

Übersetzung¹

Protokoll von Montreal Nr. 4

zur Änderung des am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichneten Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955

Abgeschlossen in Montreal am 25. September 1975

Von der Bundesversammlung genehmigt am 19. Juni 1987²

Ratifikationsurkunde von der Schweiz hinterlegt am 9. Dezember 1987

In Kraft getreten für die Schweiz am 14. Juni 1998

Die Unterzeichnerregierungen,

in der Erwägung, dass es wünschenswert ist, das am 12. Oktober 1929³ in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955⁴ zu ändern,

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I Änderungen des Abkommens

Art. I

Das durch dieses Kapitel geänderte Abkommen ist das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955.

Art. II

Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens wird durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

«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.

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

Art. III

In Kapitel II des Abkommens erhält der 3. Abschnitt (Art. 5–16) folgende Fassung:

SR 0.748.410.6

¹ Übersetzung des französischen Originaltextes (RO **2003** 172).

² AS **2003** 171

³ SR **0.748.410**

⁴ SR **0.748.410.1**

*«3. Abschnitt – Güterbeförderungsscheine**Artikel 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 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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 Zwischenlan-

dungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;

- c) die Angabe des Gewichts der Sendung.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

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 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

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 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.

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 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.»

Art. IV

Artikel 18 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 18

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 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. V

Artikel 20 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 20

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. VI

Artikel 21 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 21

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. VII

In Artikel 22 des Abkommens

- a) werden in Absatz 2 Buchstabe a die Wörter «und von Gütern» gestrichen;
- b) wird nach Absatz 2 Buchstabe a folgender Buchstabe b eingefügt:
 - «b) 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) wird Absatz 2 Buchstabe b zu Absatz 2 Buchstabe c;
- d) wird nach Absatz 5 folgender Absatz eingefügt:

«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 $\frac{900}{1000}$ Feingehalt. Dieser Betrag kann in einen abgerundeten Betrag der Landeswährung umgerechnet werden. Die Umrechnung des Betrags in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.»

Art. VIII

Artikel 24 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 24

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. IX

Artikel 25 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 25

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 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.»

Art. X

Artikel 25A Absatz 3 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«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.»

Art. XI

Nach Artikel 30 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

«Artikel 30A

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

Art. XII

Artikel 33 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 33

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.»

Art. XIII

Artikel 34 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 34

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.»

**Kapitel II
Anwendungsbereich des geänderten Abkommens****Art. XIV**

Das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und dieses Protokolls gilt für internationale Beförderungen im Sinne des Artikels 1 des Abkommens, sofern der Abgangs- und Bestimmungsort in den Gebieten von zwei Vertragsstaaten dieses Protokolls oder im Gebiet nur eines Vertragsstaats dieses Protokolls liegen, jedoch eine Zwischenlandung im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist.

**Kapitel III
Schlussbestimmungen****Art. XV**

Zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls werden das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und dieses Protokoll als eine einheitliche Urkunde angesehen und ausgelegt und als Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975 bezeichnet.

Art. XVI

Dieses Protokoll liegt bis zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach Artikel XVIII für alle Staaten zur Unterzeichnung auf.

Art. XVII

1. Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.
2. Die Ratifikation dieses Protokolls durch einen Staat, der nicht Vertragspartei des Warschauer Abkommens ist, oder durch einen Staat, der nicht Vertragspartei des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 ist, bewirkt auch den Beitritt zum Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975.
3. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Volksrepublik Polen hinterlegt.

Art. XVIII

1. Dieses Protokoll tritt, sobald es von dreissig Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung der dreissigsten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.
2. Die Regierung der Volksrepublik Polen lässt dieses Protokoll sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinten Nationen registrieren.

Art. XIX

1. Nach seinem Inkrafttreten steht dieses Protokoll allen Nichtunterzeichnerstaaten zum Beitritt offen.
2. Der Beitritt eines Staates, der nicht Vertragspartei des Warschauer Abkommens ist, oder eines Staates, der nicht Vertragspartei des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 ist, zu diesem Protokoll bewirkt auch den Beitritt zum Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975.
3. Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Volksrepublik Polen und wird am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung wirksam.

Art. XX

1. Jede Vertragspartei dieses Protokolls kann es durch eine an die Regierung der Volksrepublik Polen gerichtete Notifikation kündigen.
2. Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei der Regierung der Volksrepublik Polen wirksam.
3. Die Kündigung des Warschauer Abkommens nach Artikel 39 des Abkommens oder des Protokolls von Den Haag nach Artikel XXIV des Protokolls gilt zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls nicht als Kündigung des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975.

