

Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr¹

Abgeschlossen in Warschau am 12. Oktober 1929
Von der Bundesversammlung genehmigt am 22. März 1934²
Ratifikationsurkunde von der Schweiz hinterlegt am 9. Mai 1934
In Kraft getreten für die Schweiz am 7. August 1934
(Stand am 14. August 2019)

*Der Deutsche Reichspräsident; der Bundespräsident der Republik Österreich;
Seine Majestät der König der Belgier;
der Präsident der Vereinigten Staaten von Brasilien;
Seine Majestät der König der Bulgaren;
der Präsident der Nationalen Regierung der Republik China;
Seine Majestät der König von Dänemark und Island;
Seine Majestät der König von Ägypten; Seine Majestät der König von Spanien;
der Staatschef der Republik Estland; der Präsident der Republik Finnland;
der Präsident der Französischen Republik;
Seine Majestät der König von Grossbritannien, Irland und der überseeischen
britischen Territorien, Kaiser von Indien; der Präsident der Griechischen Republik;
Seine Hoheit Serenissimus der Regent des Königreichs Ungarn;
Seine Majestät der König von Italien; Seine Majestät der Kaiser von Japan;
der Präsident der Republik Lettland;
Ihre königliche Hoheit die Grossherzogin von Luxemburg;
der Präsident der Vereinigten Staaten von Mexiko;
Seine Majestät der König von Norwegen;
Ihre Majestät die Königin der Niederlande; der Präsident der Republik Polen;
Seine Majestät der König von Rumänien; Seine Majestät der König von Schweden;
der Schweizerische Bundesrat; der Präsident der Tschechoslowakischen Republik;
das Zentralexekutivkomitee der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken;
der Präsident der Vereinigten Staaten von Venezuela;
Seine Majestät der König von Jugoslawien,*

in der Erkenntnis der Nützlichkeit einer Vereinheitlichung der Bedingungen für die Beförderung im internationalen Luftverkehr, soweit sie die dafür verwendeten Beförderungsscheine und die Haftung des Luftfrachtführers betreffen,

¹ Die Änd. vom 28. Sept. 1955 (SR **0.748.410.1**; AS **1963** 665) und 25. Sept. 1975 (SR **0.748.410.3/6**; AS **2003** 157 164 172) sind im vorliegenden Text eingebaut, gelten aber nur im Verhältnis zu jenen Staaten, die ihnen beigetreten sind. Siehe deshalb ihre eigenen Geltungsbereiche.
² AS **50** 437

ernannt zu diesem Zwecke ihre Bevollmächtigten, welche, mit den erforderlichen Vollmachten versehen, das folgende Abkommen abgeschlossen und gezeichnet haben:

I. Kapitel: Gegenstand – Begriffsbestimmungen

Art. 1

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

² Als «internationale Beförderung» im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragsschliessenden Teile liegen oder, wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Hohen Vertragsschliessenden Teiles liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat keine Hoher Vertragsschliessender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebiets nur eines Hohen Vertragsschliessenden Teiles ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.³

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.⁴

Art. 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.⁵

³ Fassung gemäss Art. I Bst. a des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS **1963** 665; BBl **1962** I 1401).

⁴ Fassung gemäss Art. I Bst. b des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS **1963** 665; BBl **1962** I 1401).

⁵ Siehe aber das Zusatzprotokoll hiernach.

² Bei der Beförderung von Postsendungen haftet der Luftfrachtführer nur gegenüber der zuständigen Postverwaltung nach Massgabe der auf die Beziehungen zwischen Frachtführern und Postverwaltungen anwendbaren Vorschriften.⁶

³ Mit Ausnahme des Absatzes 2 dieses Artikels wird das Abkommen auf die Beförderung von Postsendungen nicht angewendet.⁷

II. Kapitel: Beförderungsscheine

1. Abschnitt: Flugschein

Art. 3⁸

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.

² Der Flugschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, den Abschluss und die Bedingungen des Beförderungsvertrages. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages 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 Artikels 22 berufen.

⁶ Fassung gemäss Art. II des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

⁷ Eingefügt durch Art. II des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

⁸ Fassung gemäss Art. III Bst. a und b des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

2. Abschnitt: Fluggepäckschein

Art. 4⁹

¹ Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck ist ein Fluggepäckschein auszustellen. Wenn der Fluggepäckschein mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Absatz 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 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, 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 Gepäck beschränkt.

