

Warschauer Abkommen

Haftung im Internationalen Luftverkehr

1. Hinweis auf allgemeine Haftungsbeschränkung nach dem Warschauer Abkommen

Bei einer Reise mit einem endgültigen Bestimmungsort oder einer Zwischenlandung in einem anderen Land als dem Abgangsland, kann die Beförderung des Fluggastes dem Warschauer Abkommen unterliegen, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung sowie für Verlust oder Beschädigung von Gepäck beschränkt. Siehe auch "Mitteilung an international reisende Fluggäste über Haftungsbegrenzung".

2. Vertragsbedingungen für die Beförderung im Luftverkehr

1. Im Sinne dieses Vertrages bedeutet "Flugschein" derjenige Flugschein und Gepäckabschnitt, dessen Bestandteil diese Bedingungen und Hinweise sind; "Luftfrachtführer" alle Luftfrachtführer, die den Fluggast oder sein Gepäck aufgrund des oben genannten Flugscheins befördern oder sich hierzu verpflichten oder die sonstige Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Beförderung erbringen; "Warschauer Abkommen" das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Beförderung im internationalen Luftverkehr, gezeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, oder dieses Abkommen in der Fassung von Den Haag, gezeichnet am 28. September 1955, je nachdem, welches zur Anwendung kommt.

2. Die Beförderung aufgrund des Flugscheines unterliegt der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens, es sei denn, dass diese Beförderung keine "Internationale Beförderung" im Sinne des Abkommens ist.

3. Im Übrigen unterliegen Beförderungen und sonstige Dienstleistungen des Luftfrachtführers (I) den im Flugschein enthaltenen Bedingungen, (II) den anwendbaren Tarifen, (III) den Beförderungsbedingungen und sonstigen Bestimmungen des Luftfrachtführers, die Bestandteile dieses Vertrages sind (und auf Wunsch in den Büros des Luftfrachtführers sowie des Reiseveranstalters eingesehen werden können oder auf Anforderung dort erhältlich sind); auf Beförderung von/nach Orten in den USA oder in Kanada finden die dort geltenden Tarife Anwendung.

4. Der Name des Luftfrachtführers kann im Flugschein abgekürzt werden; vollständiger oder abgekürzter Name des Luftfrachtführers ist aus den Tarifen, Beförderungsbedingungen, sonstigen Bestimmungen oder Flugplänen des Luftfrachtführers ersichtlich. Als Anschrift des Luftfrachtführers gilt der Abflughafen, der im Flugschein neben dem ersten abgekürzten Namen des Luftfrachtführers angegeben ist. Als vereinbarte Zwischenlandepunkte gelten solche, die im Flugschein oder in den Flugplänen des Luftfrachtführers als planmäßige Zwischenlandepunkte auf der jeweiligen Strecke angegeben sind. Aufgrund dieses Flugscheins von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführende Beförderungen gelten als eine Beförderung.

5. Der Luftfrachtführer, der einen Flugschein zur Beförderung auf Diensten eines anderen Luftfrachtführers ausstellt, handelt insoweit nur als dessen Agent.

6. Ausschluss oder Beschränkung der Haftung des Luftfrachtführers gelten sinngemäß auch zugunsten der Agenten, Angestellten und Bevollmächtigten des Luftfrachtführers, ferner zugunsten jeder Person, deren Flugzeug vom Luftfrachtführer zur Beförderung benutzt wird, einschließlich deren Agenten, Angestellten und Bevollmächtigten.

7. Zur Beförderung aufgegebenes Gepäck wird dem Flugscheininhaber ausgeliefert. Gepäckschäden bei internationalen Beförderungen sind dem Luftfrachtführer schriftlich anzuzeigen, und zwar unverzüglich nach deren Entdeckung, jedenfalls aber spätestens sieben Tage nach Erhalt, bei Verspätung 21 Tage nach Andienung des Gepäcks, für Gepäckschäden bei anderen Beförderungen gelten insoweit die entsprechenden Bestimmungen in Tarifen und Beförderungsbedingungen.

8. Jeder Flugcoupon berechtigt zu einer Beförderung an dem Tage und auf der Strecke, für die ein Platz gebucht und gemäß den Bestimmungen des Reiseveranstalters erforderlichenfalls rückbestätigt wurde. Der Beförderungsanspruch entfällt, wenn der gebuchte Flug nicht angetreten wird.

9. Der Luftfrachtführer ist nach besten Kräften bemüht, Fluggast und Gepäck möglichst pünktlich zu befördern.

10. Der Fluggast muss selbst behördlich festgelegte Reiseformalitäten erfüllen, erforderliche Ausreise-, Einreise- und sonstige Dokumente vorweisen sowie auf dem Flughafen zu der vom Luftfrachtführer bestimmten Zeit oder, wenn keine Zeit bestimmt ist, frühzeitig genug zu seiner Abfertigung zum Flug eintreffen.

