

**119 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.****27. 8. 1970****Regierungsvorlage**

PROTOCOL	PROTOCOLE	(Übersetzung) PROTOKOLL
<b>to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929</b>	<b>portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929</b>	<b>zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929</b>
<b>THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED</b>	<b>LES GOUVERNEMENTS SOUS-SIGNÉS</b>	<b>DIE UNTERZEICHNETEN REGIERUNGEN,</b>
CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929,	CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 Octobre 1929,	IN DER ERWÄGUNG, daß es wünschenswert ist, das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, zu ändern,
HAVE AGREED as follows:	SONT CONVENUS de ce qui suit:	SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:
<b>CHAPTER I</b>	<b>CHAPITRE PREMIER</b>	<b>KAPITEL I</b>
<b>Amendments to the Convention</b>	<b>Amendements à la Convention</b>	<b>Änderungen des Abkommens</b>
<b>Article I</b>	<b>Article premier</b>	<b>Artikel 1</b>
In Article 1 of the Convention —	A l'article premier de la Convention —	Zu Artikel 1 des Abkommens.
a) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:	a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:	a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
“2. For the purposes of this Convention, the expression 'international carriage' means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transhipment, are situated either within the territories of two High	« 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 ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur	„(2) als „internationale Beförderung“ im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungs-ort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragschlie-

Contracting Parties or within the territory of a single High Contracting Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a High Contracting Party. Carriage between two points within the territory of a single High Contracting Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention."

b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following: —

"3. 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 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 the territory of the same State."

**Article II**  
In Article 2 of the Convention —

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

"2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages."

**Article III**  
In Article 3 of the Convention —

a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following: —

le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention. »

b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente 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 le territoire d'un même Etat. »

**Article II**  
A l'article 2 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. »

**Article III**  
A l'article 3 de la Convention —

a) l'alinéa 1<sup>er</sup> est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

ßenden Teile liegen oder, wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Hohen Vertragschließenden Teils liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragschließender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebietes nur eines Hohen Vertragschließenden Teiles ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

**Artikel II**  
Zu Artikel 2 des Abkommens.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

**Artikel III**  
Zu Artikel 3 des Abkommens.

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

## 119 der Beilagen

3

"1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage."

b) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

"2. The passenger ticket shall constitute *prima facie* evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. 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, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provision of Article 22."

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. 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, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

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

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

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Flugschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, den Abschluß und die Bedingungen des Beförderungsvertrags. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Flugschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Besteigt jedoch der Reisende mit Zustimmung des Luftfrachtführers das Luftfahrzeug, ohne daß ein Flugschein ausgestellt worden ist, oder enthält der Flugschein nicht den in Absatz 1 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikls 22 berufen.“

**Article IV**

In Article 4 of the Convention —

a) paragraphs 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following: —

“1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that; if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.”

b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. The baggage check shall constitute *prima facie* evidence of the registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the baggage check 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 takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the

**Article IV**

A l'article 4 de la Convention —

a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:—

« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractant et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. 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 la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas

**Artikel IV**

Zu Artikel 4 des Abkommens.

a) Die Absätze 1, 2 und 3 werden aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

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

a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;

b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles liegt, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;

c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.“

b) Absatz 4 wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„(2) Der Fluggepäckschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, die Aufgabe des Reisegepäcks und die Bedingungen des Beförderungsvertrages. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Fluggepäckschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Nimmt jedoch der Luftfrachtführer das Reisegepäck in seine

## 119 der Beilagen

5

baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 c) does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2."

combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'aviso prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Obhut, ohne einen Fluggepäck-schein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäckschein, wenn er mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, der in Absatz 1 Buchstabe c geforderte Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen.«

## Article V

In Article 6 of the Convention:—

paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft.”

## Article V

A l'article 6 de la Convention:—

l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef. »

## Article VI

Article 8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“The air waybill shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo.”

## Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« La lettre de transport aérien doit contenir:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises. »

## Artikel V

Zu Artikel 6 des Abkommens.

Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

## Artikel VI

Artikel 8 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„Der Luftfrachtbrief muß enthalten

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

**Article VII**

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

“If, with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.”

**Article VIII**

In Article 10 of the Convention: —

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor.”

**Article IX**

To Article 15 of the Convention: —

the following paragraph shall be added: —

“3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.”

**Article X**

Paragraph 2 of Article 20 of the Convention shall be deleted.

**Article XI**

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

**“Article 22**

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form

**Article VII**

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées, à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'aviso prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

**Article VIII**

A l'article 10 de la Convention: —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »

**Article IX**

A l'article 15 de la Convention: —

l'alinéa suivant est inséré: —

« 3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable. »

**Article X**

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

**Article XI**

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: —

**« Article 22**

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme

**Artikel VII**

Artikel 9 des Abkommens erhält folgende Fassung:

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

**Artikel VIII**

Zu Artikel 10 des Abkommens:

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

**Artikel IX**

Zu Artikel 15 des Abkommens:

Folgender Absatz wird hinzugefügt:

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

**Artikel X**

Absatz 2 des Artikels 20 des Abkommens wird aufgehoben.