² Der Fluggepäckschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, die Aufgabe des Reisegepäckes und die Bedingungen des Beförderungsvertrages. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages 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 Obhut, ohne einen Fluggepäckschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäckschein, wenn er mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Absatz 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, der im Absatz 1 Buchstabe c geforderte Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Absatz 2 berufen.

3. Abschnitt:¹⁰ Güterbeförderungsscheine

Art. 5

¹ Bei der Beförderung von Gütern wird ein Luftfrachtbrief ausgehändigt.

² Mit Zustimmung des Absenders kann anstelle eines Luftfrachtbriefs jedes andere Mittel verwendet werden, das die Angaben über die auszuführende Beförderung enthält. Werden derartige andere Mittel verwendet, so erteilt der Luftfrachtführer dem Absender auf dessen Verlangen eine Empfangsbestätigung über die Güter, die

⁹ Fassung gemäss Art. IV Bst. a und b des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

¹⁰ Fassung gemäss Art. III des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

es ermöglicht, die Sendung genau zu bestimmen und auf die mit diesen anderen Mitteln festgehaltenen Angaben zurückzugreifen.

³ Die Unmöglichkeit, an den Durchlieferungs- und Bestimmungsorten von anderen Mitteln Gebrauch zu machen, welche die Feststellung der Angaben über die Beförderung im Sinne des Absatzes 2 gestatten, berechtigt den Luftfrachtführer nicht dazu, die Annahme der Güter zur Beförderung zu verweigern.

Art. 6

¹ Der Luftfrachtbrief wird vom Absender in drei Ausfertigungen ausgestellt.

² Die erste Ausfertigung trägt den Vermerk «für den Luftfrachtführer»; sie wird vom Absender unterzeichnet. Die zweite Ausfertigung trägt den Vermerk «für den Empfänger»; sie wird vom Absender und vom Luftfrachtführer unterzeichnet. Die dritte Ausfertigung wird vom Luftfrachtführer unterzeichnet und nach Annahme des Gutes dem Absender ausgehändigt.

³ Die Unterschrift des Luftfrachtführers und diejenige des Absenders können gedruckt oder durch einen Stempel ersetzt werden.

⁴ Wird der Luftfrachtbrief auf Verlangen des Absenders vom Luftfrachtführer ausgestellt, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Luftfrachtführer im Namen des Absenders gehandelt hat.

Art. 7

Handelt es sich um mehrere Frachtstücke,

- a) so kann der Luftfrachtführer vom Absender die Ausstellung einzelner Luftfrachtbriefe verlangen;
- b) so kann der Absender vom Luftfrachtführer die Aushändigung einzelner Empfangsbestätigungen verlangen, wenn andere Mittel im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 verwendet werden.

Art. 8

Der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung über Güter müssen enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschliessenden Teiles liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandpunkte;
- c) die Angabe des Gewichts der Sendung.

Art. 9

Die Nichtbeachtung der Artikel 5–8 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags; dieser unterliegt dennoch den Vorschriften dieses Abkommens, einschliesslich derjenigen über die Haftungsbeschränkung.

Art. 10

¹ Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über das Gut, die von ihm oder in seinem Namen in den Luftfrachtbrief eingetragen werden, sowie der von ihm oder in seinem Namen dem Luftfrachtführer gemachten Angaben oder abgegebenen Erklärungen zur Aufnahme in die Empfangsbestätigung über das Gut oder zur Aufnahme in die mit anderen Mitteln im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 festgehaltenen Daten.

² Der Absender haftet dem Luftfrachtführer für jeden Schaden, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer verantwortlich ist, dadurch erleidet, dass die vom Absender oder in seinem Namen gemachten Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

³ Vorbehaltlich der Absätze 1 und 2 haftet der Luftfrachtführer dem Absender für jeden Schaden, den dieser oder ein Dritter, dem der Absender verantwortlich ist, dadurch erleidet, dass die Angaben und Erklärungen, die vom Luftfrachtführer oder in seinem Namen in die Empfangsbestätigung über das Gut oder in die mit anderen Mitteln im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 festgehaltenen Daten aufgenommen wurden, unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Art. 11

¹ Der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung über das Gut beweisen bis zum Beweis des Gegenteils den Abschluss des Vertrags, die Annahme des Gutes und die Beförderungsbedingungen, die darin niedergelegt sind.

