

Bundesblatt

114. Jahrgang

Bern, den 28. Juni 1962

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Eintrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8482

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung des Protokolls vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

(Vom 1. Juni 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaft vom 18. Dezember 1933 (BBl 1933, II, 895) unterbreiteten wir Ihnen das am 12. Oktober 1929 in Warschau abgeschlossene Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. Mit Bundesbeschluss vom 22. März 1934 haben Sie den Bundesrat ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren. In Ausführung dieses Beschlusses ist die Ratifikationsurkunde der Schweiz am 9. Mai 1934 in Warschau hinterlegt worden, worauf das Abkommen am 7. August 1934, d. h. 90 Tage nach dem Datum der Hinterlegung, für die Schweiz in Kraft getreten ist.

Wir beehren uns, Ihnen heute eine durch verschiedene Umstände notwendig gewordene Änderung dieses Abkommens zur Genehmigung vorzulegen.

I

Das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgekürzt allgemein als «Warschauer Abkommen» bezeichnet, regelt die wichtigsten privatrechtlichen Beziehungen, welche im internationalen Luftverkehr bei der Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern entstehen. Insbesondere bildet das Abkommen die Rechtsgrundlage für die Beförderungsscheine (Flugschein, Fluggepäckschein und Luftfrachtbrief) sowie für die Haftung des Luftfrachtführers.

Das Warschauer Abkommen ist heute zwischen 58 Staaten, worunter sich alle in der Weltluftfahrt wichtigen Staaten befinden, anwendbar. Es hat damit universelle Bedeutung erlangt. Ein bis Ende 1960 nachgeführtes Verzeichnis der Mitgliedstaaten ist in der Amtlichen Sammlung der eidgenössischen Gesetze und Verordnungen (AS 1961, 550) veröffentlicht. Seither ist das Abkommen durch weitere vier Staaten (Mali, Volksrepublik Korea, Guinea und Österreich) ratifiziert worden. Nur sieben Staaten, die zurzeit von regelmässigen schweizerischen Linien angefliegen werden, haben das Abkommen bisher nicht ratifiziert: Irak, Libanon, Saudiarabien, Syrien, Thailand, die Türkei und Uruguay. Mit weiteren Ratifikationen dieses wichtigsten internationalen Abkommens auf dem Gebiete des Luftprivatrechts ist zu rechnen. Andererseits liegt eine Kündigung des Abkommens durch die Vereinigten Staaten von Amerika im Bereiche des Möglichen. Wir verweisen hierüber auf unsere Ausführungen zu Artikel XI des Haager Protokolls.

Das Warschauer Abkommen nimmt in einer Reihe von Staaten, so auch in unserem Lande, ausserdem noch eine besondere Stellung ein, indem sein Geltungsbereich durch das Landesrecht erheblich ausgedehnt wurde. Das Luftfahrtgesetz erklärt in Artikel 75 die Grundsätze des Abkommens für die Schweiz ganz allgemein anwendbar. Diesem gesetzlichen Auftrag folgend, legt das Lufttransportreglement vom 3. Oktober 1952 (AS 1952, 1060) in Artikel 8 die Haftung des Luftfrachtführers wie folgt fest: «Bei Inlandbeförderung, internationaler Beförderung im Sinne des Warschauer Abkommens und bei anderen Beförderungen haftet der Luftfrachtführer nach den Regeln des Warschauer Abkommens und den ergänzenden Bestimmungen dieses Reglementes.» Unter «anderen Beförderungen» versteht das Lufttransportreglement internationale Beförderungen mit Luftfahrzeugen, die nicht Gegenstand des Warschauer Abkommens bilden (Beförderung nach oder von einem Nichtvertragsstaat) und Beförderungen innerhalb eines ausländischen Staates, sofern bei der Beurteilung schweizerisches Recht Anwendung findet. Wann immer ein schweizerischer Richter die Haftung eines Luftfrachtführers zu beurteilen hat, sind grundsätzlich die Regeln des Warschauer Abkommens anwendbar, es sei denn, das Rechtsverhältnis unterliege einem vom Abkommen abweichenden ausländischen Rechte.

In der umfassenden und einheitlichen Anwendung sonderrechtlicher Regeln auf die Haftung aus der Beförderung mit Luftfahrzeugen liegt die besondere Bedeutung des Warschauer Abkommens.

II

Artikel 41 des Warschauer Abkommens bestimmt: «Jeder der Hohen Vertragschliessenden Teile ist befugt, frühestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens den Zusammentritt einer neuen internationalen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Abkommens herbeizuführen. Er hat sich zu diesem Zweck an die Regierung der Französischen Republik zu wenden, welche die zur Vorbereitung dieser Konferenz erforderlichen

Massnahmen treffen wird.» Mit dieser Bestimmung wollte das Abkommen selbst den Weg zu späteren Änderungen oder Ergänzungen vorbereiten und erleichtern, für den Fall, dass sich hierfür einmal ein Bedürfnis einstellte. Entsprechende Begehren aus Kreisen der Luftverkehrsunternehmungen wurden schon bald angemeldet.