**Artikel XI**

Artikel 22 des Abkommens erhält folgende Fassung:

**„Artikel 22**

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250.000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichtes die Entschädigung in Form einer Geldrente fest

## 119 der Beilagen

7

of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination 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 passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.
- b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other package covered by the same baggage check or the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) 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 ou 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.
- b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
- (2) a) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrag von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.
- b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtabrief aufgefahrener Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

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

4. The limits prescribed in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

5. The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligramms of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment."

#### Article XII

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows: —

"2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect,

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

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or ces monnaies à la date du jugement. »

#### Article XII

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1<sup>er</sup>, et l'alinéa 2 suivant est ajouté: —

« 2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la

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

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

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

#### Artikel XII

In Artikel 23 des Abkommens wird die bisherige Bestimmung als Absatz 1 bezeichnet; als Absatz 2 wird hinzugefügt:

„(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Bestimmungen des Beförderungsvertrages über Verluste oder Beschädigungen,

## 119 der Beilagen

9

quality or vice of the cargo carried."

**Article XIII**

In Article 25 of the Convention —

paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following: —

"The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment."

**Article XIV**

After Article 25 of the Convention, the following article shall be inserted: —

**"Article 25 A**

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention related, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the ser-

nature ou du vice propre des marchandises transportées. »

**Article XIII**

A l'article 25 de la Convention —

les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante: —

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions. »

**Article XIV**

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

**« Article 25 A**

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé

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

**Artikel XIII**

Zu Artikel 25 des Abkommens. —

An die Stelle der Absätze 1 und 2 tritt folgende Bestimmung:

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

**Artikel XIV**

Nach Artikel 25 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

**„Artikel 25 A**

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

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

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlas-

vant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

#### Article XV

In Article 26 of the Convention —

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"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 seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal."

#### Article XVI

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"The provisions of Articles 3 to 9 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business."

#### Article XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

#### "Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression 'High Contracting Party' shall mean 'State'. In all other cases, the expression 'High Contracting Party' shall mean a State whose rati-

fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.»

#### Article XV

A l'article 26 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 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 sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.»

#### Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.»

#### Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré:—

#### « Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « Haut Partie Contractante » signifie « Etat ». Dans tous les autres cas, l'expression « Haute Partie Contractante » signifie un Etat dont

sung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

#### Artikel XV

Zu Artikel 26 des Abkommens.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

#### Artikel XVI

Artikel 34 des Abkommens erhält folgende Fassung:

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

#### Artikel XVII

Nach Artikel 40 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

#### „Artikel 40 A

(1) In Artikel 37 Abs. 2 und Artikel 40 Abs. 1 hat der Ausdruck 'Hoher Vertragschließender Teil' die Bedeutung 'Staat'. In allen anderen Fällen ist unter dem Ausdruck 'Hoher Vertragschließender Teil' ein Staat zu

## 119 der Beilagen

11

fication of or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word "territory" means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible."

## CHAPTER II

## Scope of application of the Convention as amended

## Article XVIII

The Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two parties to this Protocol or within the territory of a single party to this Protocol with an agreed stopping place within the territory of another State.

## CHAPTER III

## Final clauses

## Article XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the "Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955."

## Article XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures. »

## CHAPITRE II

## Champ d'application de la Convention amendée

## Article XVIII

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent protocole si une escale est prévue dans le territoire d'un autre Etat.

## CHAPITRE III

## Dispositions protocolaires

## Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés « Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955. »

## Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1<sup>er</sup>, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

verstehen, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Abkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.

(2) Im Sinne dieses Abkommens umfaßt das Wort 'Gebiet' nicht nur das Heimatgebiet eines Staates, sondern auch alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist."

## KAPITEL II

## Anwendungsbereich des geänderten Abkommens

## Artikel XVIII

Das durch dieses Protokoll geänderte Abkommen gilt für internationale Beförderungen im Sinne des Artikels 1 des Abkommens, sofern der Abgangs- und Bestimmungsort in den Gebieten von zwei Vertragsstaaten dieses Protokolls oder in dem Gebiet nur eines Vertragsstaates dieses Protokolls liegen, jedoch eine Zwischenlandung im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist.

## KAPITEL III

## Schlußbestimmungen

## Artikel XIX

Zwischen den Vertragsteilen dieses Protokolls werden das Abkommen und das Protokoll als eine einheitliche Urkunde angesehen und ausgelegt und als „Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955“ bezeichnet.

## Artikel XX

Dieses Protokoll liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XXII Abs. 1 für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der das Abkommen ratifiziert hat oder ihm beigetreten ist, sowie für jeden Staat, der an der Konferenz teilgenommen hat, auf der das Protokoll angenommen worden ist.

12

119 der Beilagen

**Article XXI**

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

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

**Article XXII**

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth 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 Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the People's Republic of Poland.

**Article XXIII**

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.

2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the People's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

**Article XXIV**

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland.

**Article XXI**

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

**Article XXII**

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

**Article XXIII**

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

**Article XXIV**

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

**Artikel XXI**

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

(2) Die Ratifikation dieses Protokolls durch einen Staat, der nicht Vertragsteil des Abkommens ist, bewirkt auch den Beitritt zu dem Abkommen in der Fassung dieses Protokolls.

(3) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Volksrepublik Polen hinterlegt.

