

Warschauer Abkommen – Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (in der Fassung von Den Haag 1955)



1. Kapitel: Gegenstand und Begriffsbestimmung

Artikel 1

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

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

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

Artikel 2

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

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

2. Kapitel: Beförderungsscheine

1. Abschnitt: Flugschein

Artikel 3

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

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

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

... 2

2. Abschnitt: Fluggepäckschein

Artikel 4

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

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teils 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, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.

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

3. Abschnitt: Luftfrachtbrief

Artikel 5

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

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

Artikel 6

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

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

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

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

Der Luftfrachtbrief muss enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teils liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;

... 3

c) einen Hinweis für den Absender, dass die Beförderung, wenn der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlande-punkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Gütern beschränkt.

Artikel 9

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

(1) Der Luftfrachtbrief erbringt Beweis für den Abschluss des Vertrags, den Empfang des Gutes und die Beförderungsbedin-gungen, der Gegenbeweis ist zulässig.

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

Artikel 12

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

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

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

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

Artikel 13

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

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

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

... 4

Artikel 14

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

Artikel 15

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

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

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

Artikel 16

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

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

3. Kapitel: Haftung des Luftfrachtführers

Artikel 17

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

Artikel 18

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

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

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

Artikel 19

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

Artikel 20

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

... 5

Artikel 21

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

Artikel 22

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250 000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen. Der Reisende kann jedoch mit dem Luftfrachtführer eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.

(2)

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

b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teils des aufgegebenen Reisegepäckes 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 Teils des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführten Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

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

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

(5) Die in diesem Artikel angegebenen Frankenbeträge beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65 1/2 Milligramm Gold von 900/3000 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 Währung im Zeitpunkt der Entscheidung.

Artikel 23

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

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

Artikel 24

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

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

... 6

Artikel 25

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

Artikel 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 berufen, die nach Artikel 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

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

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

Artikel 26

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

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

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

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

Artikel 27

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

Artikel 28

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

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

Artikel 29

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

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

... 7

Artikel 30

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

(2) Bei einer solchen Beförderung von Reisenden können der Reisende oder die sonst anspruchsberechtigten Personen nur den Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist, es sei denn, dass der erste Luftfrachtführer durch ausdrückliche Vereinbarung die Haftung für die ganze Reise übernommen hat.

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

4. Kapitel: Bestimmungen über gemischte Beförderungen

Artikel 31

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

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

5. Kapitel: Allgemeine Vorschriften und Schlussbestimmungen

Artikel 32

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

Artikel 33

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

Artikel 34

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

Artikel 35

Der Ausdruck Tage im Sinne dieses Abkommens umfasst auch die Sonn- und Feiertage.

Artikel 36

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

Artikel 37

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

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

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

Artikel 38

(1) Der Beitritt zu diesem Abkommen bleibt nach seinem Inkrafttreten allen Staaten offen.

(2) Der Beitritt erfolgt durch eine Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung eines jeden der Hohen Vertragschließenden Teile hiervon verständigen wird.

(3) Der Beitritt wird mit dem neunzigsten Tage seit der Anzeige an die Regierung der Republik Polen wirksam.

Artikel 39

(1) Jeder der Hohen Vertragschließenden Teile kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige an die Regierung der Republik Polen, welche die Regierung jedes der Hohen Vertragschließenden Teile hiervon unverzüglich benachrichtigen wird, kündigen.

(2) Diese Kündigung wird sechs Monate nach ihrer Erklärung wirksam, und zwar nur bezüglich des Vertragsteiles, der sie ausgesprochen hat.

Artikel 40

(1) Die Hohen Vertragschließenden Teile können bei der Unterzeichnung, der Niederlegung der Ratifikationsurkunden oder anlässlich ihres Beitritts erklären, dass die Annahme dieses Abkommens sich nicht auf die Gesamtheit oder irgendeinen Teil ihrer Kolonien, Protektorate oder der unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes andere unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehende Gebiet bezieht.

(2) Sie können demgemäß späterhin im Namen der Gesamtheit oder irgendeines Teils ihrer Kolonien, Protektorate oder der unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes anderen unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehenden Gebietes ihren Beitritt gesondert erklären.

