

794 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates X. GP.

23. 6. 1965

Regierungsvorlage

Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

LES ETATS SIGNATAIRES DE LA PRESENTE CONVENTION

CONSIDERANT que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport

CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article Premier

Dans la présente Convention:

- a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à La Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;
- b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passa-

Convention, supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier

THE STATES SIGNATORY TO THE PRESENT, CONVENTION

NOTING that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage

CONSIDERING that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

In this Convention:

- a) "Warsaw Convention" means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph b) is governed by the one or by the other;
- b) "contracting carrier" means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger

Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual

LOS ESTADOS QUE FIRMAN EL PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO que el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte

CONSIDERANDO que, por tanto, es conveniente formular normas que regulen dichas circunstancias

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo I

En el presente Convenio:

- a) "Convenio de Varsovia" significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro;
- b) "transportista contractual" significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero,

ger ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur:

- c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois,

or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor;

- c) "actual carrier" means a person, other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

Article II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

Article III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier.

el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro;

- c) "transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario.

Artículo II

Si un transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato a que se refiere el Artículo I, párrafo b), se rige por el Convenio de Varsovia, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sometidos, excepto lo previsto en el presente Convenio, a las disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

Artículo III

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

2. Por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también como del

794 der Beilagen

3

aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi

Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

Article IV

Any complaint to be made or order to be given under the Warsaw Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, orders referred to in Article 12 of the Warsaw Convention shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

Article VI

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their

transportista de hecho. Sin embargo, tales acciones y omisiones no someterán al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, ninguna renuncia de derechos establecidos por dicho Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 22 de dicho Convenio afectarán (*) al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

Artículo IV

Las órdenes o protestas que se dirijan al transportista conforme al Convenio de Varsovia tendrán el mismo efecto, ya sean dirigidas al transportista contractual ya al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en el Artículo 12 del Convenio de Varsovia sólo surtirán efecto si se dirigen al transportista contractual.

Artículo V

Con relación al transporte efectuado por el transportista de hecho todo dependiente de éste o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables, según el presente Convenio, al transportista del cual sea dependiente, a menos que se pruebe que actuó en forma tal que, de conformidad con el Convenio de Varsovia, no pueda ampararse en tales límites.

Artículo VI

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenibles de este transportista, del contractual y de los dependientes de

(*) afectarán

dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention, est nulle et de

employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article VII

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.

Article VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

Article IX

1. Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Convention or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Convention shall be null and void,

uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del presente Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

Artículo VII

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción por daños podrá ejercitarse, a elección del demandante, contra dicho transportista, contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conozca del juicio.

Artículo VIII

Toda acción por daños, de acuerdo con lo previsto en el Artículo VII del presente Convenio, deberá ejercitarse, a elección del demandante, ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio de Varsovia, ante el tribunal con jurisdicción en el lugar del domicilio del transportista de hecho o ante el tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

Artículo IX

1. Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite inferior al aplicable de conformidad con el presente

794 der Beilagen

5

nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. 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 VIII.

Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Article XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.

3. Any clause contained in an agreement for carriage 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 cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

Article X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

Article XI

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article XIII, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article XII

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of Mexico.

Convenio, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

2. En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

3. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes deroguen las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el Artículo VIII.

Artículo X

Excepto lo previsto en el Artículo VII, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

Artículo XI

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo XIII, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

Artículo XII

1. El presente Convenio quedará sometido a ratificación de los Estados signatarios.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Article XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XV

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Article XVI

1. Tout Etat contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une

Article XIII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations and the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of Mexico.

Article XIV

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United States of Mexico and shall take effect as from the ninetieth day after the date of such deposit.

Article XV

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the Government of the United States of Mexico.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the United States of Mexico of the notification of denunciation.

Article XVI

1. Any Contracting State may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by notification to the Govern-

Artículo XIII

1. Tan pronto como cinco Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo XIV

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de este depósito.

Artículo XV

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XVI

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la ratificación o adhesión al presente Convenio, o en cualquier momento después, declarar

794 der Beilagen

7

notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

Article XVII

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article XVIII

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dû-

ment of the United States of Mexico that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

2. The Convention shall, ninety days after the date of the receipt of such notification by the Government of the United States of Mexico, extend to the territories named therein.

3. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XV, separately for any or all of the territories for which such State is responsible.

Article XVII

No reservation may be made to this Convention.

Article XVIII

The Government of the United States of Mexico shall give notice to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article XIII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XVI and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries,

mediante notificación al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos que la aplicación del presente Convenio se extenderá a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

2. La aplicación del presente Convenio se extenderá, 90 días después de la fecha de recepción de dicha notificación, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a los territorios mencionados en la misma.

3. Todo Estado Contratante podrá denunciar este Convenio, de conformidad con las disposiciones del Artículo XV, por separado, respecto a cualquiera o a todos los territorios de cuyas relaciones internacionales el Estado en cuestión sea responsable.

Artículo XVII

El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XVIII

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo XIII;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción;
- e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el Artículo XVI, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios

ment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Guadalajara on the eighteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-one in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. In case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail. The Government of the United States of Mexico will establish an official translation of the text of the Convention in the Russian language.

This Convention shall be deposited with the Government of the United States of Mexico with which, in accordance with Article XI, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Guadalajara el día dieciocho de septiembre del año de mil novecientos sesenta y uno en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés. En caso de divergencia, el texto en idioma francés, idioma en el que se redactó el Convenio de Varsovia de 1929, hará fe. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos hará una traducción oficial del texto del Convenio en el idioma ruso.

El presente Convenio será depositado ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, dondo quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo XI, y dicho Gobierno transmitirá ejemplares certificados del mismo a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

(Übersetzung)

Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Guadalajara am 18. September 1961

DIE UNTERZEICHNERSTAATEN DIESES ABKOMMENS,

IN DER ERWAGUNG, daß das Warschauer Abkommen keine besonderen Bestimmungen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr enthält, die von einer Person ausgeführt wird, die nicht Partei des Beförderungsvertrages ist,

IN DER ERWAGUNG, daß es daher wünschenswert ist, Regeln festzulegen, die auf diesen Fall anzuwenden sind,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

In diesem Abkommen bedeuten:

- a) „Warschauer Abkommen“ entweder das Abkommen zur Vereinheitlichung von

Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, oder das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955, je nachdem, ob die Beförderung nach dem in Buchstabe b genannten Vertrag dem einen oder dem anderen Abkommen unterliegt;

- b) „vertraglicher Luftfrachtführer“ eine Person, die als eine Vertragspartei mit einem Reisenden oder einem Absender oder mit einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen dem Warschauer Abkommen unterliegenden Beförderungsvertrag geschlossen hat;
- c) „ausführender Luftfrachtführer“ eine andere Person als den vertraglichen Luftfrachtführer, die auf Grund einer von dem vertraglichen Luftfrachtführer erteilten Ermächtigung die nach Buchstabe b vorgesehene Beförderung ganz oder zum Teil ausführt, hinsichtlich dieses Teiles jedoch nicht ein nachfolgender Luftfrachtführer im Sinn des Warschauer Abkommens ist. Die Ermächtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet.

Artikel II

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Beförderung, die nach dem in Artikel I Buchstabe b genannten Vertrag dem Warschauer Abkommen unterliegt, ganz oder zum Teil aus, so unterstehen, soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, sowohl der vertragliche Luftfrachtführer als auch der ausführende Luftfrachtführer den Regeln des Warschauer Abkommens, der erstgenannte für die gesamte im Vertrag vorgesehene Beförderung, der zweitgenannte nur für die Beförderung, die er ausführt.

Artikel III

(1) Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des vertraglichen Luftfrachtführers.

(2) Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des ausführenden Luftfrachtführers. Der ausführende Luftfrachtführer kann jedoch durch solche Handlungen oder Unterlassungen keinesfalls einer Haftung unterworfen werden, welche die in Artikel 22 des Warschauer Abkommens festgesetzten Höchstbeträge übersteigt. Eine besondere Vereinbarung, durch die der vertragliche Luftfrachtführer durch das Warschauer Abkommen nicht auferlegte Verpflichtungen übernimmt, ein Verzicht auf Rechte aus dem genannten Abkommen oder eine besondere Erklärung des Interesses an der Lieferung nach Artikel 22 des genannten Abkommens hat gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer keine Wirkung, außer er stimmt zu.