**Artikel XXII**

(1) Dieses Protokoll tritt, sobald es von dreißig Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung der dreißigsten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Regierung der Volksrepublik Polen lässt dieses Protokoll sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinten Nationen registrieren.

**Artikel XXIII**

(1) Nach seinem Inkrafttreten liegt dieses Protokoll für alle Nichtunterzeichnerstaaten zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt eines Staates, der nicht Vertragsteil des Abkommens ist, zu diesem Protokoll bewirkt auch den Beitritt zu dem Abkommen in der Fassung dieses Protokolls.

(3) Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Volksrepublik Polen vollzogen und wird am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung wirksam.

**Artikel XXIV**

(1) Jeder Vertragsteil dieses Protokolls kann es durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Volksrepublik Polen kündigen.

## 119 der Beilagen

13

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the People's Republic of Poland of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

## Article XXV

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declarations has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Any State may, at the time of deposit, its instrument of ratification or adhérance, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

## Article XXVI

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

## Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1<sup>er</sup>, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

## Article XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Volksrepublik Polen wirksam.

(3) Eine Kündigung des Abkommens nach Artikel 39 durch einen Vertragsteil dieses Protokolls gilt zwischen den Vertragssteilen dieses Protokolls nicht als Kündigung des Abkommens in der Fassung dieses Protokolls.

## Artikel XXV

(1) Dieses Protokoll findet auf alle Gebiete Anwendung, für deren auswärtige Beziehungen ein Vertragsteil dieses Protokolls verantwortlich ist, mit Ausnahme der Gebiete, für die eine Erklärung nach Absatz 2 abgegeben worden ist.

(2) Jeder Staat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß die Annahme dieses Protokolls sich nicht auf eins oder mehrere Gebiete bezieht, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

(3) Jeder Staat kann nachträglich der Regierung der Volksrepublik Polen schriftlich anzeigen, daß er dieses Protokoll auf eins oder mehrere Gebiete anwenden wird, auf die sich seine nach Absatz 2 abgegebene Erklärung bezogen hat. Diese Anzeige wird am neunzigsten Tage nach ihrem Empfang durch die genannte Regierung wirksam.

(4) Jeder Vertragsteil dieses Protokolls kann es gesondert für alle oder eins der Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist, nach den Bestimmungen des Artikels XXIV Abs. 1 kündigen.

## Artikel XXVI

Ein Vorbehalt zu diesem Protokoll ist nicht zulässig. Ein Staat kann jedoch durch schrift-

declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

liche Anzeige an die Regierung der Volksrepublik Polen jederzeit erklären, daß das Abkommen in der Fassung dieses Protokolls nicht anzuwenden sei auf die Beförderung von Personen, Gütern und Gepäck für seine Militärbehörden durch Luftfahrzeuge, die in diesem Staat eingetragen sind und deren gesamter Laderraum von diesen Behörden oder für ihre Rechnung vorbehalten worden ist.

### Article XXVII

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- e) of the receipt of any declaration of notification made under Article XXV and the date thereof; and
- f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

### Article XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article XXII;
- 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 XXV et la date de réception; et
- f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

### Artikel XXVII

Die Regierung der Volksrepublik Polen wird unverzüglich den Regierungen aller Unterzeichnerstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls, den Regierungen aller Vertragsstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls sowie aller Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder der Vereinten Nationen und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anzeigen

- a) jede Unterzeichnung dieses Protokolls und den Zeitpunkt der Unterzeichnung;
- b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde zu diesem Protokoll und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
- c) den Zeitpunkt, zu dem dieses Protokoll nach Artikel XXII Abs. 1 in Kraft tritt;
- d) den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfangs;
- e) den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XXV und den Zeitpunkt des Empfangs;
- f) den Empfang jeder Anzeige nach Artikel XXVI und den Zeitpunkt des Empfangs.

## 119 der Beilagen

15

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland with which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention of this Protocol, all States Parties to the Convention of this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires sousignées, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à la Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, 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 avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN in Den Haag, am achtundzwanzigsten September neunzehnhundertfünfzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache. Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Abkommen abgefasst worden ist, maßgebend.

Dieses Protokoll wird bei der Regierung der Volksrepublik Polen hinterlegt, bei der es nach den Bestimmungen des Artikels XX zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Regierung übermittelt den Regierungen aller Unterzeichnerstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls, aller Vertragsstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls und aller Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder der Vereinten Nationen sowie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beglaubigte Abschriften dieses Protokolls.



## Erläuternde Bemerkungen

### I. Allgemeiner Teil

1. Das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929 vereinheitlicht für bestimmte internationale Luftbeförderungen die Vorschriften über den Beförderungsvertrag, besonders diejenigen über die Beförderungsurkunde und die Haftung des Luftfrachtführers. Es ist am 13. Februar 1933 in Kraft getreten. Über 80 Staaten gehören ihm an.

Österreich hat dieses Übereinkommen am 29. Juli 1961 ratifiziert (BGBl. Nr. 286). Für Österreich ist es am 27. Dezember 1961 wirksam geworden.

Im § 29 h des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, deutsches RGBl. I S. 653, und des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1963, BGBl. Nr. 200, ist das Warschauer Abkommen ausdrücklich angeführt. Damit ist der Vorrang der Anwendung dieses Übereinkommens gegenüber dem innerstaatlichen Recht bei der Beurteilung von Schäden, die bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Warschauer Abkommens entstehen, gewährleistet.