² Die Angaben des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung über das Gut betreffend Gewicht, Masse und Verpackung des Gutes sowie 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.

Art. 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 Bestimmungsflughafen sich zurückgeben, unterwegs während einer Landung aufhalten, am Bestimmungsort oder unterwegs an eine andere Person als den ursprünglich 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 Ausübung dieses Rechtes entstehenden Kosten verpflichtet.

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

³ Entspricht der Luftfrachtführer den Weisungen des Absenders, ohne die Vorlage des diesem übergebenen Stückes des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung über das Gut zu verlangen, so haftet er unbeschadet seines Rückgriffs gegen den Absender dem rechtmässigen Besitzer des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung über das Gut 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 Gutes verweigert oder wenn er nicht erreicht werden kann.

Art. 13

¹ Der Empfänger ist berechtigt, sofern der Absender nicht von seinem Recht nach Artikel 12 Gebrauch gemacht hat, nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort vom Luftfrachtführer 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 umgehend anzuzeigen.

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

Art. 14

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

Art. 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 Artikel 12, 13 und 14 nicht berührt.

² Jede von den Artikeln 12, 13 und 14 abweichende Vereinbarung muss auf dem Luftfrachtbrief oder auf der Empfangsbestätigung über das Gut vermerkt werden.

Art. 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 beizufügen. Der Absender haftet dem Luftfrachtführer für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit dieser Auskünfte und Papiere entstehen, es sei denn, dass den Luftfrachtführer oder seine Leute ein Verschulden trifft.

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

III. Kapitel: Haftung des Luftfrachtführers**Art. 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- und Aussteigen ereignet hat.

Art. 18¹¹

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

² Der Luftfrachtführer hat den Schaden, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht, nur zu ersetzen, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

³ Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn er nachweist, dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung der Güter ausschliesslich durch einen oder mehrere der folgenden Umstände verursacht wurde:

- a) die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel;
- b) mangelhafte Verpackung der Güter durch eine andere Person als den Luftfrachtführer oder seine Leute;
- c) eine Kriegshandlung oder ein bewaffneter Konflikt;
- d) hoheitliches Handeln in Verbindung mit der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr der Güter.

⁴ Der Ausdruck «Luftbeförderung» im Sinne der vorstehenden Absätze umfasst den Zeitraum, während dessen das Reisegepäck oder die Güter sich in der Obhut des

¹¹ Fassung gemäss Art. IV des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

Luftfrachtführers auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder, bei Landung ausserhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Ort befinden.

⁵ Der Zeitraum der Luftbeförderung umfasst nicht die Beförderung zu Land, zur See oder auf Binnengewässern ausserhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrags zum Zweck der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist.

Art. 19

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

Art. 20¹²

Bei der Beförderung von Reisenden und Reisegepäck sowie im Fall von Schäden, die durch Verspätung bei der Beförderung von Gütern entstehen, haftet der Luftfrachtführer nicht, wenn er beweist, dass er und seine Leute alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Massnahmen nicht treffen konnten.

Art. 21¹³

¹ Bei der Beförderung von Reisenden und Reisegepäck kann das Gericht, wenn der Luftfrachtführer beweist, dass ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat, nach Massgabe seines Rechtes entscheiden, dass der Luftfrachtführer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadenersatz verpflichtet ist.

² Bei der Beförderung von Gütern ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise insoweit von seiner Haftung befreit, als er beweist, dass ein Verschulden der Person, die den Anspruch erhebt, oder ihres Rechtsvorgängers den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat.

Art. 22¹⁴

¹ Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrag von 16 600 Sonderziehungsrechten. Kann nach

¹² Fassung gemäss Art. V des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

¹³ Fassung gemäss Art. VI des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

¹⁴ Fassung gemäss Art. II des Zusatzprot. Nr. 2 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 9. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 15. Febr. 1996 (AS 2003 164; BBl 1986 III 804).

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 ...¹⁵ haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrag von 17 Sonderziehungsrechten 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 Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.
- b)¹⁶ Bei der Beförderung von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrag von 17 Sonderziehungsrechten 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 Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.
- c)¹⁷ Im Fall des Verlusts, der Beschädigung, der Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstands 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 Reisegepäckes oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstands den Wert anderer in demselben Fluggepäckeschein oder demselben Luftfrachtbrief angeführter 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 332 Sonderziehungsrechten 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

¹⁵ Wörter gestrichen durch Art. VII Bst. a des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und mit Wirkung für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

¹⁶ Eingefügt durch Art. VII Bst. b des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

¹⁷ Ursprünglich: Bst. b.