11. Kein Agent, Angestellter oder Bevollmächtigter des Luftfrachtführers ist berechtigt, Bestimmungen dieses Vertrages zu ergänzen, abzuändern oder aufzuheben.

3. Mitteilung an international reisende Fluggäste über Haftungsbegrenzung

Fluggäste, die ihre Flugreise in einem anderen Land als dem Land des Reiseantritts beenden oder unterbrechen, werden darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen des Warschauer Abkommens auf die gesamte Flugreise einschließlich einer Flugstrecke gänzlich innerhalb des Reiseantrittslandes oder des Bestimmungslandes Anwendung finden können. Für Fluggäste, die eine Flugreise nach oder von den USA unternehmen oder deren Flugreise eine planmäßige Unterbrechung oder Zwischenlandung in den USA aufweist, sehen das Abkommen und weitere Sondervereinbarungen, die Bestandteil der anwendbaren Tarifbestimmungen sind, vor, dass die Haftung der Luftverkehrsgesellschaft, die diesen Flugschein ausgestellt hat, und bestimmter anderer Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Sondervereinbarungen unterliegen, für Tod und Körperverletzung der Fluggäste in den meisten Fällen auf nachgewiesene Schäden, maximal jedoch auf US \$ 75.000 pro Fluggast begrenzt ist, und dass die Haftung bis zu diesem Limit auch ohne Fahrlässigkeit des Luftfrachtführers gilt.

Für Fluggäste, die mit einer Luftverkehrsgesellschaft reisen, die diesen Sondervereinbarungen nicht unterliegen, oder Fluggäste, die nicht nach oder von den USA

reisen oder deren Flugreise eine planmäßige Unterbrechung oder Zwischenlandung in den USA nicht aufweist, ist die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung der Fluggäste in den meisten Fällen begrenzt auf etwa US \$ 10.000 oder auf US \$ 20.000. Die Namen der Luftverkehrsgesellschaften, die den Sondervereinbarungen unterliegen, können auf Wunsch bei allen Flugscheinbüros dieser Luftverkehrsgesellschaften oder beim Reiseveranstalter erfragt werden.

Zusätzliche Deckung kann durch den Abschluss einer privaten Versicherung erreicht werden. Derartiger Versicherungsschutz wird nicht berührt von der Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers im Rahmen des Warschauer Abkommens oder der genannten Sondervereinbarungen. Wenden Sie sich bitte für weitere Informationen an Ihre Luftverkehrsgesellschaft, Versicherungsgesellschaft oder Ihren Reiseveranstalter.

Anmerkung

Das obige Limit von US \$ 75.000 schließt Kosten der Rechtsverfolgung ein; falls ein Anspruch in einem Land erhoben wird, in dem Kosten der Rechtsverfolgung gesondert zuerkannt werden, beträgt das Limit US \$ 58.000 ohne Einschluss der Kosten der Rechtsverfolgung.

4. Hinweis auf Verordnung (EG) 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

Bei einer Reise mit einem endgültigen Bestimmungsort oder einer Zwischenlandung in einem anderem Land als dem Abgangsland kann die Beförderung, einschließlich solcher Teile der Beförderung, deren Abgangs- und Bestimmungsort innerhalb eines Landes liegen, dem Warschauer Abkommen unterliegen, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung oder sonstige Gesundheitsbeschädigungen sowie für Verlust, Verspätung oder Beschädigung von Gepäck beschränkt. Viele Fluggesellschaften einschließlich aller Fluggesellschaften der Europäischen Gemeinschaft berufen sich bei Tod oder Körperverletzung nicht auf die Haftungsgrenzen des Warschauer Abkommens und für Forderungen bis zu 100.000 Sonderziehungsrechten (SZR) für jeden Fluggast nicht auf den Einwand, dass sie alle notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung des Schaden getroffen haben.

Darüber hinaus zahlen viele Fluggesellschaften im Falle von Tod oder Körperverletzung an die Schadenersatzberechtigten natürlichen Personen einen Vorschuss zur Befriedigung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, im Verhältnis zur Schwere des Falles. Europäische Fluggesellschaften leisten solche Vorschusszahlungen entsprechend den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft. Andere Fluggesellschaften können abweichende Regeln anwenden.

5. Hinweis auf Haftungsbeschränkung für Gepäck

Die Haftung bei Verlust, verspäteter Auslieferung oder Beschädigung von Gepäck ist beschränkt, es sei denn, dass vor Aufgabe ein höherer Wert deklariert und Zuschläge bezahlt worden sind.

1. In den meisten Fällen einer internationalen Beförderung (einschließlich innerstaatlicher Teilstrecken einer internationalen Beförderung) bis zu US \$ 9,07 pro amerikanisches Pfund (US \$ 20,00 pro Kilogramm) für aufgegebenes Gepäck und bis zu US \$ 400,00 für nicht aufgegebenes Gepäck je Fluggast.