In den dreissiger Jahren wurden Stimmen laut, die eine Lockerung der zwingenden Formvorschriften über die Beförderungsscheine verlangten. Es wurde anhand konkreter Beispiele geltend gemacht, die strengen Rechtsfolgen, die das Warschauer Abkommen an die Verletzung gewisser Formvorschriften knüpfte, würden für die Luftfrachtführer auf die Dauer untragbar. Es wurden somit nicht die grundsätzlichen Bestimmungen des Abkommens über die Haftungsregeln angefochten, sondern die Kritik galt lediglich bestimmten Form-erfordernissen, deren Verletzung für den Luftfrachtführer in der Praxis gelegentlich sehr harte Folgen nach sich zieht.

Im September 1938 erteilte die vierte Konferenz für Luftprivatrecht in Brüssel Auftrag, zu überprüfen, ob das Warschauer Abkommen auf Grund der bisherigen Erfahrungen revidiert werden müsse und wenn dies zutreffe, hierüber einen Entwurf vorzubereiten. Der damals bestehende ständige Internationale technische Ausschuss von sachverständigen Juristen (CITEJA = Comité international technique d'experts juridiques aériens) machte sich sogleich an die Arbeit. 1939 sprachen sich ebenfalls die Internationale Handelskammer und der Internationale Luftverkehrsverband (IATA = International Air Transport Association) zugunsten einer Neufassung verschiedener Bestimmungen des Abkommens aus. Der zweite Weltkrieg unterbrach die Revisionsarbeiten, aber schon im Januar 1946, an der ersten Nachkriegstagung des CITEJA, befassten sich die Sachverständigen erneut mit der Revision des Abkommens. Das CITEJA hiess den Entwurf eines Zusatzprotokolls gut und leitete diesen an die inzwischen ins Leben gerufene Internationale Zivilluftfahrtorganisation weiter. Innerhalb dieser Organisation machten sich aber bald Bedenken geltend, ob eine bloss Teilrevision des Abkommens «im Hinblick auf die neuesten Erfahrungen im Luftverkehr und die technischen Studien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, der IATA und anderer Organisationen» genüge. Die Angelegenheit wurde daher zu neuer Bearbeitung an das CITEJA zurückgewiesen.

Im Jahre 1947 löste sich das CITEJA auf. An seine Stelle trat der Rechtsausschuss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO = International Civil Aviation Organization). Die Revision des Warschauer Abkommens bildete fortan ein Traktandum, das dem genannten Rechtsausschuss durch Jahre hindurch immer wieder vorgelegt wurde. Die Einzelheiten der dabei zutage getretenen Auffassungen können hier übergangen werden. Es sei lediglich erwähnt, dass sich der Rechtsausschuss intensiv mit den Revisionsarbeiten befasste und ihnen seine Tagungen von Brüssel (1947), Genf (1948), Lissabon (1948), Montreal (1949), Madrid (1951) und Rio de Janeiro (1953) ganz oder teilweise widmete. Die Schweiz war an mehreren dieser Tagungen vertreten. Ausserdem wurden wiederholt Unterausschüsse einberufen, mit dem Auftrag,

die zum Teil recht komplizierten Rechtsfragen und deren praktische Durchführbarkeit näher abzuklären.

Auf Grund dieser jahrelangen und recht wechselvollen Vorarbeiten wurde den Mitgliedstaaten schliesslich beantragt, von einer Gesamtrevision des Abkommens abzusehen und sich darauf zu beschränken, einige Bestimmungen in der rechtlichen Form eines Zusatzprotokoll zu ändern. Zu diesem Zweck wurde eine von 44 Staaten, worunter auch der Schweiz, beschickte internationale Luftprivatrechtskonferenz nach Den Haag einberufen. Diese Konferenz tagte vom 6.–28. September 1955 und endigte mit der Unterzeichnung des Protokolls zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, das Gegenstand dieser Botschaft bildet. Dieses Protokoll trägt allgemein die abgekürzte Bezeichnung «Haager Protokoll».

III

Der Haager Konferenz lagen zur Beratung und Beschlussfassung vor:

- der Entwurf zu einem Zusatzprotokoll zum Warschauer Abkommen, welcher an der Tagung des Rechtsausschusses der ICAO im September 1953 in Rio de Janeiro angenommen worden war (Entwurf von Rio),
- die Stellungnahmen zahlreicher Staaten und internationaler Organisationen zu diesem Zusatzprotokoll und
- der Bericht eines zur Abklärung verschiedener Fragen im April 1955 in Madrid zusammengetretenen Unterausschusses (Bericht von Madrid).

Das Generalsekretariat der ICAO hatte im übrigen für die Zwecke der Konferenz eine systematische Sammlung aller in den einzelnen Mitgliedstaaten gestützt auf das Warschauer Abkommen ergangenen und dem Generalsekretariat bekannt gewordenen Gerichtsurteile angelegt. Diese Sammlung ergab recht wertvolle Hinweise auf gewisse Schwächen des bisherigen Abkommens, deren Behebung man sich zum Ziele gesetzt hatte.

Die Konferenz hatte sich vor allem auch über die grundsätzliche Frage auszusprechen, ob am bisherigen Anwendungsbereich des Abkommens etwas zu ändern sei. Artikel 1 des Warschauer Abkommens umschreibt diesen Anwendungsbereich wie folgt:

«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.

...»

Die Konferenz entschied, an dieser klaren Umschreibung des Anwendungsbereiches nichts zu ändern.

Im folgenden ist nur von Bestimmungen des Abkommens die Rede, die an der Konferenz von 1955 durch das Haager Protokoll Änderungen erfahren. Für das Warschauer Abkommen selbst sei auf den in der Bereinigten Sammlung 13, 653 veröffentlichten Wortlaut verwiesen.