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 Beträge von Sonderziehungsrechten beziehen sich auf das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die Umrechnung dieser Beträge in Landeswährungen erfolgt im Fall eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Wert dieser Währungen in Sonderziehungsrechten im Zeitpunkt der Entscheidung. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Hohen Vertragschliessenden Teiles, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die im Zeitpunkt der Entscheidung für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Hohen Vertragschliessenden Teiles, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf die von diesem Hohen Vertragschliessenden Teil bestimmte Weise errechnet.

Dessen ungeachtet können Staaten, die nicht Mitglieder des Internationalen Währungsfonds sind und deren Recht die Anwendung des Artikels 22 Absätze 1, 2 Buchstabe a und 3 nicht zulässt, bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass die Haftung des Luftfrachtführers in gerichtlichen Verfahren in ihrem Gebiet im Fall des Artikels 22 Absatz 1 auf 250 000 Werteinheiten je Reisenden, im Fall des Artikels 22 Absatz 2 Buchstabe a auf 250 Werteinheiten für das Kilogramm und im Fall des Artikels 22 Absatz 3 auf 5000 Werteinheiten je Reisenden begrenzt ist. Diese Werteinheit entspricht $65\frac{1}{2}$ Milligramm Gold von $^{900}/_{1000}$ Feingehalt. Diese Beträge können in abgerundete Beträge der Landeswährung umgerechnet werden. Die Umrechnung der Beträge in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

⁶ Die in diesem Artikel 42 angegebenen Beträge von Sonderziehungsrechten beziehen sich auf das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die Umrechnung dieser Beträge in Landeswährungen erfolgt im Fall eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Wert dieser Währungen in Sonderziehungsrechten im Zeitpunkt der Entscheidung. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Hohen Vertragschliessenden Teiles, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die im Zeitpunkt der Entscheidung für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Hohen Vertragschliessenden Teiles, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Hohen Vertragschliessenden Teil bestimmte Weise errechnet.

Dessen ungeachtet können Staaten, die nicht Mitglieder des Internationalen Währungsfonds sind und deren Recht die Anwendung des Artikels 22 Absatz 2 Buchstabe b nicht zulässt, bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass die Haftung des Luftfrachtführers in gerichtlichen Verfahren in ihrem Gebiet auf 250 Werteinheiten für das Kilogramm begrenzt ist; diese Werteinheit entspricht $65\frac{1}{2}$ Milligramm Gold von $^{900}/_{1000}$ Feingehalt. Dieser Betrag kann in einen abgerundeten Betrag der Landeswährung umgerechnet werden. Die Umrech-

nung des Betrags in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.¹⁸

Art. 23

¹ Jede Bestimmung des Beförderungsvertrages, durch welche die Haftung des Luftfrachtfuhers ganz oder teilweise ausgeschlossen oder die in diesem Abkommen bestimmte Haftsumme herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge; dieser bleibt den Vorschriften dieses Abkommens unterworfen.

² Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Bestimmungen des Beförderungsvertrages über Verluste oder Beschädigungen, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.¹⁹

Art. 24²⁰

¹ Bei der Beförderung von Reisenden und Reisegepäck kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Abkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und was für Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt.

² Bei der Beförderung von Gütern kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Abkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Abkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und was für Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Diese Haftungsbeschränkungen stellen Höchstgrenzen dar und dürfen, unabhängig von dem haftungsbegründenden Sachverhalt, nicht überschritten werden.

Art. 25²¹

Bei der Beförderung von Reisenden und Reisegepäck gelten die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen nicht, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtfuhers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder

¹⁸ Abs. 6 eingefügt durch Art. VII Bst. d des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

¹⁹ Fassung gemäss Art. XII des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

²⁰ Fassung gemäss Art. VIII des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

²¹ Fassung gemäss Art. IX des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

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.

Art. 25A²²

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 übersteinen.

³ Bei der Beförderung von Reisenden und Reisegepäck sind die Absätze 1 und 2 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.²³

Art. 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.²⁴

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.

²² Eingefügt durch Art. XIV des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

²³ Fassung gemäss Art. IX des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

²⁴ Fassung gemäss Art. XV des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

Art. 27

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

Art. 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 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.

Art. 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.