Art. XXI

1. Zu diesem Protokoll sind nur folgende Vorbehalte zulässig:
 - a) Ein Staat kann jederzeit durch eine an die Regierung der Volksrepublik Polen gerichtete Notifikation erklären, dass das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975 nicht auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern für seine Militärbehörden durch Luftfahrzeuge anzuwenden ist, die in diesem Staat eingetragen sind und deren gesamter Laderaum von diesen Behörden oder für sie reserviert worden ist;

- b) ein Staat kann bei der Ratifikation des Zusatzprotokolls Nr. 3 von Montreal 1975⁵ oder beim Beitritt zu diesem Protokoll oder zu jedem späteren Zeitpunkt erklären, dass er durch das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975 insoweit nicht gebunden ist, als es sich auf die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck bezieht. Eine solche Erklärung wird neunzig Tage nach dem Zeitpunkt ihres Eingangs bei der Regierung der Volksrepublik Polen wirksam.

2. Jeder Staat, der einen Vorbehalt nach dem vorstehenden Absatz erklärt hat, kann ihn jederzeit durch eine an die Regierung der Volksrepublik Polen gerichtete Notifikation zurücknehmen.

Art. XXII

Die Regierung der Volksrepublik Polen benachrichtigt umgehend alle Staaten, die Vertragsparteien des Warschauer Abkommens oder dieses Abkommens in seiner geänderten Fassung sind, alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnen oder ihm beitreten, sowie die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation vom Zeitpunkt jeder Unterzeichnung, vom Zeitpunkt der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde sowie vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls und übermittelt die sonstigen zweckdienlichen Angaben.

Art. XXIII

Zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls, die auch Vertragsparteien des am 18. September 1961⁶ in Guadalajara unterzeichneten Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden als «Abkommen von Guadalajara» bezeichnet) sind, bedeutet jede in dem Abkommen von Guadalajara enthaltene Bezugnahme auf das «Warschauer Abkommen» eine Bezugnahme auf das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal 1975, sofern die Beförderung aufgrund eines Vertrags im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b des Abkommens von Guadalajara unter dieses Protokoll fällt.

Art. XXIV

Sind zwei oder mehr Staaten sowohl Vertragsparteien dieses Protokolls als auch des Protokolls von Guatemala 1971 oder des Zusatzprotokolls Nr. 3 von Montreal 1975, so werden zwischen ihnen die folgenden Vorschriften angewendet:

- a) In Bezug auf Güter und Postsendungen gehen die Vorschriften, die sich aus der durch dieses Protokoll geschaffenen Regelung ergeben, den Vorschriften vor, die sich aus der durch das Protokoll von Guatemala 1971 oder das Zusatzprotokoll Nr. 3 von Montreal 1975 geschaffenen Regelung ergeben;

⁵ BBl 1986 III 804

⁶ SR 0.748.410.2

- b) in Bezug auf Reisende und Reisegepäck gehen die Vorschriften, die sich aus der durch das Protokoll von Guatemala oder das Zusatzprotokoll Nr. 3 von Montreal 1975 geschaffenen Regelung ergeben, den Vorschriften vor, die sich aus der durch dieses Protokoll geschaffenen Regelung ergeben.

Art. XXV

Dieses Protokoll liegt bis zum 1. Januar 1976 am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Unterzeichnung auf; danach liegt es bis zu seinem Inkrafttreten nach Artikel XVIII im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Regierung der Volksrepublik Polen zur Unterzeichnung auf. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation benachrichtigt umgehend die Regierung der Volksrepublik Polen von jeder Unterzeichnung und deren Zeitpunkt während des Zeitraums, innerhalb dessen das Protokoll am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Unterzeichnung aufliegt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Montreal am 25. September 1975 in vier verbindlichen Wortlauten in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache. Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 abgefasst worden ist, massgebend.