Artikel IV

Weisungen oder Beanstandungen, die nach dem Warschauer Abkommen dem Luftfrachtführer zu geben oder ihm gegenüber zu machen sind, haben, gleichgültig ob sie an den vertraglichen Luftfrachtführer oder an den ausführenden Luftfrachtführer gerichtet werden, die gleiche Wirkung. Die Weisungen nach Artikel 12 des Warschauer Abkommens sind jedoch nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet werden.

Artikel V

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann sich jede der Leute dieses Luftfrachtführers oder des vertraglichen Luftfrachtführers, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtun-

gen gehandelt hat, auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Abkommen für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten er gehört; dies gilt nicht, wenn bewiesen wird, daß er in einer Weise gehandelt hat, die nach dem Warschauer Abkommen die Berufung auf Haftungsbeschränkungen ausschließt.

Artikel VI

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung darf der Gesamtbetrag, der von diesem Luftfrachtführer und von seinen Leuten, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, als Schadenersatz erlangt werden kann, den höchsten Schadenersatzbetrag nicht übersteigen, der nach diesem Abkommen dem vertraglichen Luftfrachtführer oder dem ausführenden Luftfrachtführer auferlegt werden kann; keine der genannten Personen haftet jedoch über den für sie geltenden Höchstbetrag hinaus.

Artikel VII

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann eine Klage auf Schadenersatz nach Wahl des Klägers gegen diesen Luftfrachtführer, gegen den vertraglichen Luftfrachtführer oder gegen beide, gemeinsam oder gesondert, erhoben werden. Ist die Klage nur gegen einen dieser Luftfrachtführer erhoben, so hat dieser das Recht, den anderen Luftfrachtführer aufzufordern, sich an dem Rechtsstreit zu beteiligen; die Rechtswirkungen und das Verfahren bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichtes.

Artikel VIII

Eine Klage auf Schadenersatz im Sinn des Artikels VII muß nach Wahl des Klägers entweder bei einem der Gerichte erhoben werden, bei denen eine Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer nach Artikel 28 des Warschauer Abkommens erhoben werden kann, oder bei dem Gericht des Ortes, wo der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung befindet.

Artikel IX

(1) Jede vertragliche Bestimmung, durch welche die sich aus diesem Abkommen ergebende Haftung des vertraglichen Luftfrachtführers oder des ausführenden Luftfrachtführers ausgeschlossen oder der nach diesem Abkommen maßgebende Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Abkommens unterworfen.

(2) Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung ist Absatz 1 auf vertragliche Bestimmungen über Verluste oder Beschädigungen nicht anzuwenden, die

aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.

(3) Alle Bestimmungen des Beförderungsvertrages und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, in die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechtes oder durch Änderung der Bestimmungen über die Zuständigkeit von diesem Abkommen abweichende Regeln festsetzen, sind nichtig. Im Fall der Beförderung von Gütern sind jedoch Schiedsklauseln im Rahmen dieses Abkommens zulässig, wenn das Verfahren im Bezirk eines der im Artikel VIII bezeichneten Gerichte stattfinden soll.

Artikel X

Mit Ausnahme des Artikels VII berührt keine Bestimmung dieses Abkommens die Rechte und Pflichten der beiden Luftfrachtführer untereinander.

Artikel XI

Dieses Abkommen liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XIII für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zu diesem Zeitpunkt Mitglied der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen ist.

Artikel XII

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.

(2) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt.

Artikel XIII

(1) Dieses Abkommen tritt, sobald es von fünf Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko läßt dieses Abkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinten Nationen und bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registrieren.

Artikel XIV

(1) Dieses Abkommen liegt nach seinem Inkrafttreten für jeden Mitgliedstaat der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko vollzogen und wird am

neunzigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

Artikel XV

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wirksam.

Artikel XVI

(1) Jeder Vertragsstaat kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erklären, daß sich dieses Abkommen auf Gebiete erstreckt, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

(2) Neunzig Tage nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erstreckt sich dieses Abkommen auf die in der Anzeige genannten Gebiete.

(3) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen, entsprechend den Bestimmungen des Artikels XV, für alle oder einzelne Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist, gesondert kündigen.