Art. 30

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

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

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

Art. 30A²⁵

Dieses Abkommen berührt nicht die Frage, ob die nach seinen Vorschriften schadenersatzpflichtige Person gegen eine andere Person Rückgriff nehmen kann.

IV. Kapitel: Bestimmungen über gemischte Beförderungen

Art. 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.

V. Kapitel: Allgemeine Vorschriften und Schlussbestimmungen

Art. 32

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

Art. 33²⁶

Vorbehaltlich des Artikels 5 Absatz 3 hindert dieses Abkommen den Luftfrachtführer nicht daran, den Abschluss eines Beförderungsvertrags zu verweigern oder Beförderungsbedingungen festzusetzen, die nicht im Widerspruch zu dem Abkommen stehen.

²⁵ Eingefügt durch Art. XI des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

²⁶ Fassung gemäss Art. XII des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

Art. 34²⁷

Die Vorschriften der Artikel 3–8 über die Beförderungsscheine sind nicht auf Beförderungen anzuwenden, die unter aussergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden.

Art. 35

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

Art. 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.

Art. 37

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

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

³ Die Regierung der Republik Polen wird der Regierung jedes der Hohen Vertragsschliessenden Teile den Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens sowie den Tag der Hinterlegung jeder Ratifikationsurkunde anzeigen.

Art. 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 Vertragsschliessenden Teile hiervon verständigen wird.

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

²⁷ Fassung gemäss Art. XIII des Prot. von Montreal Nr. 4 vom 25. Sept. 1975, von der BVers genehmigt am 19. Juni 1987 und in Kraft für die Schweiz seit 14. Juni 1998 (AS 2003 172; BBl 1986 III 804).

Art. 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.

Art. 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.

Art. 40A²⁸

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.

Art. 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.

²⁸ Eingefügt durch Art. XVII des Prot. vom 28. Sept. 1955, von der BVers genehmigt am 20. Sept. 1962 und in Kraft für die Schweiz seit 1. Aug. 1963 (AS 1963 665; BBl 1962 I 1401).

führen. 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 werden²⁹.

Geschehen zu Warschau, am 12. Oktober 1929.

(Es folgen die Unterschriften)

²⁹ Mit Zustimmung der Bundesversammlung (Art. 2 des Genehmigungsbeschlusses vom 22. März 1934 – AS 50 437) hat der Bundesrat für die Schweiz von diesem Recht keinen Gebrauch gemacht. Von den übrigen Vertragsstaaten haben einzig Äthiopien und die Vereinigten Staaten von Amerika die Anwendung des Abkommens auf internationale Luftbeförderungen, die unmittelbar durch den Staat ausgeführt werden, ausgeschlossen.

Geltungsbereich am 14. August 2019³⁰

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (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
Aserbaidzhan	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

³⁰ AS 1971 1819, 1976 497, 1978 494, 1981 1629, 1983 235, 1986 904, 1987 1158, 1989 861, 2004 1305 2007 4005, 2019 2703. Eine aktualisierte Fassung des Geltungsreiches findet sich auf der Internetseite des EDA (www.eda.admin.ch/vertraege).

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)	Inkrafttreten
Frankreich	15. November 1932	13. Februar 1933
Gabun	15. Februar 1969 B	16. Mai 1969
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	30. Juni 1942 B	28. September 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

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)	Inkrafttreten
Malaysia	3. September 1970	31. August 1957
Malediven	13. Oktober 1995 B	11. Januar 1996
Mali	26. Januar 1961 B	26. April 1961
Malta	27. Januar 1986 N	21. September 1964
Marokko	8. Januar 1958 B	8. 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

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)		Inkrafttreten	
Schweiz	9. Mai	1934	7. August	1934
Senegal	19. Juni	1964 B	17. September	1964
Serbien	18. Juli	2001 N	27. April	1992
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
Tadschikistan	3. Februar	1994 B	4. Mai	1994
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

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)	Inkrafttreten
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.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Internationale Zivilluftfahrtorganisation: www.icao.int/ > Français > Recueil des traités > Current lists of parties to multilateral air law treaties oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

- a Bis zum 30. Juni 1997 war das Übereinkommen auf Grund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine Besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 16. Juni 1997 ist das Übereinkommen seit 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.
- b Auf Grund der Volksrepublik China vom 8. Oktober 1999 ist das Übereinkommen seit dem 20. Dezember 1999 auf die Besondere Verwaltungsregion (SAR) Macau anwendbar.