Es folgen die Unterschriften

I

Geltungsbereich des Protokolls am 22. April 2002

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		In-Kraft-Treten	
Ägypten	17. November	1978	14. Juni	1998
Argentinien	14. März	1990	14. Juni	1998
Aserbaidschan	24. Januar	2000 B	23. April	2000
Äthiopien	14. Juli	1987	14. Juni	1998
Australien	13. Januar	1997	14. Juni	1998
Bahrain	21. Januar	1999 B	21. April	1999
Bosnien und Herzegowina	3. März	1995 N	14. Juni	1998
Brasilien	27. Juli	1979	14. Juni	1998
Dänemark	4. Mai	1988	14. Juni	1998
Ecuador	12. Februar	1999 B	12. Mai	1999
Estland	16. März	1998	14. Juni	1998
Finnland	4. Mai	1988	14. Juni	1998
Ghana	11. August	1997	14. Juni	1998
Griechenland	12. November	1988	14. Juni	1998
Guatemala	3. Februar	1997	14. Juni	1998
Guinea	12. Februar	1999 B	12. Mai	1999
Honduras	14. Juni	1998 B	12. September	1998
Irland	27. Juni	1989	14. Juni	1998
Israel	16. Februar	1988	14. Juni	1998
Italien	2. April	1985	14. Juni	1998
Japan	20. Juni	2000 B	18. September	2000
Jordanien	22. Juli	1999 B	20. Oktober	1999
Jugoslawien	18. Juli	2001 N	14. Juni	1998
Kanada*	27. August	1999	25. November	1999
Kenia	6. Juli	1999 B	4. Oktober	1999
Kolumbien	20. Mai	1982	14. Juni	1998
Kroatien	14. Juli	1993 N	14. Juni	1998
Kuwait	8. November	1996	14. Juni	1998
Libanon	4. August	2000 B	2. November	2000
Mauritius	14. Juni	1998 B	12. September	1998
Mazedonien	1. September	1994 N	14. Juni	1998
Nauru	14. Juni	1998 B	12. September	1998
Neuseeland*	3. Dezember	1999 B	2. März	2000
Niederlande*	7. Januar	1983	14. Juni	1998
Niger	14. Juni	1998 B	12. September	1998
Norwegen	4. Mai	1988	14. Juni	1998
Oman	14. Juni	1998 B	12. September	1998
Portugal	7. April	1982	14. Juni	1998
Schweden	4. Mai	1988	14. Juni	1998

* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgerklärung (N)	In-Kraft-Treten
Schweiz*	9. Dezember 1987	14. Juni 1998
Singapur	14. Juni 1998 B	12. September 1998
Slowenien	7. August 1998 N	14. Juni 1998
Spanien	8. Januar 1985	14. Juni 1998
Togo	5. Mai 1987	14. Juni 1998
Türkei	14. Juni 1998 B	12. September 1998
Ungarn	30. Juni 1987	14. Juni 1998
Usbekistan	14. Juni 1998 B	12. September 1998
Vereinigte Arabische Emirate	20. März 2000 B	18. Juni 2000
Vereinigte Staaten	4. Dezember 1998	4. März 1999
Vereinigtes Königreich*	5. Juli 1984	14. Juni 1998
Zypern	10. November 1992	14. Juni 1998

* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.

II

Vorbehalte und Erklärungen

Kanada

Die Regierung von Kanada hat gemäss Artikel XXI Absatz 1 Buchstabe a) des Protokolls Nr. 4 von Montreal folgenden angebracht: Kanada erklärt, dass das Warschauer Abkommen in der Haager Fassung von 1955 und des Protokolls Nr. 4 von Montreal keine Anwendung findet auf die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern von kanadischen Militärbehörden an Bord von Luftfahrzeugen, die in Kanada eingetragen sind und deren gesamter Laderaum von diesen Behörden oder für ihre Rechnung reserviert worden ist.

Neuseeland

Die Beitrittsurkunde betrifft Neuseeland und Takelau.

Niederlande

Das Protokoll wird ratifiziert für das Königreich in Europa und für die Niederländischen Antillen.

Schweiz

Das Protokoll ist unter dem in Artikel XXI Absatz 1b) genannten Vorbehalt ratifiziert worden.

Vereinigtes Königreich

Grossbritannien hat das Abkommen für die folgenden Gebiete ratifiziert: Akrotiri und Dhekelia, Anguilla, Britisches Territorium im Indischen Ozean, Bermudas, Britisches Antarktis-Territorium, Britische Jungfernseln, Kaimaninseln, Falklandin-

seln und abhängige Gebiete, Guernsey, Gibraltar, Pitcairninseln, Henderson (Ducie und Oeno), Jersey, Insel Man, Montserrat, St. Helena und Ascension, Turks- und Caicosinseln.