of Poland to notify to the Government of each of the High Contracting Parties the date on which this Convention comes into force as well as the date of the deposit of each ratification.

Article 38.

1. This Convention shall, after it has come into force, remain open for accession by any State.

2. The accession shall be effected by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will inform the Government of each of the High Contracting Parties thereof.

3. The accession shall take effect as from the ninetieth day after the notification made to the Government of the Republic of Poland.

Article 39.

1. Any one of the High Contracting Parties may denounce this Convention by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will at once inform the Government of each of the High Contracting Parties.

2. Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the Party who shall have proceeded to denunciation.

Article 40.

1. Any High Contracting Party may, at the time of sig-

derlegung 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 aller Staaten offen.

(2) Der Beitritt erfolgt durch eine Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung eines jeden der Hohen Vertragsschließenden 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 Vertragsschließenden Teile kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung jedes der Hohen Vertragsschließenden 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 Vertragsschließenden Teile können bei

la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

2. En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leur colonies, protectorats, territoire sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3. Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

nature or of deposit of ratification or of accession declare that the acceptance which he gives to this Convention does not apply to all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate, or any other territory subject to his sovereignty or his authority, or any territory under his suzerainty.

2. Accordingly any High Contracting Party may subsequently accede separately in the name of all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate or any other territory subject to his sovereignty or to his authority or any territory under his suzerainty which has been thus excluded by his original declaration.

3. Any High Contracting Party may denounce this Convention, in accordance with its provisions separately or for all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate or any other territory subject to his sovereignty or to his authority, or any other territory under his suzerainty.

Article 41.

Any High Contracting Party shall be entitled not earlier than two years after the coming into force of this Convention to call for the assembling of a new international Conference in order to consider any improvements which may be made in this Convention. To this end he will communicate with the Government of the French Republic which will take the necessary measures to make preparations for such Conference.

This Convention done at Warsaw on the 12th October, 1929, shall remain open for signature until the 31st January, 1930.

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 41.

Jeder der Hohen Vertragsschließenden 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.

**PROTOCOLE
ADDITIONNEL.****Ad Article 2.**

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa premier, de la présente convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

**ADDITIONAL
PROTOCOL.****(With reference to Article 2.)**

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to declare at the time of ratification or of accession that the first paragraph of Article 2 of this Convention shall not apply to international carriage by air performed directly by the State, its colonies, protectorates or mandated territories or by any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority.

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.

Erläuternde Bemerkungen

I.

Allgemeiner Teil.

Ein erster Vorentwurf eines Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wurde von der französischen Regierung schon der ersten Luftprivatrechtskonferenz vorgelegt, die vom 26. Oktober bis 6. November 1925 in Paris stattfand. Dieser Entwurf wurde in den darauffolgenden Jahren von einem eigens eingesetzten Expertenkomitee behandelt und war schließlich Gegenstand von Verhandlungen in Warschau vom 4. bis 12. Oktober 1929. An diesen Verhandlungen nahmen Vertreter von 33 Staaten, darunter auch Vertreter der Republik Österreich, teil. Das Abkommen wurde am 12. Oktober 1929 von den Vertretern einer Reihe von Staaten, darunter auch von denen Österreichs, unterzeichnet. Noch im Jahre 1929 wurde die amtliche deutsche Übersetzung des Abkommens, dessen authentischer Text französisch ist, zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz vereinbart.

Das Abkommen vereinheitlicht für bestimmte internationale Luftbeförderungen (zum Geltungsbereich siehe die Ausführungen weiter unten) die Vorschriften über den Beförderungsvertrag, insbesondere diejenigen über die Beförderungsurkunde und über die Haftung des Frachtführers.

Das Abkommen wurde bis zur Besetzung Österreichs durch Deutschland im Jahre 1938 von Österreich nicht ratifiziert. Das Deutsche Reich hatte es schon im Jahre 1933 ratifiziert; das Abkommen wurde im DRGBl. 1933 II S. 1039 kundgemacht. Nach der Besetzung Österreichs durch Deutschland galt das Abkommen auf Grund der Zweiten Verordnung über die Einführung des deutschen Luftrechtes vom 5. Juni 1939, DRGBl. I S. 1006, und des § 29 h des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 26. Jänner 1943, DRGBl. I S. 69, als innerstaatliche Norm auch für Österreich. Es ist jedoch hinsichtlich Österreichs als völkerrechtlicher Vertrag bisher nicht in Kraft getreten.