IV

Die Änderungen des Abkommens (Art. I–XVII des Haager Protokolls) geben zu folgenden Erläuterungen und Bemerkungen Anlass:

Artikel I: Die neue Formulierung von Artikel 1, Absatz 2 und 3 des Abkommens ändert sachlich am bisherigen Anwendungsbereich des Abkommens nichts. Die neue Fassung stellt lediglich die formelle Übereinstimmung mit dem neu eingefügten Begriff «Hoher Vertragsschliessender Teil» her, worüber unten unter Artikel XVII näher berichtet wird.

Artikel II: An der Konferenz standen sich im wesentlichen drei Auffassungen gegenüber. Eine Gruppe von Staaten wollte neben den Postbeförderungen unter bestimmten Voraussetzungen auch internationale Beförderungen auf Rechnung der Militärbehörden ausnehmen. Eine zweite Gruppe wollte schlechthin alle Beförderungen von den Regeln des Abkommens ausnehmen, die mit Militär-, Zoll- oder Polizeiflugzeugen ausgeführt werden. Das Haager Protokoll folgt jedoch einer dritten Auffassung, wonach die Regeln des Abkommens nur dann keine Anwendung finden, wenn es sich um die Beförderung von Brief- und Paketpost handelt. Mit dieser Ausschlussbestimmung steht Artikel XXVI des Protokolls in engem Zusammenhang. Dieser Artikel statuiert das Recht eines Vertragsstaates, durch eine schriftliche Anzeige an die Polnische Regierung zu erklären, dass das Abkommen auf Militärtransporte keine Anwendung finde, sofern der ganze Laderaum eines Luftfahrzeuges den Militärbehörden zur Verfügung stehe.

Artikel III: Die Bestimmungen des Warschauer Abkommens, die eine zivilrechtliche Strafsanktion gegen den Luftfrachtführer vorsehen, für den Fall, dass er unterlassen hat, einen Beförderungsschein auszustellen, oder für den Fall, dass der Schein nicht ordnungsgemäss ist, waren seit Jahren Gegenstand lebhafter Kritik. Die Meinungen der Staaten gingen in diesem Punkt weit auseinander. Das Haager Protokoll bekennt sich zu folgenden zwei Grundsätzen:

- Aus dem Flugschein muss sich ergeben, dass die internationale Beförderung unter Umständen dem Warschauer Abkommen unterliegt, welches die Haftung des Luftfrachtführers in der Regel beschränkt (neuer Art. 3, Abs. 1, Buchstabe c).
- Der Luftfrachtführer soll sich nicht auf Bestimmungen des Abkommens berufen können, die seine Haftung beschränken, wenn der Reisende mit Zustimmung des Luftfrachtführers das Luftfahrzeug besteigt, ohne dass ein Flugschein ausgestellt wurde (neuer Art. 3, Abs. 2).

Die Konferenz vom Haag lehnte jede grundsätzliche Änderung dieser Konzeption und auch jede weitere, zugunsten der Luftverkehrsunternehmungen vorgebrachte Kompromisslösung ab. Abweichend von der heute geltenden Regelung tritt die unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers nicht schon ein, wenn bestimmte Angaben im Flugschein fehlen, sondern erst dann, wenn ein Hinweis auf die Gefahr einer Haftungsbeschränkung nach dem Warschauer Abkommen

oder wenn ein Flugschein überhaupt fehlt. Die neue Regelung trägt den seit Jahren geltend gemachten Bedenken gegen den allzu betonten Formalismus des heutigen Abkommens Rechnung, nimmt aber anderseits darauf Rücksicht, dass sich die Grosszahl der Reisenden der Gefahr einer Haftungsbeschränkung gar nicht bewusst ist, solange das im Flugschein nicht ausdrücklich gesagt wird. Der Reisende, der einen internationalen Beförderungsvertrag abschliesst, soll vor Antritt der Reise darüber informiert werden, dass der Luftfrachtführer unter Umständen nur beschränkt haftet und soll dadurch Gelegenheit haben, sich zusätzlich gegen Unfall zu versichern.

Artikel IV: Die gleichen Regeln, wie sie für den Flugschein gelten, werden auch für den Fluggepäckschein aufgestellt (neuer Art. 4, Abs. 1, Buchstabe c und Art. 4, Abs. 2). Die Ausstellung eines Fluggepäcksscheines ist aber nicht mehr obligatorisch und kann unterbleiben, wenn der Schein entweder mit dem Flugschein verbunden oder in den Flugschein selbst aufgenommen ist, beide Scheine somit in einem Dokument vereinigt sind (neuer Art. 4, Abs. 1, zweiter Satz). Daraus ergibt sich in der Praxis eine wesentliche Vereinfachung.

Artikel V: Nach bisherigem Recht hatte der Luftfrachtführer den Luftfrachtbrief «unverzüglich nach Annahme des Gutes» zu unterzeichnen. Praktisch ist das aber oft nicht möglich. Es genügt vollständig, wenn der Luftfrachtbrief vor der Verladung unterzeichnet wird, d. h. wenn die Frachtkosten berechnet und alle weiteren Formalitäten erfüllt sind. Dem Luftfrachtführer wird somit künftig nur noch die Pflicht überbunden, den Frachtbrief vor der Verladung zu unterzeichnen.