2. Die Entwicklung des Luftverkehrs hat es mit sich gebracht, daß schon bald nach dem Inkrafttreten des Warschauer Abkommens Bestrebungen aufgekommen sind, dieses Übereinkommen durch ein neues zu ersetzen. So hat bereits 1935 das Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens eine Neuordnung des Warschauer Abkommens erörtert. 1948 hat der Rechtsausschuß der International Civil Aviation Organisation (ICAO), einer Spezialorganisation der Vereinten Nationen, mit Reformarbeiten begonnen. 1953 ist in den Reformbestrebungen insoweit ein Wandel eingetreten, als der Rechtsausschuß der ICAO den Plan einer Gesamtreform aufgegeben und sich dafür ausgesprochen hat, nur einzelne Teile des Warschauer Abkommens zu ändern.

Die ICAO hat beschlossen, eine Staatenkonferenz zur Änderung des Warschauer Abkommens einzuberufen. Die Tagung hat in Den Haag

vom 6. bis zum 28. September 1955 stattgefunden. An ihr haben 44 Staaten teilgenommen, darunter jedoch nicht Österreich. Am 28. September 1955 ist ein „Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929“ unterzeichnet worden (im folgenden „Haager Protokoll“ genannt). Für die Vertragsteile dieses Protokolls bilden das Warschauer Abkommen und das Haager Protokoll eine einheitliche Urkunde, die als „Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955“ bezeichnet wird.

Das Haager Protokoll ist am 1. August 1963 in Kraft getreten. Über 70 Staaten gehören ihm bereits an.

3. Das Haager Protokoll sieht neben verschiedenen Änderungen des Warschauer Abkommens bezüglich der Beförderungsurkunden, als einen wichtigen Punkt die Verdoppelung des Betrages der Mindesthaftung des Luftfrachtführers für Personenschäden vor. Weiter wird die Anordnung über die Fälle, in denen sich der Luftfrachtführer auf die Begrenzung der Haftung nach dem Warschauer Abkommen nicht berufen kann, anders gefaßt. Schließlich, entsprechend einem in allen neueren Übereinkommen über die Haftung von Unternehmern niedergelegten Grundsatz, können sich die Leute des Luftfrachtführers, wenn sie in Anspruch genommen werden, auf die zu dessen Gunsten vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen.

4. Österreich hat sich bisher wegen der im Haager Protokoll getroffenen Regelung der Befreiung auf die Haftungsbeschränkung nicht zu einem Beitritt zu diesem Übereinkommen entschlossen.

Nach dem Artikel 25 Warschauer Abkommen in der ursprünglichen Fassung kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Bestimmungen des Abkommens, die seine Haftung ausschließen oder beschränken, berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeiführt hat, die nach dem Recht des angerufenen

Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht. Das gleiche gilt, wenn der Schaden unter denselben Voraussetzungen von einem seiner Leute in Ausführung seiner Verrichtungen verursacht worden ist.

Nach dem Artikel 25 Warschauer Abkommen in der Fassung des Artikels XIII Haager Protokoll kommt es nicht mehr auf den Vorsatz und die Fahrlässigkeit an, die dem Vorsatz gleichsteht, sondern darauf, daß der Schaden durch eine Handlung oder eine Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Diese Regelung bedeutet, daß der Geschädigte bei gröbster Fahrlässigkeit, die noch nicht an die bewußte Fahrlässigkeit heranreicht, auf den Erhalt des vollen Schadens verzichten und sich mit der beschränkten Haftung begnügen muß. Eine solche Anordnung widerspricht dem Grundgedanken des österreichischen Schadenersatzrechts. Überdies sind die Begriffsmerkmale „leichtfertig“ und „Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“ unklar.

Die Bedenken gegen den Artikel XIII Haager Protokoll bestehen weiter. Dennoch ergibt eine Interessenabwägung, daß diese Bestimmung in Kauf genommen werden muß. Im Vordergrund steht nämlich die Tatsache, daß bereits über 70 Staaten dem Haager Protokoll angehören und Österreich im wirtschaftlichen Wettbewerb unweigerlich ins Hintertreffen geraten müßte, wenn es internationale Beförderungen, die sonst unter das Haager Protokoll fielen, weiter den sowohl für die Luftverkehrsunternehmen als auch für die Fluggäste (wegen der zu niedrigen Haftungshöchstbeträge und der Haftungsbefreiung wegen nautischen Verschuldens) ungünstigeren Regeln des Warschauer Abkommens in der ursprünglichen Fassung unterstellen würde. Da das Haager Protokoll durch den Beitritt von über 70 Staaten weltweite Bedeutung erlangt hat, kann sich Österreich nicht länger davon ausschließen.

Im übrigen wird die Beeinträchtigung der Grundsätze des österreichischen Schadenersatzrechts durch den neuen Artikel 25 in der Fassung des Haager Protokolls durch zwei Neuerungen dieses Übereinkommens wenigstens zum Teil aufgehoben:

a) Die eine Neuerung betrifft die Verdopplung des Haftungshöchstbetrags für Personenschäden. Diesem Punkt kommt besondere Bedeutung zu, weil die Haftungsgrenze des Warschauer Abkommens in der ursprünglichen Fassung durch die im Lauf der Zeit eingetretene Verminderung der Kaufkraft des Geldes so niedrig geworden ist, daß nicht länger von einer für den Geschädigten halbwegs ausreichenden Ersatzleistung gesprochen werden kann.

b) Bei der anderen Neuerung geht es um die Beseitigung der Begünstigung für das sogenannte nautische Verschulden (unter bestimmten Voraussetzungen Ausschluß der Haftung für Sachschäden, die durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges entstehen). Dieser Haftungsbefreiungsgrund entstammt dem Seerecht.

Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen kommt der Gefährdungshaftung sehr nahe (Schleicher-Reymann—Abram, Das Recht der Luftfahrt<sup>3</sup>, I. Band, S. 352): Der Geschädigte braucht nur darzutun, daß er einen Schaden bestimmter Art erlitten hat, während der Luftfrachtführer zu beweisen hat, daß ihn und seine Leute kein Verschulden trifft. Die Sonderregelung der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens für nautisches Verschulden höhlt die Haftungsgrundsätze dieses Übereinkommens für einen Teil der Schäden aus. Daher ist der Entfall dieser Begünstigung durch das Haager Protokoll zu begrüßen.

Die Bedenken wegen der genannten haftungsrechtlichen Bestimmung des Haager Protokolls sollen daher hintangestellt werden.

5. Um für die Zukunft den Vorrang des Haager Protokolls gegenüber dem innerstaatlichen Recht bei der Beurteilung von Schäden, die bei einer internationalen Beförderung im Sinn dieses Übereinkommens entstehen, zu gewährleisten, muß der § 29 h Luftverkehrsgesetz geändert werden. Diesem Zweck dient unter anderem die am 12. Mai 1970 vom Ministerrat beschlossene Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr geändert werden.

6. Das Haager Protokoll ist in zahlreichen Punkten gesetzändernd. Der Beitritt Österreichs darf daher gemäß dem Art. 50 Abs. 1 B-VG. der Genehmigung des Nationalrates.

## II. Besonderer Teil

### Zum Artikel I:

Es handelt sich nur um eine sprachliche Neufassung des Artikels 1 Abs. 2 und 3 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Zum Begriff „Gebiet“ wird auf die Ausführungen zum Artikel XVII verwiesen.

### Zum Artikel II:

Nach der ursprünglichen Fassung des Artikels 2 Abs. 2 Warschauer Abkommen sind Beförderungen, die internationalen Vereinbarungen über den Postverkehr unterliegen, von der Anwendung des Abkommens ausgeschlossen.

Der Artikel II strebt eine Klarstellung dieses Satzes dadurch an, daß er die Beförderung von „Brief- und Paketpost“ ausdrücklich anführt.

**Zum Artikel III:**

Bei der Beförderung von Reisenden hat der Luftfrachtführer einen Flugschein auszustellen.

Abweichend von der ursprünglichen Fassung des Artikels 3 Warschauer Abkommen, ist es nach dem Haager Protokoll nicht erforderlich, daß der Flugschein den Ort und den Tag der Ausstellung sowie den Namen und die Anschrift des Luftfrachtführers enthält. Es genügt vielmehr die Angabe des Abgangs- und des Bestimmungsortes; weiter brauchen nicht alle Zwischenlandungen angegeben zu werden. Es genügt die Angabe einer solchen, aber auch das ist nur nötig, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort im selben Staat liegen, weil sie in diesem Fall wegen der Anwendung des Warschauer Abkommens von Bedeutung ist. Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens ist seine Geltung im Flugschein zu vermerken, während nach dem Artikel III nur die Möglichkeit seiner Geltung im Flugschein zu erwähnen ist.

Ist ein Flugschein nicht ausgestellt worden oder enthält dieser nicht den Hinweis auf die Möglichkeit der Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens, so kann sich der Luftfrachtführer nach dem Haager Protokoll nicht auf die Haftungsbeschränkungen des Artikels 22 Warschauer Abkommen berufen; die Einwendungen aus den Artikeln 20 und 21 Warschauer Abkommen bleiben ihm aber erhalten.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens verliert der Luftfrachtführer, der den Reisenden ohne Ausstellung eines Flugscheines zur Beförderung zuläßt, das Recht, sich auf die Bestimmungen des Abkommens zu berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

Der Artikel III bringt somit eine Vereinfachung der Bestimmungen über den Flugschein und mildert die Haftung des Luftfrachtführers im Fall der nicht ordnungsgemäßen Ausstellung des Flugscheins.

**Zum Artikel IV:**

Bei der Beförderung von Reisegepäck ist ein Fluggepäckschein auszustellen.

Nach der ursprünglichen Fassung des Artikels 4 Warschauer Abkommen muß der Fluggepäckschein acht Angaben enthalten. Nach dem Haager Protokoll sind nur noch die dem Artikel III entsprechenden drei Angaben erforderlich.

Weiter räumt der Artikel IV die Möglichkeit ein, daß der Fluggepäckschein mit einem ordnungsgemäß ausgestellten Flugschein verbunden wird.