Der oben genannte § 29 h des Luftverkehrsgesetzes ist nicht ausdrücklich aufgehoben worden. Er spricht aus, daß das Warschauer Abkommen und das zu seiner Durchführung ergangene Gesetz vom 15. Dezember 1933 gelte, wenn der Schaden bei einer zwischenstaatlichen Luftbeförderung im Sinne des Warschauer Abkommens entstanden sei. Diese Bestimmung hat wiederholt die Frage aufgeworfen, ob das Warschauer Abkommen nicht in Österreich seit dem Jahre 1945 als innerstaatliche Vorschrift weiter in Geltung steht. Da sich zu dieser Frage eine einheitliche Meinung nicht herausgebildet hat (siehe Stanzl: OJZ. 1955 S. 673, Ebner: Österreich und das Warschauer Abkommen, ZVR 1956 S. 149; Lenz: Das Recht der österreichischen Zivilluftfahrt nach dem Luftfahrtgesetz [1957], ÖJZ. 1958 S. 451 Anm. 9 a; Kapfer: ABGB, Anm. 26 S. 967), ist die Weitergeltung des Warschauer Abkommens als innerstaatliche Vorschrift zweifelhaft. Selbst wenn man aber eine solche Weitergeltung bejahen wollte, wäre damit praktisch nicht viel gewonnen. Immer würde nämlich der § 29 a des Luftverkehrsgesetzes verlangen, daß der Schaden bei einer zwischenstaatlichen Luftbeförderung im Sinne des Warschauer Abkommens entstanden sei. Eine solche zwischenstaatliche Luftbeförderung liegt aber nur dann vor, wenn nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort in den Gebieten von zwei der vertragschließenden Teile liegen oder doch eine Zwischenlandung in einem Gebiet vorgesehen ist, das unter der Hoheit eines vertragschließenden Teiles steht. Da Österreich keinesfalls als vertragschließender Teil angesehen werden kann, würde die Vereinbarung eines in Österreich gelegenen Abgangsorts oder Bestimmungsorts niemals eine internationale Beförderung begründen. Noch ein zweites Hindernis steht der praktischen Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens als innerstaatlicher Vorschrift in Österreich entgegen. Nach Art. 28 des Warschauer Abkommens müssen Klagen auf Schadenersatz

in dem Gebiet eines der vertragschließenden Teile erhoben werden. In den wenigen denkbaren Fällen, in denen österreichisches Recht und damit das Warschauer Abkommen als innerstaatliche österreichische Vorschrift anwendbar wäre, könnte daher die gerichtliche Durchsetzung der Ansprüche nicht in Österreich bewirkt werden, weil eben Österreich nicht zu den vertragschließenden Teilen zählt.

Um dem Warschauer Abkommen für den österreichischen Rechtsbereich tatsächlich Wirksamkeit zu verleihen, ist die Ratifizierung dieses Abkommens durch Österreich erforderlich. Die Vorschriften der §§ 29 a bis 30 des Luftverkehrsgesetzes sind zwar dem Warschauer Abkommen nachgebildet, sie decken sich jedoch nicht in allen Grundsätzen mit diesem zwischenstaatlichen Vertragswerk; am meisten sticht hierbei hervor, daß die Haftungshöchstbeträge nach dem Warschauer Abkommen erheblich höher liegen als die des rezipierten Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des § 151 des Luftfahrtgesetzes. Das Warschauer Abkommen ist damit, insoweit als man nicht nach den obigen Ausführungen seine teilweise Geltung als innerstaatliche Vorschrift annehmen kann, in zahlreichen Punkten gesetzändernd.

Durch die Mitgliedschaft beim Warschauer Abkommen entstehen der Republik Österreich keine wie immer gearteten Kosten.

II.

Besonderer Teil.