Artikel VI: Auch für den Luftfrachtbrief gilt fortan, wie beim Flugschein und beim Fluggepäckschein das Formerfordernis eines Hinweises, dass eine internationale Beförderung dem Warschauer Abkommen unterliegen kann und damit in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers beschränkt ist (neuer Art. 8, Buchstabe c).

Artikel VII: Wie beim Flugschein und beim Fluggepäckschein werden hier bestimmte zivilrechtliche Strafsanktionen geschaffen, für den Fall, dass der Luftfrachtführer ein Gut ohne Ausstellung eines Luftfrachtbriefes verladen hat oder dass der Luftfrachtbrief den vorgeschriebenen Hinweis auf die Haftungsbeschränkung des Warschauer Abkommens nicht enthält (neuer Art. 9).

Artikel VIII: Es handelt sich um eine Klarstellung, der keine grosse Tragweite zukommt. Der Absender soll für unrichtige Angaben fortan nur noch haften, soweit dadurch dem Luftfrachtführer oder einem Dritten, für den der Luftfrachtführer einzustehen hat, also nicht irgendeinem Dritten wie im heutigen Abkommen, ein Schaden zugefügt wird.

Artikel IX: Verschiedene Staaten legten besonderes Gewicht auf eine Feststellung, wonach keine Bestimmung des Abkommens verhindern solle, dem Luftfrachtbrief den Charakter eines begebbaren Papiers zu verleihen. Diesem Begehren wurde durch die Aufnahme des Artikel IX Rechnung getragen. Der Bestimmung kommt lediglich deklaratorische Bedeutung zu. Eine Abtretung

der Ansprüche des Absenders aus einem Luftfrachtbrief ist nach nationalem Recht immer möglich, auch ohne dass das Warschauer Abkommen hierüber etwas bestimmt. In der Schlussakte zur Haager Konferenz wird denn auch ausdrücklich festgehalten, dass der neue Absatz 3 lediglich zum Zwecke der Klarstellung Aufnahme gefunden hat.

Artikel X: Das Warschauer Abkommen übernahm aus dem Seerecht den Begriff des «nautischen Verschuldens», wonach der Luftfrachtführer für Schäden an Gütern und Reisegepäck nicht ersatzpflichtig wird, wenn er beweist, «dass der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges entstanden ist und dass er und seine Leute sonst alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben». Diese Entlastung bei nautischem Verschulden blieb im Luftrecht bedeutungslos. Sie wurde oft kritisiert, und das Haager Protokoll bot die Gelegenheit zu einer Streichung.

Artikel XI bringt die wichtigste Änderung des ganzen Haager Protokolls. Dass die geltenden Höchstsummen, mit denen der Luftfrachtführer bei Personenschäden haftet, den heutigen Gegebenheiten in keiner Weise mehr Genüge leisten, ist für europäische und nordamerikanische Begriffe ganz unbestritten. Eine Limitierung der Haftung auf 125 000 französische Goldfranken von 1929, die abgerundet (Art. 22, Abs. 4 des heutigen Abkommens) 36 250 Schweizerfranken gleichzusetzen sind, entspricht heutigen Bedürfnissen und auch dem heutigen Geldwert in gar keiner Weise mehr. Die Gerichte pflegen heute vielerorts, insbesondere in den Vereinigten Staaten von Amerika, bei Personenschäden ganz andere Maßstäbe anzulegen als das bei den viel zu niedrigen summenmässigen Begrenzungen des Warschauer Abkommens möglich ist. Es ist ferner zu bedenken, dass die Sicherheit des Luftverkehrs seit 1929 unzweifelhaft sehr wesentliche Fortschritte gemacht hat und daher die Risiken der Luftfrachtführer sich seit der Abfassung des Warschauer Abkommens verringert haben. Zudem ist die Steigerung der Unkosten aus dem Betriebe modernen Flugmaterials derart erheblich, dass höhere Versicherungskosten, die sich aus einer Erhöhung der Haftungsgrenzen ergeben, gar nicht stark ins Gewicht fallen werden.

Demgegenüber wurde an der Haager Konferenz geltend gemacht, dass in gewissen Ländern die Kaufkraft des französischen Goldfrankens von 1929 heute höher sei als beim Abschluss des Abkommens und daher die bisherigen Haftungsgrenzen vollauf ausreichen. Im weiteren sei eine Heraufsetzung der Haftungsgrenzen für finanzschwache Unternehmungen mit zu grossen Risiken verbunden und, wollten solche Unternehmungen das Mehrisiko versichern, so sei die in der Regel nicht überwälzbare hohe Prämie nicht mehr tragbar.

Die Auseinandersetzung über die Neuordnung der Haftungsgrenzen wurde dadurch erschwert, dass der Entwurf von Rio ebenfalls eine grundlegende Änderung des Artikels 25 über den Wegfall der Haftungsgrenzen bei unerlaubten Handlungen des Luftfrachtführers vorsah. Je nachdem in Artikel 25 der Ver-

schuldensbegriff etwas weiter oder enger gezogen werden sollte, waren einige Staaten geneigt, in der Frage der Haftungsgrenzen möglichst tief zu bleiben (wenn beispielsweise die Haftungsgrenzen bei Absicht oder grober Fahrlässigkeit wegfallen sollten), oder aber viel höher zu gehen (wenn beispielsweise die Haftungsgrenzen nur bei Absicht wegfallen sollten). Diese rechtspolitischen Wechselbeziehungen zwischen den Artikeln 22 und 25 des Abkommens abzuwägen, bildete daher auch die Hauptarbeit der Haager Konferenz. Man verständigte sich schliesslich auf eine Verdoppelung der heutigen Haftungssummen, d. h. auf 250 000 französische Goldfranken von 1929, die in Schweizerwährung abgerundet 72 500 Franken entsprechen (neuer Art. 22, Abs. 1) und auf eine engere Umschreibung der Voraussetzungen zu einer unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers (Art. 25). In neuester Zeit mehrten sich leider in den Vereinigten Staaten die Stimmen, die auch diese Verdoppelung noch für ganz ungenügend betrachteten und die als konsequente Lösung vorschlugen, dass die Vereinigten Staaten nicht nur das Haager Protokoll nicht ratifizieren, sondern auch das Warschauer Abkommen kündigen sollten.