(3) Sie können ferner dieses Abkommen unter Beachtung seiner Bestimmungen für die Gesamtheit oder irgendeinen Teil ihrer Kolonien, Protektorate oder die unter ihrer Mandatsgewalt stehenden Gebiete oder jedes andere unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehende Gebiet gesondert kündigen.

Artikel 40A

(1) In Artikel 37 Absatz 2 und Artikel 40 Absatz 1 hat der Ausdruck „Hoher Vertragschließender Teil“ die Bedeutung von „Staat“. In allen anderen Fällen ist unter dem Ausdruck „Hoher Vertragschließender Teil“ ein Staat zu verstehen, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Abkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.

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

... 9

Artikel 41

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

Dieses Abkommen, abgeschlossen in Warschau, am 12. Oktober 1929, liegt bis zum 31. Januar 1930 zur Zeichnung auf.

Zusatzprotokoll

Zu Art. 2

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

Geschehen zu Warschau, am 12. Oktober 1929.

Geltungsbereich am 14. August 2024

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Afghanistan	20. Februar	1969 B	21. Mai	1969
Ägypten	6. September	1955 B	5. Dezember	1955
Algerien	2. Juni	1964 B	31. August	1964
Angola	10. März	1998 B	8. Juni	1998
Äquatorialguinea	20. Dezember	1988 B	19. März	1989
Argentinien	21. März	1952 B	19. Juni	1952
Armenien	25. November	1998 B	23. Februar	1999
Aserbaidshan	24. Januar	2000 B	23. April	2000
Äthiopien*	14. August	1950 B	12. November	1950
Australien	1. August	1935	30. Oktober	1935
Bahamas	15. Mai	1975 N	10. Juli	1973
Bahrain	12. März	1998 B	10. Juni	1998
Bangladesch	13. Februar	1979 N	26. März	1971
Barbados	8. Januar	1970 N	30. November	1966
Belarus	26. September	1959 B	25. Dezember	1959
Belgien	13. Juli	1936	11. Oktober	1936
Benin	9. Juni	1962 N	1. August	1960
Bolivien	29. Dezember	1998 B	29. März	1999
Bosnien und Herzegowina	3. März	1995 N	6. März	1992
Botsuana	31. Januar	1977 N	30. September	1966
Brasilien	2. Mai	1931	13. Februar	1933
Brunei	28. Februar	1984 N	1. Januar	1984
Bulgarien	25. Juni	1949 B	23. September	1949
Burkina Faso	9. Dezember	1961 B	9. März	1962
Chile*	2. März	1979 B	31. Mai	1979
China*	20. Juli	1958	18. Oktober	1958
Hongkong ^a	16. Juni	1997 B	15. Mai	1933
Macau ^b	13. April	1987	20. Dezember	1999
Costa Rica	10. Mai	1984 B	8. August	1984
Côte d'Ivoire	7. Februar	1962 N	7. August	1960
Dänemark	3. Juli	1937	1. Oktober	1937
Deutschland*	30. September	1933	29. Dezember	1933
Dominikanische Republik	25. Februar	1972 B	25. Mai	1972
Ecuador	1. Dezember	1969 B	1. März	1970
Estland	16. März	1998 B	14. Juni	1998
Fidschi	25. Februar	1972 N	10. Oktober	1970
Finnland	3. Juli	1937	1. Oktober	1937
Frankreich	15. November	1932	13. Februar	1933
Gabun	15. Februar	1969 B	16. Mai	1969