Zu Artikel 1:

Dieser Artikel enthält die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Abkommens (Einzelheiten bezüglich des Geltungsbereiches regeln auch die Artikel 2 und 34 sowie das Zusatzprotokoll; siehe weiter unten). Das Abkommen gilt für internationale Beförderungen von Personen, Reisegepäck oder Güter, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt durchgeführt werden. Die Voraussetzung der Engtlichkeit der Beförderung fällt bei Beförderungen durch Luftfahrtunternehmen weg. Als internationale Beförderung im Sinne des Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der sich der Abgangs- und der Bestimmungs-ort in den Gebieten zweier verschiedener Vertragsstaaten oder in dem Gebiet eines einzigen Vertragsstaates befinden, wenn in letzterem Fall eine Zwischenlandung in einem anderen Staat, gleich ob Vertragsstaat oder nicht, vorgesehen ist. Bei der Beurteilung der Kriterien einer internationalen Beförderung im Sinne des Abkommens kommt es nicht auf die tatsächliche Durchführung der Beförderung, sondern nur auf die Vereinbarung der Par-

teilen hinsichtlich dieser Durchführung an. Eine Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer gilt für die Anwendbarkeit des Abkommens als eine einzige Beförderung, wenn sie von den Parteien, gleich ob in der Form eines Vertrages oder mehrerer Verträge, als einheitliche Leistung vereinbart worden ist.

Hierbei ist unter dem Luftfrachtführer die Person zu verstehen, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Das müßte theoretisch nicht der Halter des Luftfahrzeuges im Sinne der §§ 29 a ff. des rezipierten Luftverkehrsgesetzes bzw. des § 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, sein. In der Lehre wird freilich die Meinung vertreten, es müsse im Sinn einer einheitlichen Auslegung der Halter dem Luftfrachtführer des Warschauer Abkommens gleichgesetzt werden.

Zu Artikel 2:

Beförderungen durch den Staat oder andere juristische Personen des öffentlichen Rechts sind, soweit die Vertragsstaaten nicht von dem im Zusatzprotokoll vorgesehenen Vorbehalt Gebrauch machen, von der Anwendung des Abkommens nicht ausgeschlossen, wohl aber Beförderungen, die internationalen Vereinbarungen über den Postverkehr unterliegen.

Zu Artikel 3:

Bei der Beförderung von Reisenden hat der Luftfrachtführer einen Flugschein auszustellen, der die in diesem Artikel abgeführten Angaben zu enthalten hat. Das Fehlen, der Verlust oder die Mangelhaftigkeit des Flugscheines berühren weder den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages noch die Anwendbarkeit des Abkommens. Hat jedoch der Luftfrachtführer den Reisenden ohne Ausstellung eines Flugscheines zur Beförderung zugelassen, so verliert er das Recht, sich auf die Bestimmungen des Abkommens zu berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

Zu Artikel 4:

Dieser Artikel enthält eine Artikel 3 entsprechende Regelung für die Ausstellung des Fluggepäckscheines. Der Luftfrachtführer verliert jedoch das Recht, sich auf den Haftungsausschluß oder die Haftungsbeschränkung nach dem Abkommen zu berufen, nicht nur, wenn er keinen Fluggepäckschein ausgestellt hat, sondern auch dann, wenn der Schein keine Nummer trägt oder wenn Anzahl und Gewicht der Gepäckstücke nicht angeführt sind oder die Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt, fehlt.

Zu Artikel 5:

Ist der Luftfrachtführer verpflichtet, für die Beförderung von Reisenden und von Gepäck Beförderungsurkunden auszustellen, so kann er seinerseits bei der Beförderung von Gütern vom Absender die Ausstellung und Aushändigung eines Luftfrachtbriefes und dieser von ihm die Annahme der genannten Urkunde verlangen. Der Bestand und die Wirksamkeit des Frachtvertrages sowie die Anwendbarkeit des Abkommens sind vor dem Luftfrachtbrief ebenso unabhängig wie von den in den Artikeln 3 und 4 behandelten Urkunden. Die Folgen des Fehlens oder der Mangelhaftigkeit des Luftfrachtbriefes hinsichtlich des Haftungsausschlusses und der Haftungsbegrenzung des Frachtführers regelt Artikel 9.