Der neue Absatz 2, Buchstabe *a* entspricht dem heutigen Absatz 2. In einer Zusatzbestimmung wird unter Buchstabe *b* eine Lücke des bisherigen Abkommens geschlossen: Da nach Absatz 2, Buchstabe *a* und Absatz 3 sich die Haftungsgrenze nach dem Gewicht des aufgegebenen Gepäcks oder des Frachtgutes bemisst, war es bisher unklar, wie der Ersatzwert zu berechnen sei, wenn nur ein Teilverlust eingetreten ist. Die neue Bestimmung gibt für diesen Fall eine klare Haftungsregel.

Der neue Absatz 3 wiederum, entspricht dem heute geltenden Recht und wird im Haager Protokoll lediglich der Vollständigkeit halber wiederholt.

Eine Neuerung bringt der neue Absatz 4 mit dem Grundsatz, dass das urteilende Gericht nicht an die Haftungsgrenzen gebunden ist, wenn es sich darum handelt, dem Kläger die von ihm aufgewendeten Verfahrens-, Anwalts- und sonstigen mit der Prozessführung verbundenen Kosten zu ersetzen. Diese Bestimmung findet indessen keine Anwendung, wenn der Luftfrachtführer innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Schadenersatzereignis und vor Klageerhebung, dem Geschädigten einen Schadenersatz angeboten hat, der mindestens so hoch ist als die gerichtlich zugesprochene Entschädigung.

Der neue Absatz 5 entspricht materiell dem heutigen Recht mit der Ergänzung allerdings, dass bei der Umrechnung der Goldfrankenbeträge in eine andere Landeswährung bei gerichtlicher Entscheidung der Tag der Urteilsfällung massgebend sein soll.

Artikel XII schränkt die starre Nichtigkeitsregel ein, die nach heutigem Recht gegenüber jedem vertraglichen Haftungsausschluss besteht. Der neue Artikel 23, Absatz 2 gestattet künftig Freizeichnungsklauseln für Verluste oder Beschädigungen, die aus der Natur des beförderten Gutes oder einem ihm anhaftenden Mangel herrühren.

Artikel XIII löst das seit Jahren wohl umstrittenste Problem, das die Anwendung des Warschauer Abkommens gestellt hat. Die Frage, wie weit eine

unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers zuzulassen sei, spielte in den Vorarbeiten der Haager Konferenz eine sehr bedeutsame Rolle. Die bisherige Fassung des Artikels 25 mit ihrem Hinweis auf das «Recht des angerufenen Gerichts» trägt deutlich den Stempel einer Kompromisslösung, die nie ganz befriedigt hat, zu Auslegungsschwierigkeiten und, wie nicht anders zu erwarten, je nach dem anwendbaren Landesrecht, zu voneinander abweichenden Entscheiden der Gerichte geführt hat. Es kam dieser Bestimmung bisher in der Praxis deshalb eine grosse Bedeutung zu, weil die niedrigen Haftungsgrenzen den Geschädigten geradezu herausforderten, das Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit zu behaupten und damit eine Schadenersatzforderung anzumelden, die über den Haftungsgrenzen lag.

Der neue Artikel 25 bildet wiederum eine Vermittlung zwischen den verschiedenen, recht weit voneinander abweichenden Rechtsauffassungen. Die getroffene Lösung bedeutete das Maximum des Erreichbaren um die rechtspolitisch notwendige unbegrenzte Haftung des schuldhaften Luftfrachtführers in einem noch vertretbaren Umfange zu erhalten. Das Abgehen von den kontinental-europäischen Rechtsbegriffen des Vorsatzes und der Fahrlässigkeit, «die nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht», stellte den Preis dar, der für die Verdoppelung der Haftungssummen im neuen Artikel 22 bezahlt werden musste.

Die Haftungsgrenzen werden, in Anlehnung an angelsächsische Rechtsbegriffe, nach dem neuen Wortlaut des Artikels 25 dann keine Anwendung finden, wenn der Schaden zurückzuführen ist auf eine Handlung oder Unterlassung, sei es in der Absicht, Schaden zu stiften, sei es leichtfertig (*témérairement*) und mit dem Bewusstsein (*avec conscience*), dass daraus wahrscheinlich ein Schaden entstehen werde. Der richterlichen Auslegung bleibt es überlassen, die Grenzen dieser im schweizerischen Recht ganz neuen Art der Umschreibung eines Schuld-begriffes abzustecken. Die neue Fassung sollte es nach unserer Meinung ermöglichen, eine unbegrenzte Haftung zu bejahen, wenn eine Absicht oder eine bewusste grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann. Nicht mehr erfüllt wäre allerdings die Voraussetzung zur unbeschränkten Haftung, wenn dem Luftfrachtführer eine bloss unbewusste grobe Fahrlässigkeit nachzuweisen wäre.