Artikel XVII

Ein Vorbehalt zu diesem Abkommen ist nicht zulässig.

Artikel XVIII

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen anzeigen:

- a) jede Unterzeichnung dieses Abkommens und den Zeitpunkt der Unterzeichnung;
- b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
- c) den Zeitpunkt, zu dem dieses Abkommen nach Artikel XIII Absatz 1 in Kraft tritt;
- d) den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfanges;
- e) den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XVI und den Zeitpunkt des Empfanges.

ZU URKUND DESSEN haben die mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Guadalajara, am achtzehnten September neunzehnhunderteinundsechzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache. Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Warschauer Abkommen vom 12. Okto-

ber 1929 abgefaßt worden ist, maßgebend. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird eine amtliche Übersetzung des Wortlauts des Abkommens in russischer Sprache herstellen.

Dieses Abkommen wird bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt, bei

der es nach den Bestimmungen des Artikels XI zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Regierung übermittelt der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen beglaubigte Abschriften.

Erläuternde Bemerkungen

Das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, das zwischen einer großen Anzahl von Staaten, darunter auch Österreich, gilt — für Österreich ist es mit dem 27. Dezember 1961 in Kraft getreten (BGBl. Nr. 286/1961) —, bezieht sich auf die internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern durch Luftfahrzeuge. Es regelt in den Artikeln 17 ff. die Haftung des Luftfrachtführers für die Tötung, die körperliche Verletzung oder eine sonstige gesundheitliche Schädigung von Reisenden, ferner für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck oder Gütern sowie für den Schaden, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Das Warschauer Abkommen ist durch das Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955; kurz als Haager Protokoll bezeichnet) vom 28. September 1955 geändert worden. Das solcherart geänderte Warschauer Abkommen steht gleichfalls zwischen einer großen Anzahl von Staaten in Kraft; Österreich gehört ihm nicht an. Zwar sind im Haager Protokoll auch die haftungsrechtlichen Bestimmungen geändert worden, doch ist der Grundsatz, daß die Haftung dem Luftfrachtführer obliegt, nicht berührt.

Nun ist weder im ursprünglichen Warschauer Abkommen noch in der geänderten Fassung erklärt, wer Luftfrachtführer ist. Daraus mußte im Hinblick auf die vielgestaltigen rechtlichen Verhältnisse, die sich in der Luftfahrt herausgebildet haben, ein Meinungsstreit entstehen. Im Luftverkehr kommt es häufig vor, daß der Beförderungsvertrag durch jemand anderen ausgeführt wird als durch denjenigen, der ihn ge-

schlossen hat. Hiebei spielen der Austausch von Luftfahrzeugen unter den Luftfahrtunternehmen und die in Anlehnung an das Seerecht so genannten Charterverträge eine große Rolle. Der Chartervertrag kann seinem rechtlichen Wesen nach Mietvertrag oder Werkvertrag sein, der Mietvertrag kann wieder mit einem Dienstverschaffungsvertrag gekoppelt sein. Dabei ist oft zweifelhaft, ob ein Mietvertrag oder ein Beförderungsvertrag vorliegt, weil die rechtliche Eigenschaft der Charterverträge verschieden und noch nicht bis ins letzte durchforscht ist. Man hat den Versuch unternommen, sie in Vollcharter und Teilcharter, in Reisecharter und Zeitcharter, in bare-hull-charter und in Untercharter einzuteilen (Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt³ I, Seite 265 f.). Auch werden im internationalen Luftverkehr Luftfahrzeuge häufig in einem gemeinsam von mehreren Haltern betriebenen Pool eingesetzt. In alle diese Erscheinungsformen spielen die rechtlichen Fragen der Haftung für den Erfüllungsgelungen und des Selbsteintritts der die Beförderung vermittelnden Person hinein. Es würde zu weit führen und ist für die Zwecke dieser Erläuterungen überflüssig, in nähere Einzelheiten einzutreten. Während nach der kontinental-europäischen Auffassung als Luftfrachtführer in der Regel derjenige verstanden wird, der den Luftbeförderungsvertrag geschlossen hat, wird im angelsächsischen Rechtskreis als Luftfrachtführer derjenige angesehen, der die Beförderung tatsächlich ausführt.