Zu Artikel 6:

Dieser Artikel enthält Einzelheiten über die drei auszustellenden Ausfertigungen des Luftfrachtbriefes und deren Unterzeichnung. Ferner wird die widerlegbare Vermutung ausgesprochen, daß der Luftfrachtführer als Beauftragter des Absenders handelt, wenn er auf dessen Verlangen den Luftfrachtbrief ausstellt.

Zu Artikel 7:

Besteht die Sendung aus mehreren Frachtstücken, so kann sich der Luftfrachtführer mit einem einzigen Luftfrachtbrief begnügen, er kann aber auch vom Absender die Ausstellung mehrerer Luftfrachtbriefe verlangen.

Zu Artikel 8:

Dieser Artikel zählt die Angaben auf, die der Luftfrachtbrief enthalten soll.

Zu Artikel 9:

Als Folge der Annahme des Gutes durch den Luftfrachtführer, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist (Artikel 5), oder der Mangelhaftigkeit des Frachtbriefes hinsichtlich einer Reihe der im Artikel 8 vorgesehenen Angaben — so insbesondere des Fehlens der Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt — wird dem Luftfrachtführer das Recht genommen, sich auf die Bestimmungen des Abkommens zu berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

Diese Bestimmung stellt eine Sanktion dar, um den Luftfrachtführer zu verhalten, kein Gut ohne Luftfrachtbrief oder mit einem nur mangelhafte Angaben enthaltenden Luftfrachtbrief anzunehmen. Das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit des Luftfrachtbriefes muß,

damit die oben angeführten rechtlichen Folgen eintreten, nicht Ursache des Schadens gewesen sein.

Zu Artikel 10:

Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben und Erklärungen über das Gut im Luftfrachtbrief. Er haftet für jeden Schaden des Luftfrachtführers oder eines Dritten, der dadurch unmittelbar oder mittelbar geschädigt wird, daß die Angaben unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Zu Artikel 11:

Das Bestehen und der Inhalt des Luftfrachtbriefes stellen widerlegliche Vermutungen für den Abschluß des Frachtvertrages, die Übergabe des Gutes, die Beförderungsbedingungen sowie Gewicht, Maß und Verpackung des Gutes und Anzahl der Frachtstücke dar. Dasselbe gilt für Angaben über Menge, Raumgehalt und Zustand des Gutes nur dann, wenn der Luftfrachtführer diese Angaben in Gegenwart des Absenders nachgeprüft und dies auf dem Frachtbrief vermerkt hat oder wenn es sich um Angaben über den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes handelt.

Zu Artikel 12:

Dieser Artikel regelt das Verfügungsrecht des Absenders über das Gut während der Beförderung. Voraussetzung der Ausübung des Verfügungsrechtes ist es, daß dadurch weder der Luftfrachtführer noch andere Absender geschädigt werden. Dem Luftfrachtführer obliegt es, den Absender bei Unmöglichkeit der Ausführung seiner Weisungen unverzüglich zu verständigen sowie sich, bei sonstiger Schadenersatzpflicht gegenüber dem rechtmäßigen Besitzer des Luftfrachtbriefes, durch Einziehung dieses Frachtbriefes vor Ausführung der Weisungen von dem Fortbestehen des Verfügungsrechtes des Absenders zu überzeugen. Das Recht des Absenders erlischt mit dem Zeitpunkt, an dem gemäß Artikel 13 der Empfänger verfügungsberechtigt wird.

Zu Artikel 13:

Der Empfänger erwirbt in der Regel Rechte aus dem Frachtvertrag gegenüber dem Luftfrachtführer nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Er kann dann die Aushändigung des Luftfrachtbriefes und die Ablieferung des Gutes gegen Zahlung der noch geschuldeten Beträge und Erfüllung der sonstigen im Frachtbrief angegebenen Bedingungen verlangen. Der Luftfrachtführer hat den Empfänger von der Ankunft des Gutes

24

am Bestimmungsort unverzüglich zu verständigen. Hat der Luftfrachtführer den Verlust des Gutes anerkannt oder ist dieses nach Ablauf von sieben Tagen seit dem Tag, an dem es hätte eintreffen sollen, nicht eingelangt, so kann der Empfänger die im Abkommen vorgesehenen Ansprüche wegen Verlustes oder Verspätung gegenüber dem Luftfrachtführer geltend machen.