... 11

Ghana	11. August	1997 B	9. November	1997
Griechenland	11. Januar	1938	11. April	1938
Guatemala	3. Februar	1997 B	4. Mai	1997
Guinea	11. September	1961 B	10. Dezember	1961
Honduras	27. Juni	1994 B	25. September	1994
Indien	29. Januar	1970 N	15. August	1947
Indonesien	2. Februar	1952 N	27. Dezember	1949
Irak	28. Juni	1972 B	26. September	1972
Iran	8. Juli	1975 B	6. Oktober	1975
Irland	20. September	1935 B	19. Dezember	1935
Island	21. August	1948	19. November	1948
Israel	8. Oktober	1949 B	6. Januar	1950
Italien	14. Februar	1933	15. Mai	1933
Japan	20. Mai	1953	18. August	1953
Jemen	6. Mai	1982 B	4. August	1982
Jordanien	17. November	1969 N	22. März	1946
Kambodscha	12. Dezember	1996 B	12. März	1997
Kamerun	21. August	1961 N	1. Januar	1960
Kanada*	10. Juni	1947 B	8. September	1947
Kap Verde	7. Februar	2002 B	8. Mai	2002
Katar	22. Dezember	1986 B	22. März	1987
Kenia	7. Oktober	1964 B	12. Dezember	1963
Kirgisistan	9. Februar	2000 B	9. Mai	2000
Kolumbien	15. August	1966 B	13. November	1966
Komoren	11. Juni	1991 B	9. September	1991
Kongo (Brazzaville)*	5. Januar	1962 N	15. August	1960
Kongo (Kinshasa)	27. Juli	1962 N	30. Juni	1960
Korea (Nord-)	13. Juli	1967 B	11. Oktober	1967
Kroatien	14. Juli	1993 N	8. Oktober	1991
Kuba*	21. Juli	1964 B	19. Oktober	1964
Kuwait	11. August	1975 B	9. November	1975
Laos	14. März	1956 N	11. Mai	1947
Lesotho	29. April	1975 N	4. Oktober	1966
Lettland	15. November	1932	13. Februar	1933
Libanon	10. Februar	1962 N	26. November	1941
Liberia	2. Mai	1942 B	31. Juli	1942
Libyen	16. Mai	1969 B	14. August	1969
Liechtenstein	9. Mai	1934 B	7. August	1934
Luxemburg	7. Oktober	1949	5. Januar	1950
Madagaskar	17. August	1962 N	26. Juni	1960
Malawi	27. Oktober	1977 B	25. Januar	1978
Malaysia	3. September	1970	31. August	1957
Malediven	13. Oktober	1995 B	11. Januar	1996
Mali	26. Januar	1961 B	26. April	1961

... 12

Malta	27. Januar	1986 N	21. September	1964
Marokko	5. Januar	1958 B	5. April	1958
Mauretanien	6. August	1962 B	4. November	1962
Mauritius	17. Oktober	1989 B	15. Januar	1990
Mexiko	14. Februar	1933	15. Mai	1933
Moldau	20. März	1997 B	19. Juni	1997
Mongolei	30. April	1962 B	29. Juli	1962
Montenegro	1. April	2008 N	3. Juni	2006
Myanmar	2. Januar	1952 N	4. Januar	1948
Nauru	4. November	1970 N	31. Januar	1968
Nepal	12. Februar	1966 B	13. Mai	1966
Neuseeland*	6. April	1937 B	5. Juli	1937
Cook-Inseln	13. August	1986 B	11. November	1986
Niederlande	1. Juli	1933	29. September	1933
Aruba			1. Januar	1986
Curaçao	1. Juli	1933	29. September	1933
Karibische Gebiete (Bonaire, Sint Eustatius und Saba)	1. Juli	1933	29. September	1933
Sint Maarten	1. Juli	1933	29. September	1933
Niger	20. Februar	1962 N	3. August	1960
Nigeria	9. Oktober	1963 N	1. Oktober	1960
Nordmazedonien	1. September	1994 N	17. September	1991
Norwegen	3. Juli	1937	1. Oktober	1937
Oman	6. August	1976 B	4. November	1976
Österreich	28. September	1961	27. Dezember	1961
Pakistan	26. Dezember	1969 N	15. August	1947
Panama	12. November	1996 B	10. Februar	1997
Papua-Neuguinea	6. November	1975 N	16. September	1975
Paraguay	28. August	1969 B	26. November	1969
Peru	5. Juli	1988 B	3. Oktober	1988
Philippinen*	9. November	1950 B	7. Februar	1951
Polen	15. November	1932	13. Februar	1933
Portugal	20. März	1947 B	18. Juni	1947
Ruanda	1. Dezember	1964 N	1. Juli	1962
Rumänien	8. Juli	1931	13. Februar	1933
Russland	20. August	1934	18. November	1934
Salomoninseln	9. September	1981 N	7. Juli	1978
Sambia	25. März	1970 N	24. Oktober	1964
Samoa	16. Oktober	1963 N	1. Januar	1962
Saudi-Arabien	27. Januar	1969 B	27. April	1969
Schweden	3. Juli	1937	1. Oktober	1937
Schweiz	9. Mai	1934	7. August	1934
Senegal	19. Juni	1964 B	17. September	1964
Serbien	18. Juli	2001 N	27. April	1992