Nimmt der Luftfrachtführer das Reisegepäck in seine Obhut, ohne einen Fluggepäckschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäckschein, der nicht mit einem vorschriftsmäßigen Flugschein

verbunden ist, der Hinweis auf die Möglichkeit der Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens, so kann sich der Luftfrachtführer nach dem Haager Protokoll nicht auf die Haftungsbeschränkung des Artikels 22 Abs. 2 Warschauer Abkommen berufen.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens verliert der Luftfrachtführer das Recht, sich auf den Haftungsausschluß oder die Haftungsbefreiung zu berufen, nicht nur, wenn er keinen Fluggepäckschein ausgestellt hat, sondern auch, wenn der Schein keine Nummer trägt oder wenn Anzahl und Gewicht der Gepäckstücke nicht angeführt sind oder die Angabe, daß die Beförderung dem Warschauer Abkommen unterliegt, fehlt.

Der Artikel IV vereinfacht somit die Erfordernisse des Fluggepäckscheins und mildert die Haftung des Luftfrachtführers im Fall der Nichtbeachtung bestimmter Anordnungen über den Fluggepäckschein.

**Zum Artikel V:**

Bei der Beförderung von Gütern kann der Luftfrachtführer vom Absender die Ausstellung und die Aushändigung eines Luftfrachtbriefs und dieser von ihm die Annahme dieser Urkunde verlangen (Artikel 5 Warschauer Abkommen).

Nach dem Artikel V, der eine Änderung des Artikels 6 Abs. 3 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens bewirkt, braucht der Luftfrachtbrief nicht mehr unverzüglich nach der Annahme des Gutes, sondern erst vor Verladung des Gutes in das Luftfahrzeug unterzeichnet zu werden.

**Zum Artikel VI:**

Der Artikel VI ändert den Artikel 8 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Von den ursprünglich 17 erforderlichen Angaben im Luftfrachtbrief sind nur noch drei notwendig. Es sind dies die den Artikeln III und IV entsprechenden Angaben.

**Zum Artikel VII:**

Der Artikel VII ändert den Artikel 9 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Wird über die Beförderung von Gütern kein Luftfrachtbrief ausgestellt oder unterbleibt der Hinweis auf die Haftungsbeschränkung, so kann sich der Luftfrachtführer nach dem Haager Protokoll nicht auf die Haftungsbeschränkung des Artikels 22 Abs. 2 Warschauer Abkommen berufen.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens wird dem Luftfrachtführer das Recht genommen, sich auf den Haftungsausschluß oder die Haftungsbeschränkung des Abkommens zu berufen, falls ein Luftfrachtbrief

nicht ausgestellt worden ist oder dieser hinsichtlich bestimmter erforderlicher Angaben mangelt ist.

Der Artikel VII bringt somit, wie die Artikel III und IV, eine Milderung der Haftung des Luftfrachtführers.

#### Zum Artikel VIII:

Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben und Erklärungen über das Gut im Luftfrachtbrief.

Der Artikel VIII ändert den Artikel 10 Abs. 2 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Nach dem Artikel VIII haftet der Absender dem Luftfrachtführer für jeden Schaden, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer verantwortlich ist, dadurch erleidet, daß diese Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens haftet der Absender für jeden Schaden, den der Luftfrachtführer oder irgendein Dritter dadurch erleidet, daß die Angaben unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Der Artikel VIII enthält somit eine Begrenzung des Drittschadens.

#### Zum Artikel IX:

Der Artikel IX fügt dem Artikel 15 Warschauer Abkommen einen Abs. 3 hinzu.

Nach dem Artikel IX ist ausdrücklich die Zulässigkeit der Ausstellung begebarer Luftfrachtbriefe als indossabler Orderpapiere verankert.

Verboten ist die Ausstellung solcher Luftfrachtbriefe nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens nicht ausdrücklich.

Das österreichische Recht kennt keine begebaren Luftfrachtbriefe.

#### Zum Artikel X:

Der Artikel X hebt den Artikel 20 Abs. 2 Warschauer Abkommen auf.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens entfällt die Haftpflicht des Luftfrachtführers bei der Beförderung von Reisegepäck und Gütern, wenn er beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist und daß er und seine Leute alle Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben. Diese Begünstigung für das sogenannte nautische Verschulden stammt, wie im allgemeinen Teil der Erläuterungen schon erwähnt worden ist, aus dem Seerecht.

Der Rechtsausschuß der ICAO ist für die Streichung des Artikels 20 Abs. 2 Warschauer Abkommen eingetreten, weil es unlogisch wäre, die Anordnung, die von den für Personen geltenden Haftungsregelungen völlig abweiche, aufrechtzuerhalten.

#### Zum Artikel XI:

Der Artikel XI gibt dem Artikel 22 Warschauer Abkommen eine neue Fassung.

Abgesehen von den Fällen, in denen sich der Luftfrachtführer auf eine Haftungsbeschränkung nicht berufen kann, ist seine Haftung durch bestimmte Höchstbeträge begrenzt.

Der Artikel XI verdoppelt gegenüber der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens den Haftungshöchstbetrag für Personenschäden. Der Luftfrachtführer haftet somit jedem Reisenden gegenüber bis zu einem Betrag von 250.000 Franken. Dieser Frankenbetrag bezieht sich nicht auf die heutige französische Währung, sondern auf eine Währungseinheit im Wert von 65½ Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt, die durch ein französisches Gesetz vom 25. Juni 1928 festgelegt worden ist. Ein solcher Goldfranken entspricht, unter Bedachtnahme auf die im Einvernehmen mit dem Internationalen Währungsfonds am 4. Mai 1953 für den Schilling festgesetzte Parität zum Gold von 0'0341796 g, derzeit einem Wert von 1'72 S. Die 250.000 Franken machen somit 430.000 S aus.