Zu Artikel 14:

Dieser Artikel setzt für den Fall der indirekten Stellvertretung fest, daß der Absender und der Empfänger ihre Rechte nach den Artikeln 12 und 13 im eigenen Namen geltend machen können, wenn sie die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllen.

Zu Artikel 15:

Es wird klargestellt, daß die Vorschriften der Artikel 12, 13 und 14 nur die Beziehungen zwischen dem Absender und dem Empfänger einerseits und dem Luftfrachtführer andererseits, nicht aber die Beziehungen der beiden Erstgenannten untereinander oder zu Dritten regeln. Von den genannten Artikeln abweichende Vereinbarungen sind zulässig (Artikel 32), doch müssen sie auf dem Luftfrachtbrief vermerkt werden.

Zu Artikel 16:

Der Absender hat dem Luftfrachtführer bei sonstiger Schadenersatzpflicht alle zur Erfüllung von Verwaltungsvorschriften erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die zu diesem Zweck notwendigen Begleitpapiere zu übergeben. Die Haftung des Absenders entfällt, wenn dem Luftfrachtführer oder seinen Leuten hinsichtlich der vom Absender zu erteilenden Auskünfte oder dem Luftfrachtbrief beizugebenden Dokumente ein Verschulden zur Last fällt. Der Luftfrachtführer ist seinerseits jedoch nicht verpflichtet, diese Auskünfte und Dokumente auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Zu Artikel 17:

Mit dieser Bestimmung beginnen die Haftungsregeln. Dasselbe gilt auch für den Gegenstand des Ersatzes.

Haftpflichtig auf Grund des Abkommens ist nur der Luftfrachtführer. Die allfällige Haftung anderer Personen ist nicht geregelt, sie bleibt vielmehr der Regelung durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorbehalten.

Der Artikel 17 regelt zunächst die Haftung für die Tötung, körperliche Verletzung und gesundheitliche Schädigung von Reisenden. Reisender ist nur, wer einen Beförderungsver-

trag geschlossen hat oder wer auf Grund eines solchen befördert wird; also nicht die Bediensteten und nicht der „Schwarzfahrer“. Umfaßt sind nur Unfälle an Bord des Luftfahrzeugs sowie beim Ein- oder Aussteigen.

Zu Artikel 18:

Diese Bestimmung regelt die Haftung für Schäden, die durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck oder Frachtgüter eingetreten sind. Nicht umfaßt von der besonderen Haftung nach dem Abkommen sind Schäden an Gegenständen, die der Reisende in seiner Obhut behält, insbesondere am Handgepäck.

Die Haftung des Frachtführers erstreckt sich hier auf Ereignisse während der Luftbeförderung, wobei unter dem Begriff „Ereignis“ nicht immer ein Unfall verstanden werden muß. Welchen Zeitraum man unter der Luftbeförderung versteht, wird im einzelnen bestimmt.

Zu Artikel 19:

Hier wird die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden verankert, die durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entstehen. Dem derzeit geltenden österreichischen Luftbeförderungsrecht ist der Verspätungsschaden unbekannt.

Zu Artikel 20:

In dieser Bestimmung wird der Grund der Haftung festgelegt. Es handelt sich um eine Verschuldenshaftung. Diese wird allerdings zugunsten der Geschädigten, die sich in einer sehr schwierigen Beweislage befinden, im Sinne der Umkehrung der Beweislast verschärft. Der Luftfrachtführer muß also beweisen, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht haben treffen können.