Aus der Unklarheit, wer der Luftfrachtführer ist — dieser Ausdruck ist übrigens geradezu irreführend —, mußte sich notwendig Rechtsunsicherheit ergeben, die sowohl die Luftfahrtunternehmen als auch die Benutzer von Luftfahrzeugen betrifft. Diejenigen beteiligten Luftfahrtunternehmen, die nicht als Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens

betrachtet werden, also diesem Übereinkommen nicht unterstehen, laufen Gefahr, sofern ihnen ein Verschulden nachgewiesen wird, unbedingt eintreten zu müssen, die Benutzer wissen nicht, an wen sie sich mit ihren Schadenersatzansprüchen gegen den Luftfrachtführer wenden sollen und wem gegenüber sie ihre Verpflichtungen aus dem Warschauer Abkommen erfüllen müssen.

Um diese aufgezeigte Rechtsunsicherheit zu beseitigen, wurde das vorliegende Zusatzabkommen auf der Konferenz der ICAO vom 29. August bis 18. September 1961 beschlossen. Sein wesentlicher Grundsatz besteht darin, daß zwar weiterhin nicht entschieden wird, wer Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens oder des Haager Protokolls ist, daß aber sowohl der Luftfrachtführer, der den Beförderungsvertrag tatsächlich ausführt, in einer solidarischen Haftungsgemeinschaft dem Warschauer Abkommen (dem Haager Protokoll) unterstellt werden. Damit ist über die Haftung der beteiligten Luftfrachtführer Klarheit geschaffen und es ist gleichzeitig von den Benutzern der Zweifel genommen, welchem der beteiligten Luftfrachtführer gegenüber sie ihre Ansprüche geltend machen können und ihre Obliegenheiten zu erfüllen haben. Gleichzeitig gibt das Übereinkommen dem ausführenden Luftfrachtführer die Wohltat der beschränkten Haftung nach dem Warschauer Abkommen (dem Haager Protokoll).

Das geltende österreichische Luftfahrthaftpflichtrecht, das in dem aus dem deutschen Rechtskreis stammenden 2. Abschnitt des Luftverkehrsgesetzes enthalten ist, sieht nur die Haftung des Luftfahrzeughalters, nicht aber auch jene des Luftfrachtführers gegenüber dem Benutzer vor. Das das vorliegende Zusatzabkommen die Haftungsverhältnisse neu regelt, ist es in seiner Gesamtheit gesetzändernd und bedarf der Beitritt der Zustimmung des Nationalrates.

Im einzelnen ist zu den Bestimmungen des Übereinkommens folgendes zu sagen:

Zu Artikel I:

Dieser Artikel gibt Begriffsbestimmungen.

Zunächst wird als „Warschauer Abkommen“ sowohl das Warschauer Abkommen aus dem Jahre 1929 als auch das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 bezeichnet. Darin ist bereits ausgedrückt, daß das Zusatzabkommen das eine wie das andere Übereinkommen ergänzt; ob das eine oder das andere gemeint ist, hängt davon ab, welchem von beiden der Beförderungsvertrag in einem bestimmten Fall untersteht. Auch in den folgenden Erläuterungen wird der Ausdruck „Warschauer Abkommen“ in diesem doppelten Sinne verstanden; für Österreich kommt freilich nur das Warschauer Abkommen 1929 in Betracht, weil es ja dem Haager Protokoll 1955 nicht beigetreten ist.

Dann wird der Begriff des „vertraglichen Luftfrachtführers“ erklärt. Gemeint ist derjenige, der die Beförderungspflicht aus dem Beförderungsvertrag übernommen hat, ohne Rücksicht darauf, wer den Beförderungsvertrag geschlossen hat; Vermittler und Stellvertreter fallen also nicht darunter.