Mit der Verdoppelung der Haftungssummen des Artikels 22 darf erwartet werden, dass der Anreiz zur Berufung auf die unbeschränkte Haftung des Artikels 25 in Zukunft geringer sein werde als bisher. Damit wird Artikel 25 voraussichtlich auch weniger angerufen werden als bisher.

Artikel XIV fügt einen neuen Artikel 25 A in das Abkommen ein, der die Haftungsbegrenzung zugunsten der Leute des Luftfrachtführers regelt. Diese neue Bestimmung ist auf die Erfahrung gewisser Staaten zurückzuführen, wonach gelegentlich ein Geschädigter die Leute eines Luftfrachtführers über die Haftungsgrenzen des Luftfrachtführers hinaus belangte und mit seiner Forderung auch durchdrang. Wenn nun der Luftfrachtführer vertraglich verpflichtet

ist, seine Leute für derartige Leistungen schadlos zu halten, wie das die Dienstverträge mit dem Personal der Luftverkehrsunternehmen häufig vorsehen, wird damit die Haftungsbegrenzung des Artikels 22 praktisch wieder aufgehoben und illusorisch. Der Entwurf von Rio sah daher vor, dieses Problem in einem besonderen neuen Artikel zu regeln.

Gegen die Regelung dieser Materie im Warschauer Abkommen spricht, dass dieses Abkommen im Rahmen von Artikel 1 nur die Rechtsbeziehungen zwischen Luftfrachtführer und Benützern regelt und daher die neue Bestimmung als ein Fremdkörper wirkt. Man könnte sich wohl fragen, ob die Regelung dieses Problems nicht besser dem Landesrecht überlassen worden wäre und der Grundsatz der unbeschränkten Haftung bei unerlaubter Handlung, der ja sonst gegenüber allen Angestellten von Transportunternehmungen gilt, nicht auch für Angestellte der Luftfahrt hätte erhalten bleiben sollen.

Artikel 25 A ist indessen nur als Schutzbestimmung zugunsten des Luftfrachtführers gedacht. Er spielt nur dann, wenn auch der Luftfrachtführer selbst bloss beschränkt haftet und soll daher nicht etwa eine Vorzugstellung der Leute des Luftfrachtführers schaffen. Wenn der Luftfrachtführer sich auf die Haftungsgrenzen des Artikels 22 berufen kann, so soll auch seinen Leuten dieses Recht zustehen, soweit sie beweisen können, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben (Abs.1). Die Gesamtentschädigung, die allenfalls der Luftfrachtführer und seine Leute zu leisten haben, darf die Haftungsgrenzen nicht übersteigen (Abs.2). Diese Regeln spielen aber auch hier wiederum nicht, wenn absichtliche Schadenzufügung im Spiele stand oder wenn die Handlung oder Unterlassung «leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde» (Abs.3).

Artikel XV betrifft lediglich eine Änderung gewisser Meldefristen. Nach bisherigem Recht betragen sie Fristen zur Anmeldung von Schäden 3 Tage bei Reisegepäck, 7 Tage bei Gütern und 14 Tage im Falle von Verspätungen. Diese sehr kurzen Fristen werden durch die neue Fassung von Artikel 26, Absatz 2 auf 7 bei Reisegepäck, 14 bei Gütern und 21 bei Verspätungen erhöht.

Artikel XVI: Der Entwurf von Rio sah eine Neufassung des Artikels 34 in dem Sinne vor, dass das Abkommen keine Anwendung finden solle auf Beförderungen, die unter aussergewöhnlichen Umständen durchgeführt werden. Dieser Vorschlag war aber umstritten und unterlag schliesslich gegenüber der Fassung des neuen Artikels 34. Nur die Bestimmungen der Artikel 3 bis 9 des Abkommens, d.h. die Verpflichtung zum Ausstellen von Beförderungsscheinen bei Beförderungen unter aussergewöhnlichen Umständen, sind nicht mehr anwendbar. Die übrigen Bestimmungen des Abkommens gelten fortan auch für «Beförderungen, die unter aussergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden».

Artikel XVII erläutert in einem neuen Artikel 40 A des Abkommens die Begriffe «Hoher Vertragsschliessender Teil» und «Gebiet». In einem berühmten

gewordenen Gerichtsfall vor einem englischen Gericht bereitete nämlich die Auslegung des Begriffes «Hoher Vertragsschliessender Teil» Schwierigkeiten. Man wurde darauf aufmerksam, dass in den Artikeln 37, Absatz 2 und 40, Absatz 1 des Abkommens der genannte Ausdruck offenbar eine andere Bedeutung habe als in den übrigen Bestimmungen des Abkommens. Im ersten Fall hat der Ausdruck die Bedeutung «Staat» (im Sinne von Signatarstaat), während er in den übrigen Fällen (Art.1, Abs.2, 36, 37, Abs.1 und 3 und 38) Staaten versteht, deren Ratifikation oder Beitritt zum Abkommen wirksam geworden und wirksam geblieben ist (Art.40 A, Abs.1). Das Haager Protokoll bot Gelegenheit zu einer Richtigstellung. Die neu aufgenommene Umschreibung des Ausdruckes «Gebiet» entspricht der Formel, die wir in zahlreichen neueren internationalen Abkommen vorfinden (Abs.2).