Eine Besonderheit besteht für das sogenannte nautische Verschulden. Bei der Beförderung von Reisegepäck und Gütern entfällt nämlich die Haftpflicht des Luftfrachtführers, wenn er beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges entstanden ist und daß er und seine Leute alle Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben. Die besondere Begünstigung des nautischen Verschuldens stammt aus dem Seerecht. Sie findet sich erstmalig in dem nordamerikanischen Harter-Act, 1893, taucht sodann in den von der International Law Association 1921 entworfenen sogenannten Haager Regeln auf und ist schließlich in dem Brüsseler Übereinkommen von 1924 zur Vereinheitlichung von

gewissen Regeln betreffend das Konnossement verankert worden. Diese Begünstigung beruht auf dem Gedanken, daß bei der Führung eines Schiffes oder Luftfahrzeuges die Bedienungsmannschaft häufig in aller Eile schwerwiegende Entschlüsse fassen muß, die sich später bei ruhiger Überlegung als unzweckmäßig erweisen können. Die in ihrer Berechtigung etwas fragwürdige Haftungs-befreiung soll dazu beitragen, die Entschlußkraft der Besatzung zu stärken und unbillige Urteile zu verhüten. Bei Personenschäden ist die Haftungs-befreiung bei nautischen Verschulden nicht anerkannt, weil sonst der Reisende oft völlig leer ausginge und das den menschlichen Körper betreffende verletzte Rechtsgut höher zu bewerten ist als die beschriebene Begünstigung.

Zu Artikel 21:

Das eigene Verschulden des Geschädigten kann nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetzgebung eine Herabsetzung oder völlige Aufhebung der Haftung des Luftfrachtführers bewirken. Für das österreichische Recht schafft der § 1304 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch die entsprechende Grundlage für die Wirksamkeit des Artikels 21.

Zu Artikel 22:

Wiewohl die Haftung des Luftfrachtführers keine Gefährdungshaftung, sondern eine Verschuldenshaftung ist, wirkt sie doch häufig wie eine Gefährdungshaftung, wenn nämlich der Luftfrachtführer nicht in der Lage ist, seine oder die Schuldlosigkeit seiner Leute zu beweisen. Für diesen Fall setzt daher der Artikel 22 wie bei der Gefährdungshaftung Haftungshöchstbeträge fest. Diese belaufen sich hinsichtlich der Person des Reisenden auf 125.000 Franken, hinsichtlich des Reisegepäcks und der Güter für das Kilogramm und hinsichtlich der Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut hat, auf 5000 Franken, soweit nach dem Landesrecht für diese eine Haftung überhaupt begründet ist.

Unter den Franken sind französische Franken im Werte von 65,6 Milligramm Gold von $\frac{900}{1000}$ Feingehalt gemeint; der Goldgehalt ist durch ein von Poincaré gezeichnetes Gesetz von 25. Juni 1928 festgelegt worden, weshalb man häufig auch von Poincaré-Franken spricht. Diesen Beträgen entsprechen ungefähr die Beträge von 225.000 S, 450 S und 9000 S.

Da die entsprechenden Beträge des § 29 c Luftverkehrsgesetz 120.000 S, 240 S und 4800 S ausmachen, liegt hier eine Erhöhung der Haftungsgrenzen vor, die im Hinblick auf die derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse durchaus erwünscht ist.

Zu Artikel 23:

Diese Bestimmung verbietet die Ausschließung der Haftung des Luftfrachtführers oder die Herabsetzung der Haftungshöchstbeträge durch Vereinbarung, solche Vereinbarungen sind nichtig (siehe auch die Ausführungen zu Artikel 32).

Zu Artikel 24:

Der Artikel 24 macht deutlich, daß ein Schadenersatzanspruch in den Fällen der Artikel 17, 18 und 19 stets nur unter den Voraussetzungen und in den Grenzen des Warschauer Abkommens zulässig ist; dies gilt also auch dann, wenn der Schadenersatzanspruch nicht auf den Beförderungsvertrag, sondern auf einen anderen Rechtsgrund gestützt wird. Das Warschauer Abkommen verbietet nicht, den Luftfrachtführer aus unerlaubter Handlung oder als Halter nach den Luftverkehrsgesetz zu belangen. Es ginge jedoch nicht an, von dem Luftfrachtführer in diesen Fällen weitergehende Leistungen als die im Abkommen vorgesehenen zu verlangen.

Zu Artikel 25:

Die bei Artikel 22 behandelten Haftungshöchstbeträge sollen dann nicht gelten, wenn der Luftfrachtführer oder seine Leute den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, die nach dem Rechte des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.