... 13

Seychellen	24. Juni	1980 B	22. September	1980
Sierra Leone	21. März	1968 N	27. April	1961
Simbabwe	27. Oktober	1980 N	18. April	1980
Singapur	4. September	1971 B	3. Dezember	1971
Slowakei	24. März	1995 N	1. Januar	1993
Slowenien	7. August	1998 N	25. Juni	1991
Spanien	31. März	1930	13. Februar	1933
Sri Lanka	24. April	1951 N	4. Februar	1948
St. Vincent und die Grenadinen	3. Dezember	2001 N	27. Oktober	1979
Südafrika	22. Dezember	1954	22. März	1955
Sudan	11. Februar	1975 B	12. Mai	1975
Suriname	30. Juni	2003 B	28. September	2003
Syrien	13. April	1964 N	28. September	1961
Tansania	7. April	1965 B	6. Juli	1965
Togo	2. Juli	1980	30. September	1980
Tonga	31. Januar	1977 N	4. Juni	1970
Trinidad und Tobago	10. Mai	1983 N	31. August	1962
Tschechische Republik	29. November	1994 N	1. Januar	1993
Tunesien	15. November	1963 B	13. Februar	1964
Türkei	25. März	1978 B	23. Juni	1978
Turkmenistan	21. Dezember	1994 B	20. März	1995
Uganda	24. Juli	1963 B	22. Oktober	1963
Ukraine	14. August	1959 B	12. November	1959
Ungarn	29. Mai	1936	27. August	1936
Uruguay	4. Juli	1979 B	2. Oktober	1979
Usbekistan	27. Februar	1997 B	28. Mai	1997
Vanuatu	26. Oktober	1981 B	24. Januar	1982
Venezuela	15. Juni	1955	13. September	1955
Vereinigte Arabische Emirate	4. April	1986 B	3. Juli	1986
Vereinigte Staaten*	31. Juli	1934 B	29. Oktober	1934
Vereinigtes Königreich*	14. Februar	1933	15. Mai	1933
Akrotiri und Dhekelia	3. Dezember	1934	3. März	1935
Bermudas	3. Dezember	1934	3. März	1935
Britisches Antarktis-Territorium	3. Dezember	1934	3. März	1935
Falkland-Inseln und abhängige Gebiete (Südgeorgien und Südliche Sandwich-Inseln)	3. Dezember	1934	3. März	1935
Gibraltar	3. Dezember	1934	3. März	1935
Kaimaninseln	3. Dezember	1934	3. März	1935
Montserrat	3. Dezember	1934	3. März	1935
St. Helena (mit Ascension)	3. Dezember	1934	3. März	1935
Turks- und Caicosinseln	3. Dezember	1934	3. März	1935
Vietnam	11. Oktober	1982 B	9. Januar	1983
Zypern	23. April	1963 N	16. August	1960

*Vorbehalte und Erklärungen.

... 14

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation: www.icao.int > Français > Au sujet de l'OACI > Direction des affaires juridiques et des relations extérieures > Recueil des traités > Liste actualisée des parties aux traités de droit aérien) eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Bis zum 30. Juni 1997 war das Übereinkommen aufgrund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine Besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Aufgrund der chinesischen Erklärung vom 16. Juni 1997 ist das Übereinkommen seit 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.

^b Aufgrund der Volksrepublik China vom 8. Oktober 1999 ist das Übereinkommen seit dem 20. Dezember 1999 auf die Besondere Verwaltungsregion (SAR) Macau anwendbar.