V

Während einer längeren Übergangszeit wird es Staaten geben, die nur das Warschauer Abkommen ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, nicht aber auch das Haager Protokoll, und solche, für die das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls verbindlich ist. Es war daher unumgänglich, den Anwendungsbereich der neuen Fassung klar abzugrenzen und namentlich mit deren Inkraftsetzung zuzuwarten, bis sich eine erhebliche Zahl von Staaten zu den neuen Grundsätzen bekannten. Durch das Haager Protokoll wird das Abkommen in seiner ursprünglichen Form nicht etwa ausser Kraft gesetzt. Es bleibt vielmehr zwischen allen bisherigen Vertragsstaaten weiterhin unverändert gültig. Staaten, die das Protokoll ratifizieren oder ihm beitreten, bleiben mit allen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens durch die unrevidierte alte Fassung vertraglich gebunden. Für die Ratifikation oder für den Beitritt zum Haager Protokoll ist somit eine Kündigung des Warschauer Abkommens nicht notwendig. Über den Anwendungsbereich der neuen Fassung des Abkommens und die Schlussbestimmungen des Haager Protokolls sei folgendes hervorgehoben:

Artikel XVIII gibt eine klare Regelung des Anwendungsbereiches des geänderten Abkommens: Abflug- und Bestimmungsort müssen entweder im Gebiet von zwei Vertragsstaaten des Protokolls liegen oder im Gebiet nur eines dieser Staaten, sofern eine Zwischenlandung im Gebiet irgendeines andern Staates vorgesehen ist.

Artikel XIX prägt den neuen Titel «Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955». Zwischen allen Staaten, die das Haager Protokoll ratifizieren, gelten Abkommen und Protokoll unter dem neuen Titel als eine einheitliche Urkunde.

Artikel XX regelt in der üblichen Form die Unterzeichnung des Haager Protokolls. Bis heute ist das Protokoll durch 37 Staaten, worunter die Schweiz, unterzeichnet worden.

Artikel XXI stellt fest, dass eine Ratifikation des Protokolls durch einen Staat, der nicht Vertragsstaat des Abkommens ist, automatisch auch den Beitritt zum Abkommen in der Fassung von Den Haag in sich schliesst. Es wird damit verunmöglicht, dass ein Staat nur das Haager Protokoll anerkennen könnte, ohne sich gleichzeitig auch zu dem neu gefassten Warschauer Abkommen zu bekennen. Die Ratifikationsurkunden sind bei der Polnischen Regierung zu hinterlegen, die schon Hinterlegungsstelle der Ratifikationsurkunden des Warschauer Abkommens ist.

Artikel XXII: 90 Tage nachdem der 30. Staat ratifiziert, wird das Protokoll zwischen diesen 30 Staaten in Kraft treten. Bis heute hat die Polnische Regierung von 19 Ratifikationen Kenntnis gegeben, worunter jene der Bundesrepublik Deutschland, Frankreichs und der Niederlande. Es darf mit Sicherheit gerechnet werden, dass die neue Fassung des Abkommens in absehbarer Zeit Rechtskraft erlangen wird.

Die Artikel XXIII bis XXVII ordnen den Beitritt der Staaten nach dem Inkrafttreten des Protokolls, die Kündigung des Protokolls und deren Wirkungen, den räumlichen Geltungsbereich innerhalb der einzelnen Vertragsstaaten, die Zulässigkeit einer Ausschlussklärung für Militärtransporte und die administrativen Aufgaben des Hinterlegungsstaates. Diese Bestimmungen bedürfen keiner besonderen Erläuterungen.

VI

Im September 1961 wurde in Guadalajara (Mexiko) ein «Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über die durch eine andere Person als den vertraglichen Luftfrachtführer vorgenommene Beförderung im internationalen Luftverkehr» unterzeichnet. Dieser weitere Zusatz zum Warschauer Abkommen ändert keine der vorstehenden Bestimmungen. Das Abkommen von Guadalajara, das 90 Tage nach der fünften Ratifikation in Kraft treten wird, behandelt ein Sondergebiet, wie schon sein Titel sagt, und wird ein eigenes rechtliches Schicksal haben. Es sei hier nur der Vollständigkeit wegen auf dieses Abkommen hingewiesen. Wir werden den eidgenössischen Räten in einem späteren Zeitpunkt beantragen, auch dieses Zusatzabkommen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

VII

Das Haager Protokoll ist gleichzeitig in den drei Sprachen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, französisch, englisch und spanisch zur Zeichnung aufgelegt worden. Bei Abweichungen ist der französische Text massgebend, da auch die ursprüngliche Fassung des Warschauer Abkommens in französischer Sprache abgefasst ist. Die vorliegende deutsche Fassung des Protokolls bildet, wie schon die deutsche Fassung des Warschauer Abkommens von 1929, eine gemeinsame amtliche Übersetzung der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs.

In Befolgung der Tradition, uns an der internationalen Rechtsvereinlichung überall dort zu beteiligen, wo es ohne Verletzung erheblicher schweizerischer Interessen tunlich erscheint, beantragen wir Ihnen, das Haager Protokoll zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung des Haager Protokolls zu unterbreiten. Das Protokoll ist rechtlich ein internationaler Vertrag von unbestimmter Dauer. Es ist aber jederzeit auf sechs Monate kündbar (Art. XXIV). Der Ihnen zur Beratung vorgelegte Bundesbeschluss ist somit dem Referendum nicht unterstellt (Art. 89, Abs. 3 BV).