Der Artikel XI führt weiter eine neue Bestimmung über die Schadensberechnung bei Teilschäden ein (Verlust, Beschädigung oder Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes).

Der Artikel XI enthält auch eine Anordnung über Prozeßkosten. Diese Bestimmung hat für den österreichischen Rechtsbereich keine Bedeutung, weil Österreich nicht zu denjenigen Staaten gehört, in denen auch die obsiegende Partei ihre Gerichts- und Anwaltskosten zu tragen hat und wo diese Kosten deshalb als ein Teil des Schadensersatzes betrachtet werden.

#### Zum Artikel XII:

Der Artikel XII fügt dem Artikel 23 Warschauer Abkommen einen Abs. 2 hinzu.

Die Ausschließung der Haftung des Luftfrachtführers oder die Herabsetzung der Haftungshöchstbeträge durch Vereinbarung ist verboten; solche Vereinbarungen sind nichtig.

Nach dem Artikel XII ist dieser Satz nicht auf Bestimmungen des Beförderungsvertrags über Verluste oder Beschädigungen anzuwenden, die von der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.

## 119 der Beilagen

21

Das Haager Protokoll gestattet somit eine Freizeichnung des Luftfrachtführers von Schäden, die von der Eigenart des Frachtguts oder diesem bereits anhaftenden Mängeln herrühren.

## Zum Artikel XIII:

Der Artikel XIII faßt den Artikel 25 Warschauer Abkommen neu.

Die Unterschiede der ursprünglichen Fassung gegenüber der Fassung durch das Haager Protokoll sind schon im Allgemeinen Teil der Erläuterungen aufgezeigt worden. Hier sei nur wiederholt, daß als neuer Haftungsmaßstab im Artikel XIII die bewußte Fahrlässigkeit eingeführt wird.

Die Regelung der Voraussetzungen, unter denen die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers einzutreten hat, ist bei der Tagung in Den Haag der am schwersten zu lösende Fragenkreis gewesen. Die Schwierigkeiten haben sich daraus ergeben, daß das angelsächsische Recht weder einen dem Begriff „dol“ noch dem Begriff „faute lourde“ entsprechenden Begriff kennt, sondern nur den Begriff „wilful misconduct“, der sich weder mit dem Begriff „dol“ noch mit dem Begriff „faute lourde“ deckt.

Der Rechtsausschuß der ICAO ist dafür eingetreten, von der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens abzugehen, weil es nach dieser Fassung den Gerichten in den verschiedenen Rechtsgebieten überlassen sei festzustellen, welche Fahrlässigkeit dem Vorsatz als gleichstehend zu erachten sei. Das könnte weiterhin zu einer verschiedenen Auslegung der Bestimmung über die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers führen. Dies stehe jedoch dem durch das Warschauer Abkommen verfolgten Ziel, einheitliche Anordnungen zu gewährleisten, entgegen.

## Zum Artikel XIV:

Durch den Artikel XIV wird dem Warschauer Abkommen der Artikel 25 A eingefügt.

Eine beschränkte Haftung der Leute des Luftfrachtführers, entsprechend derjenigen des Luftfrachtführers, wird eingeführt. Die Leute des Luftfrachtführers können sich auf die Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens nur berufen, wenn sie beweisen, daß sie in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

Die unbeschränkte Haftung der Leute des Luftfrachtführers tritt ein, wenn die Voraussetzungen des Artikels XIII gegeben sind (Vorsatz oder bewußte Fahrlässigkeit).

Der Zweck des Artikels XIV liegt darin, dem Geschädigten die Möglichkeit zu nehmen, eine höhere als ihm nach dem Warschauer Abkommen zustehende Ersatzleistung dadurch zu erlangen, daß er einen der Leute des Luftfrachtführers

in Anspruch nimmt, dem die Haftungsbeschränkung des Warschauer Abkommens nicht zugute kommt.

## Zum Artikel XV:

Der Artikel XV ändert den Artikel 26 Abs. 2 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Im Artikel 26 Warschauer Abkommen geht es darum, wann vermutet werden kann, daß Reisegepäck oder Güter in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend an den Empfänger abgeliefert worden sind, sowie darum, in welcher Weise der Empfänger Anzeigen über einen wahrgenommenen Schaden zu erstatten hat.

Der Artikel XV verlängert die Rügefristen, binnen derer der Empfänger dem Luftfrachtführer Anzeige zu erstatten hat.

## Zum Artikel XVI:

Der Artikel XVI ändert den Artikel 34 der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens.

Nach der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens ist dieses nicht anwendbar auf Beförderungen, die einen ersten Versuch zur Errichtung planmäßig zu betreibender Luftverkehrslinien darstellen, sowie auf Beförderungen unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs.

Nach dem Artikel XVI hat der Luftfrachtführer nur noch bei Flügen unter außergewöhnlichen Umständen eine Erleichterung und auch nur insoweit, als bei diesen Flügen Beförderungspapiere nicht mehr ausgestellt werden müssen. Der Luftfrachtführer kann sich daher auch auf die Haftungsgrenzen berufen, wenn er vorher auch keinen entsprechenden Hinweis gemacht hat.