Wiewohl der § 29 c Luftverkehrsgesetz eine unbegrenzte Haftung zuläßt, wenn der Schaden vom Halter oder seinen Leuten vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt worden ist, kann angenommen werden, daß diesbezüglich eine Gesetzänderung nicht vorliegt, weil nach der Auffassung des allgemeinen bürgerlichen Rechtes in Österreich die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichgestellt ist (siehe §§ 1324 und 1331 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch).

Dasselbe gilt auch nach deutschem, holländischem, schweizerischem und schwedischem Recht.

Zu Artikel 26:

Diese Bestimmung trifft nähere Anordnungen darüber, wann vermutet werden kann, daß Reisegepäck oder Güter in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend an den Empfänger abgeliefert worden sind; ebenso darüber, in welcher Weise der Empfänger Anzeigen über einen wahrgenommenen Schaden zu erstatten hat.

26

Zu Artikel 27:

Wenn der Schuldner stirbt, kann der Anspruch auf Schadenersatz nach Artikel 27 gegen seine Rechtsnachfolger geltend gemacht werden.

Zu Artikel 28:

Abs. 1 dieses Artikels setzt Zwangszuständigkeiten (siehe die Ausführungen zu Artikel 32) für Klagen auf Schadenersatz aus dem Abkommen unterliegenden Beförderungen fest. Die Klage muß im Gebiet eines Vertragsteiles, u. zw. vor dem Gericht des Ortes erhoben werden, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz, seine Hauptbetriebsleitung oder diejenige seiner Geschäftsstellen hat, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder vor dem Gericht am Bestimmungsort. Mangels im Abkommen vereinbarter Vollstreckbarkeit der Entscheidungen der obigen Gerichte in den anderen Vertragsstaaten könnte der Geschädigte in bestimmten Fällen gezwungen sein, bei einem ihm ungünstig gelegenen Gerichtsstand zu klagen; auch wird durch das Verbot der Klageführung in einem Nichtvertragsstaat unter Umständen ein im Hinblick auf die spätere Exekution erfolgversprechender Gerichtsstand ausgeschlossen. Im allgemeinen werden die gegebenen Wahlmöglichkeiten jedoch ausreichen, um dem Geschädigten die Klageführung vor einem Gericht zu gestatten, dessen Entscheidung an dem Ort, an dem sich Vermögen des Schuldners befindet, voraussichtlich vollstreckt werden wird.

Das Verfahren richtet sich nach den für das angerufene Gericht geltenden gesetzlichen Bestimmungen (Abs. 2).

Zu Artikel 29:

Die Klage auf Schadenersatz kann bei sonstigem Verlust des Anspruches nur binnen zwei Jahren von dem Tag an geltend gemacht werden, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder ankommen hätte sollen oder die Beförderung abgebrochen worden ist. Auch die §§ 29 d, 25 des Luftverkehrsgesetzes sehen eine zweijährige Frist vor, doch besteht zwischen den beiden Fristen ein wesentlicher Unterschied. Die Frist des Luftverkehrsgesetzes ist eine Verjährungsfrist, die also Hemmungs- und Unterbrechungsgründen unterliegt und die außerdem von dem Tag an zu berechnen ist, an dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat. Dagegen ist die zweijährige Frist des Warschauer Abkommens eine Fallfrist, die weder einer Hemmung noch einer

Unterbrechung unterliegt, mit deren Ablauf der Anspruch erlischt und nicht, wie bei der Verjährung, eine natürliche Verbindlichkeit weiterbestehen bleibt, und die schließlich eine objektive Frist insoweit ist, als sie nicht von einer subjektiven Kenntnis des Ersatzberechtigten an, sondern von gewissen objektiven Ereignissen an zu laufen beginnt.

Wenn der Artikel 29 Abs. 2 anordnet, daß sich die Berechnung der Frist nach den Gesetzen des angerufenen Gerichtes bestimme, so ist hinsichtlich Österreichs auf den § 902 ABGB. zu verweisen, demzufolge eine durch Vertrag oder durch Gesetz bestimmte Frist vorbehaltlich anderer Festsetzung so zu berechnen ist, daß bei einer nach Jahren bestimmten Frist das Ende der Frist auf denjenigen Tag des letzten Monats fällt, der nach seiner Zahl dem Tage des Ereignisses entspricht, mit dem der Lauf der Frist beginnt, wenn aber dieser Tag in dem letzten Monat fehlt, auf den letzten Tag dieses Monats.