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat von dem Entwurfe zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung des Haager Protokolls und von den vorgesehenen Änderungen des Warschauer Abkommens in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

Die Ratifikation des Protokolls wird auf den Zeitpunkt seines Inkrafttretens für die Schweiz eine Neufassung verschiedener Bestimmungen des Lufttransportreglementes vom 3. Oktober 1952 (AS 1952, 1060) erfordern. Da das Lufttransportreglement der Genehmigung durch die eidgenössischen Räte unterliegt (Art. 75 Luftfahrtgesetz), unterbreiten wir Ihnen hierüber gleichzeitig eine getrennte Botschaft mit einem Beschlussesentwurf über die Genehmigung der neuen Bestimmungen dieses Reglementes.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. Juni 1962.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung des Protokolls zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Juni 1962,

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Das Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929 (Haager Protokoll) wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Protokoll zu ratifizieren.

Protokoll

zur

Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929

Abgeschlossen in Den Haag am 28. September 1955

Datum des Inkrafttretens:

Die unterzeichneten Regierungen,

in der Erwägung, dass es wünschenswert ist, das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, zu ändern,

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I

Änderungen des Abkommens

Artikel I

Zu Artikel 1 des Abkommens:

a. Absatz 2 erhält folgende Fassung:

«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 Teiles liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragschliessender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebietes nur eines Hohen Vertragschliessenden Teiles ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.»

b. Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

Artikel II

Zu Artikel 2 des Abkommens:

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

«² Dieses Abkommen ist auf die Beförderung von Brief- und Paketpost nicht anzuwenden.»

Artikel III

Zu Artikel 3 des Abkommens:

a. Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

b. Absatz 2 erhält folgende Fassung:

«² Der Flugschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, den Abschluss und die Bedingungen des 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.»

Artikel IV

Zu Artikel 4 des Abkommens:

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

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

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

«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.»

Artikel V

Zu Artikel 6 des Abkommens:

Absatz 3 erhält folgende Fassung:

«³ Der Luftfrachtführer muss vor Verladung des Gutes in das Luftfahrzeug unterzeichnen.»

Artikel VI

Artikel 8 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Der Luftfrachtbrief muss enthalten:

- a. die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;

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

Artikel VII

Artikel 9 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«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, Absatz 2 berufen.»

Artikel VIII

Zu Artikel 10 des Abkommens:

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

Artikel IX

Zu Artikel 15 des Abkommens:

Folgender Absatz wird hinzugefügt:

«³ Dieses Abkommen steht der Ausstellung eines begebaren Luftfrachtbriefes nicht entgegen.»

Artikel X

Absatz 2 des Artikels 20 des Abkommens wird aufgehoben.

Artikel XI

Artikel 22 des Abkommens erhält folgende Fassung:

«Artikel 22

¹ Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250 000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichtes die Entschädigung in Form einer Geldrente 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 Schadenersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, denjenigen Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

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

Artikel XII

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

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

Artikel XIII

Zu Artikel 25 des Abkommens:

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

«Die in Artikel 22 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 XIV

Nach Artikel 25 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

«Artikel 25 A

¹ Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen 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 XV

Zu Artikel 26 des Abkommens:

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

«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 einund-

zwanzig Tagen, nachdem das Reisegepäck oder das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, erfolgen.»

Artikel XVI

Artikel 34 des Abkommens erhält folgende Fassung:

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

Artikel XVII

Nach Artikel 40 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

«Artikel 40 A

¹ In Artikel 37, Absatz 2 und Artikel 40, Absatz 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.»

Kapitel II

Anwendungsbereich des geänderten Abkommens

Artikel XVIII

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

Kapitel III

Schlussbestimmungen

Artikel XIX

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

Artikel XX

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

Artikel XXI

¹ Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.

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

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

Artikel XXII

¹ Dieses Protokoll tritt, sobald es von dreissig Unterzeichnerstaaten ratifi- ziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach der Hinter- legung der dreissigsten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

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

Artikel XXIII

¹ Nach seinem Inkrafttreten liegt dieses Protokoll für alle Nichtunter- zeichnerstaaten zum Beitritt auf.

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

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

Artikel XXIV

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

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

³ Eine Kündigung des Abkommens nach Artikel 39 durch einen Vertrags- teil dieses Protokolls gilt zwischen den Vertragsteilen dieses Protokolls nicht als Kündigung des Abkommens in der Fassung dieses Protokolls.

Artikel XXV

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

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

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

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

Artikel XXVI

Ein Vorbehalt zu diesem Protokoll ist nicht zulässig. Ein Staat kann jedoch durch schriftliche Anzeige an die Regierung der Volksrepublik Polen jederzeit erklären, dass das Abkommen in der Fassung dieses Protokolls nicht anzuwenden sei auf die Beförderung von Personen, Güter und Gepäck für seine Militärbehörden durch Luftfahrzeuge, die in diesem Staat eingetragen sind und deren gesamter Laderaum von diesen Behörden oder für ihre Rechnung vorbehalten worden ist.

Artikel XXVII

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

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

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

Geschehen im Haag, am achtundzwanzigsten September neunzehnhundert-fünfundfünfzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache. Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Abkommen abgefasst worden ist, massgebend.

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

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung des
Protokolls vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung
von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Vom 1.Juni 1962)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8482
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1962
Date	
Data	
Seite	1401-1424
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 744

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.