Der Rechtsausschuß der ICAO hat es im Hinblick auf die Fortschritte in der Luftfahrt für vertretbar erachtet, die Versuchsfüge dem Warschauer Abkommen zu unterstellen.

## Zum Artikel XVII:

Der Artikel XVII fügt dem Warschauer Abkommen den Artikel 40 A hinzu.

Es wird je eine Begriffsbestimmung für den Ausdruck „Hoher Vertragschließender Teil“ und für den Ausdruck „Gebiet“ gegeben.

Nach der ursprünglichen Fassung der Artikel 1 und 40 Warschauer Abkommen ist unter „Gebiet“ jedes Gebiet zu verstehen, das der Staatshoheit, der Mandatsgewalt oder einer Herrschaft eines Staates untersteht.

Nach dem Artikel XVII kommt es darauf an, welcher Staat für die auswärtigen Beziehungen eines Gebietes verantwortlich ist.

**Zum Artikel XVIII:**

Der Artikel XVIII regelt den Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955.

In einem Mitgliedstaat des Haager Protokolls ist die neue Haftungsordnung anzuwenden für Flüge von diesem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat. Für Flüge von einem Mitgliedstaat in einen Staat, der nur das Warschauer Abkommen ratifiziert hat, oder von einem solchen Staat in einen Mitgliedstaat gilt weiterhin die ursprüngliche Fassung des Warschauer Abkommens.

**Zum Artikel XIX:**

Nach diesem Artikel bilden das Haager Protokoll und das Warschauer Abkommen im Verhältnis zwischen den Vertragsteilen des Protokolls eine Einheit. Die Konsequenzen daraus werden durch die Artikel XXI Abs. 2 und XXIII Abs. 2 gezogen, wonach die Ratifikation des Haager Protokolls und der Beitritt zum Haager Protokoll durch einen Staat, der dem Warschauer Abkommen nicht angehört, auch den Beitritt zum Warschauer Abkommen bewirken. Auch die Regelung des Artikels XXIV Abs. 3, wonach sich im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten des Haager Protokolls eine Kündigung des Warschauer Abkommens nach dessen Artikel 39 nicht auch auf das Warschauer Abkommen in der Fassung des Protokolls erstreckt, entspricht dieser Konstruktion. Eine solche Kündigung des Abkommens wäre somit im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten des Haager Protokolls ohne rechtliche Wirkung.

**Zum Artikel XX und XXI:**

Da Österreich zum Zeitpunkt der Auflegung des Protokolls zur Unterzeichnung am 28. September 1955 noch nicht Vertragsstaat des Warschauer Abkommens war und auch, wie im Allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen erwähnt, an der Staatenkonferenz zur Änderung des Warschauer Abkommens vom 6. bis 28. September 1955 nicht teilgenommen hat, steht Österreich die Möglichkeit zur Unterzeichnung und Ratifikation des Haager Protokolls nach diesen beiden Artikeln nicht offen.

**Zum Artikel XXII:**

Die Frist von 90 Tagen für das Inkrafttreten entspricht der Frist des Artikels 37 Abs. 2 des Warschauer Abkommens. Polen ist Depositär des Warschauer Abkommens und des Haager Protokolls.

**Zum Artikel XXIII:**

Die Beitrittsmöglichkeit für alle nichtunterzeichnenden Staaten entspricht der Regelung des Artikels 38 Abs. 1 des Warschauer Abkommens. Österreich tritt dem Haager Protokoll gemäß diesem Artikel XXIII bei.

Zu Abs. 2 vergleiche die Ausführungen zu Artikel XIX.

**Zum Artikel XXIV:**

Abs. 1 und 2 entsprechen dem Artikel 39 des Warschauer Abkommens.

Bezüglich Abs. 3 vergleiche die Ausführungen zum Artikel XIX.

**Zum Artikel XXV:**

Dieser Artikel entspricht im wesentlichen dem Artikel 40 des Warschauer Abkommens, doch ist in Abs. 3 eine Inkrafttretensfrist von 90 Tagen für die nachträgliche Ausdehnung des Geltungsbereiches des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls festgelegt, die in Abs. 2 des Artikels 40 des Warschauer Abkommens fehlt.

**Zum Artikel XXVI:**

Beide Bestimmungen dieses Artikels, nämlich über die Unzulässigkeit von Vorbehalten und über die Möglichkeit, die Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls auf gewisse Transporte für die eigenen Militärbehörden jederzeit auszuschließen, sind im Warschauer Abkommen nicht enthalten.

**Zum Artikel XXVII:**

Die in diesem Artikel festgelegten Pflichten des Depositärs entsprechen den gleichartigen Bestimmungen der meisten übrigen mehrseitigen Verträge.

**Zu Geschehensklausel:**

Während das Haager Protokoll in drei authentischen Fassungen, nämlich in französischer, englischer und spanischer Sprache gehalten ist, wobei bei Abweichungen der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend ist, ist das Warschauer Abkommen lediglich in französischer Sprache abgefaßt.

**III.**

Durch den Beitritt zum Haager Protokoll entstehen der Republik Österreich keine Kosten.