Zu Artikel 30:

Es ist häufig so, daß die Beförderung nicht durch ein und denselben Luftfrachtführer, sondern hintereinander von mehreren Luftfrachtführern ausgeführt wird. Hierbei muß unterschieden werden, ob die Beförderung in der Form mehrerer selbständiger Beförderungen oder in der Form einer einheitlichen Beförderung vor sich geht. Handelt es sich um mehrere selbständige Beförderungen, so haftet jeder der Luftfrachtführer nur für diejenige Beförderung, die er ausgeführt hat. Liegt aber eine einheitliche Beförderung vor, dann gelten die Grundsätze des Artikels 30. Danach können bei Personenverletzung die Geschädigten nur denjenigen Luftfrachtführer belangen, in dessen Beförderungsabschnitt der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist, außer es hat der erste Luftfrachtführer die Haftung für die ganze Reise ausdrücklich übernommen. Bei der Beförderung von Reisegepäck und Gütern ist eine weitere verästelte Regelung getroffen, die sich auf den Absender und auf den Empfänger bezieht.

Zu Artikel 31:

Diese Bestimmung regelt die Haftung bei sogenannten gemischten Beförderungen, also solchen, die teilweise durch Luftfahrzeuge, teilweise durch andere Verkehrsmittel ausgeführt werden. Der Artikel 31 spricht aus, daß diesfalls das Warschauer Abkommen nur für die Luftbeförderung gilt. Die Parteien können jedoch Bedingungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in den Luftbeförderungsschein aufnehmen.

Zu Artikel 32:

Diese Vorschrift ergänzt diejenigen der Artikel 23, 24 und 28 im Sinne der bindenden Kraft der Vorschriften des Abkommens dadurch, daß alle Bestimmungen des Beförderungsvertrages und alle sonstigen vor Eintritt des Schadens getroffenen Parteienvereinbarungen über das anzuwendende Recht oder über von denen des Artikels 28 abweichende Zuständigkeiten nichtig sind. Schiedsklauseln über dem Abkommen unterliegende Rechtsverhältnisse sind nur zulässig, wenn es sich bloß um die Beförderung von Gütern handelt und wenn außerdem das Schiedsverfahren an dem im Artikel 28 für die gerichtliche Zuständigkeit vorgesehenen Ort stattfinden soll. Nach Eintritt des Schadens können abweichende Vereinbarungen getroffen werden.

Zu Artikel 33:

Dieser Artikel stellt fest, daß der Luftfrachtführer durch das Abkommen keinem Kontrahierungszwang unterworfen wird und daß es ihn nicht hindert, alle Beförderungsbedingungen festzusetzen, die nicht im Widerspruch mit den Vorschriften des Abkommens stehen. Die Bestimmung steht Anordnungen des nationalen Rechts, insbesondere solchen über einen Kontrahierungszwang, nicht entgegen.

Zu Artikel 34:

Dieser Artikel knüpft an die Bestimmungen der Artikel 1 und 2 über den Geltungsbereich des Abkommens an und schließt von diesen Beförderungen, die einen ersten Versuch zur Errichtung planmäßig zu betreibender Luftverkehrslinien darstellen, sowie Beförderungen unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs aus.

Zu Artikel 35:

Diese Bestimmung sorgt für die übereinstimmende Bemessung der im Abkommen vorgesehenen Fristen in den einzelnen Vertragsstaaten.

Zu den Artikeln 36 bis 41:

Diese Artikel enthalten die üblichen Schlußbestimmungen.

Zum Zusatzprotokoll zu Artikel 2:

Die Vertragsstaaten können internationale Luftbeförderungen, die durch den Staat oder durch unter seiner Hoheit stehende Gebietskörperschaften ausgeführt werden, von den Vorschriften des Artikels 2 Abs. 1 und damit vom Geltungsbereich des Abkommens ausnehmen.