Wesentlich für die Begriffsbestimmung des „ausführenden Luftfrachtführers“ sind vor allem zwei Merkmale: Es darf sich nicht um einen nachfolgenden Luftfrachtführer im Sinne des Artikel 1 Absatz 3 des Warschauer Abkommens handeln, denn dort ist ja die Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern als einheitliche Leistung vereinbart worden; auch der nachfolgende Luftfrachtführer ist daher vertraglicher Luftfrachtführer. Der ausführende Luftfrachtführer muß ferner vom vertraglichen Luftfrachtführer ermächtigt worden sein; eine eigenmächtige Weiterbeförderung gestrandeter Fluggäste oder Güter oder eine Beförderung ohne Wissen und Willen des vertraglichen Luftfrachtführers fällt also nicht unter das Übereinkommen. Der letzte Satz bedeutet eine Verschiebung der Beweislast zugunsten der Geschädigten. Auch der „sub-Contractor“, der die Beförderung an Stelle des ausführenden Luftfrachtführers ausführt, fällt unter das Übereinkommen (Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen, Band IV, Seite 261).

Zu Artikel II:

Hier ist das Kernstück des Übereinkommens enthalten. Beide Luftfrachtführer werden den Regeln des Warschauer Abkommens unterstellt, wobei diese für den vertraglichen Luftfrachtführer für die ganze Beförderung gelten, während der ausführende Luftfrachtführer nur für jenen Teil dem Warschauer Abkommen unterliegt, den er tatsächlich ausführt. Es ist dabei unerheblich, ob dieser Teil als internationale Beförderung im Sinne des Warschauer Abkommens anzusehen ist.

Zu Artikel III:

Der Geschädigte soll nicht dadurch schlechter gestellt werden, daß die Beförderung nicht vom vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführt wird. Daher sollen sich die beiden Luftfrachtführer die Handlungen und die Unterlassungen des anderen und seiner Leute anrechnen lassen, soweit es sich um die vom ausführenden Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung handelt. Diese gesamtschuldnerische Haftung der beiden Luftfrachtführer ist freilich hinsichtlich der Haftung des ausführenden Luftfrachtführers durch den Absatz 2 zweiter und dritter Satz erheblich eingeschränkt. Das erzeugt eine störende Rechtsunsicherheit, weil es die Aufgabe des Richters erschwert, im Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelte Fragen rechtsdogmatisch zu lösen (Schweickhardt, a. a. O.).

Zu Artikel IV:

Stellt man dem Geschädigten den vertraglichen und den ausführenden Luftfrachtführer als Haftpflichtige gegenüber, so ist es folgerichtig, da ja das Warschauer Abkommen über die Frage, an welchen von ihnen Weisungen und Beanstandungen zu richten sind, schweigt, daß diese Weisungen und diese Beanstandungen mit gleicher Wirkung an einen von ihnen ergehen können.

Unter den Beanstandungen sind die nach Artikel 26 Warschauer Abkommen und offenbar auch die nach dessen Artikel 13 zu verstehen. Ausgenommen sind dagegen die Weisungen des Absenders, mit denen er über das Gut nachträglich verfügt, besonders auch das right of stoppage in transitu geltend macht; diese Verfügungsweisungen können nur an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet werden, weil dieser besser als da nur einen Teil der Beförderung bewirkende ausführende Luftfrachtführer feststellen kann, wo sich die Sendung jeweils befindet.

Zu Artikel V:

Das Haager Protokoll begrenzt die Haftung der Leute des Luftfrachtführers. Dieser Gedanke ist auch in das vorliegende Übereinkommen übernommen worden. Es können sich also sowohl die Leute des ausführenden als auch die des vertraglichen Luftfrachtführers auf die Haftungshöchstgrenzen des Warschauer Abkommens, die für den Luftfrachtführer gelten, dem sie zugehören, berufen. Diese Berufung gilt freilich nur für die vom ausführenden Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung, während die Leute des vertraglichen Luftfrachtführers eine solche Wohltat nicht genießen, wenn es sich um die vom vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung handelt und auf den Beförderungsvertrag nicht das Haager Protokoll 1955, sondern das Warschauer Abkommen 1929 anzuwenden ist. Sobald ein Staat dem Haager Protokoll angehört wird, wird diese Schlechterstellung der Leute im Verhältnis zu den anderen Mitgliedsstaaten des Haager Protokolls behoben sein.

Nach dem Artikel 25 des Warschauer Abkommens gilt die Haftungsbeschränkung für den Luftfrachtführer nicht, wenn der Schaden aus einem höheren Grade des Verschuldens zugefügt worden ist. Dann sollen sich auch die Leute nicht auf die Haftungsbegrenzung berufen können.