2. Im Falle der Beförderung ausschließlich zwischen Punkten in den USA beträgt die Haftungshöchstgrenze für Gepäck US \$ 1.250,00 pro Fluggast. Für bestimmte Gegenstände kann ein höherer Wert deklariert werden. Einige Fluggesellschaften übernehmen keine Haftung für zerbrechliche, wertvolle oder verderbliche Gegenstände. Weitere Auskünfte erteilt die Fluggesellschaft oder der Reiseveranstalter.

6. Gesamter Text des Warschauer Abkommens

Warschauer Abkommen

Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen - Warsaw Convention)

Vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II S. 1039) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 28. September 1955 (BGBl. 1958 II S. 291)

Status: 04-04-1998

1. KAPITEL

Gegenstand - Begriffsbestimmungen

Artikel 1

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

(2) Als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen 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 Vertrags 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 Beförderungen, 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 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 oder enthält der Flugschein nicht den in Absatz 1 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 berufen.

2. Abschnitt - Fluggepäcksschein

Artikel 4

(1) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck ist ein Fluggepäcksschein auszustellen. Wenn der Fluggepäcksschein mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1

entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, muss er enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen 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 Fluggepäcksschein 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 Fluggepäcksschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Nimmt jedoch der Luftfrachtführer das Reisegepäck in seine Obhut, ohne einen Fluggepäcksschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäcksschein, wenn er mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, der in Absatz 1 Buchstabe c geforderte Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen.

3. Abschnitt - Luftfrachtbrief

Artikel 5

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

(2) Auf den Bestand und die Wirksamkeit des 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 Vertragschließenden Teils liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis für den Absender, dass die Beförderung, wenn der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Gütern beschränkt.

Artikel 9

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

Artikel 10

- (1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über das Gut, die er im Luftfrachtbrief 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 Beförderungsbedingungen; 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 Frachtbrief vermerkt ist, oder wenn es sich um Angaben handelt, die sich auf den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes beziehen.

Artikel 12

- (1) Der Absender ist unter der Bedingung, dass er alle Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllt, berechtigt, über das Gut in der Weise zu verfügen, dass er es 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 werden, als dadurch der Luftfrachtführer oder die anderen Absender nicht geschädigt werden. Der Absender ist zur Erstattung der durch die Ausführung der Verfügung entstehenden Kosten verpflichtet.

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

(3) Entspricht der Luftfrachtführer den Weisungen des Absenders, ohne die Vorlage des diesem übergebenen Stückes des 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 Luftfrachtführer die Aushändigung des Luftfrachtbriefs und die Ablieferung des Gutes gegen Zahlung der geschuldeten Beträge und gegen Erfüllung der im Frachtbrief angegebenen Beförderungsbedingungen zu verlangen.

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

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

Artikel 14

Der Absender und der Empfänger können, gleichviel ob sie für eigene oder fremde Rechnung handeln, die ihnen nach Artikel 12 und 13 zustehenden Rechte im eigenen Namen geltend machen, sofern sie die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag 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 Orte unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

(3) Der Zeitraum der Luftbeförderung umfasst keine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des 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

(1) 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.

(2) (weggefallen)

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 Schadensersatz verpflichtet ist.

Artikel 22

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250000 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 Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäcks oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführter Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

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

(4) Die in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise den vom Kläger aufgewendeten Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit entspricht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der zugesprochene Schadensersatz, 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 65½ Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung dieser Beträge in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Entscheidung.

Artikel 23

(1) Jede Bestimmung des 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 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 Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Abkommen vorgesehen sind.

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

Artikel 25

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

Artikel 25A

- (1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach Artikel 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.
- (2) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, darf die genannten Haftsummen nicht übersteigen.
- (3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 26

- (1) Nimmt der Empfänger Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass sie in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend abgeliefert worden sind.
- (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 Schadensersatz in den Grenzen dieses Abkommens gegen seine Rechtsnachfolger geltend gemacht werden.

Artikel 28

- (1) Die Klage auf Schadensersatz muss in dem Gebiet eines der Hohen Vertragschließenden Teile erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung oder diejenige seiner Geschäftsstellen befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsortes.
- (2) Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.

Artikel 29

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

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

Artikel 30

(1) Wird die Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer ausgeführt (Artikel 1 Abs. 3), so ist jeder von ihnen, der Reisende, Reisegepäck oder Güter annimmt, den Vorschriften dieses Abkommens unterworfen; er gilt als eine der Parteien des 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 Vertragschließenden Teile eine beglaubigte Abschrift übermitteln.

Artikel 37

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

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

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

Artikel 38

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

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

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

Artikel 39

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

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

Artikel 40

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

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

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

Artikel 40A

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

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