Zu Artikel VI:

Diese Stelle des Übereinkommens macht klar, daß der Geschädigte, soweit es sich um die Beförderung durch den ausführenden Luftfrachtführer handelt, auf Grund der gesamtschuldnerischen Haftung der beiden Luftfrachtführer und ihrer Leute nicht mehr erhalten kann als den Betrag, den er von dem am höchsten haftenden Ersatzpflichtigen verlangen kann.

Zu Artikel VII:

Die gesamtschuldnerische Haftung der beiden Luftfrachtführer findet hier einen prozeßrechtlichen Ausdruck. Für das österreichische Recht hat diese Bestimmung freilich kaum Bedeutung.

Klagt der Geschädigte nur einen der beiden Luftfrachtführer, so kann dieser den anderen auffordern, sich am Rechtsstreit zu beteiligen. Die Wirkung dieser Aufforderung und das Verfahren richten sich nach dem Rechte des angerufenen Gerichtes, in Österreich also nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung über die Streitverkündigung und die Nebenintervention. Der bloße Verweis auf das Recht des angerufenen Gerichtes hat seine Ursache darin, daß die „Intervention“ in den verschiedenen Rechtsordnungen einen ganz verschiedenen Inhalt hat und in diese prozessualen Besonderheiten nicht eingegriffen werden sollte.

Zu Artikel VIII:

Wohl ist diese Bestimmung auch für Österreich bedeutsam, weil sie die Möglichkeit eröffnet, die beiden Luftfrachtführer stets beim selben Gericht zu klagen, und weil sie die Gerichtsstände des Warschauer Abkommens zugunsten der Geschädigten um den des Ortes vermehrt, wo der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung befindet. Beim Begriff der Hauptbetriebsleitung ist wohl der Ort gemeint, wo die Verwaltung geführt wird.

Zu Artikel IX:

Die Abdingung der Haftungsregeln des Übereinkommens durch eine vertragliche Abmachung mit den Benutzern wird ausgeschlossen oder eingeschränkt.

Der Absatz 1 wiederholt, was bereits im Artikel 23 des Warschauer Abkommens 1929 und im Artikel 23 Absatz 1 des Haager Protokolls 1955 enthalten ist. Er bezieht sich nicht auf Vereinbarungen zwischen den beiden Luftfrachtführern untereinander noch auf Versicherungsverträge.

Der Absatz 2 fügt die im Artikel 23 Absatz 2 des Haager Protokolls vorgesehene Möglichkeit ein, die Haftung für Schäden aus der Eigenart der beförderten Güter oder der ihnen anhaftenden Mängel vertraglich auszuschließen.

Der Absatz 3 schließlich folgt dem Artikel 32 des Warschauer Abkommens.

Zu Artikel XI bis XVIII:

Diese Artikel beinhalten die üblichen Formalbestimmungen über die Unterzeichnung, die Ratifikation, das Inkrafttreten, den Beitritt, die Kündigung, den Ausschluß von Vorbehalten und

die der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko als Depositär auferlegten Pflichten. Hervorzuheben wäre dabei lediglich die Bestimmung im Artikel XI und XIV, wonach nur Mitgliedstaaten der Vereinigten Nationen oder deren Spezialorganisationen das Abkommen unterzeichnen oder ihm beitreten können.

Zur Schlußformel:

Das Abkommen ist in französischer, englischer und spanischer Sprache abgefaßt. Bei Abweichungen ist wie für das Warschauer Abkommen der französische Wortlaut verbindlich. Die vor-

liegende deutsche Übersetzung wurde im Einvernehmen mit der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland amtlich angefertigt.

Das gegenständliche Zusatzabkommen, das seinerzeit von 25 Staaten unterzeichnet wurde, ist gemäß seinem Artikel 13 Absatz 1 mit der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde der Schweiz (als fünfter Staat) am 1. Mai 1964 in Kraft getreten und hat gegenwärtig für die folgenden Staaten Geltung: Mexiko, Großbritannien, Australien, Frankreich, Schweiz, Bundesrepublik Deutschland, Niederlande, Ungarn, Polen, Vereinigte Arabische Republik, Niger und Jamaica.