

1958	Ausgegeben zu Bonn am 13. August 1958	Nr. 20
Tag	Inhalt:	Seite
7. 8. 58	<b>Gesetz zu dem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr</b> .....	291
7. 8. 58	Bekanntmachung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955)	312
25. 7. 58	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Abkommens vom 3. Juni 1955 zu dem am 6. Mai 1882 in Den Haag unterzeichneten Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee .....	322

## **Gesetz zu dem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr.**

Vom 7. August 1958.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

Dem in Den Haag am 28. September 1955 unterzeichneten Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039), wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

### Artikel 2

Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, die Artikel 1 bis 40 A des Warschauer Abkommens

in der Fassung von Den Haag 1955 in französischer Sprache und deutscher Übersetzung bekanntzumachen.

### Artikel 3

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

### Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel XXII Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 7. August 1958.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Für den Bundeskanzler  
Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

Der Bundesminister der Justiz  
Schäffer

Für den Bundesminister des Auswärtigen  
Der Bundesminister für Angelegenheiten des Bundesrates und der Länder  
von Merkatz

**Protocole  
portant modification de la Convention  
pour l'unification de certaines règles  
relatives au transport aérien  
international signée à Varsovie  
le 12 octobre 1929**

La Haye 28 septembre 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

Article premier

A l'article premier de la Convention —

a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. Est qualifié *transport international*, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.»

b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.»

Article II

A l'article 2 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.»

**Protocol  
to Amend the Convention for the  
Unification of Certain Rules Relating  
to International Carriage by Air  
Signed at Warsaw on 12 October 1929**

The Hague 28 September 1955

THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

In Article 1 of the Convention—

a) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties or within the territory of a single High Contracting Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a High Contracting Party. Carriage between two points within the territory of a single High Contracting Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention."

b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

"3. Carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State."

Article II

In Article 2 of the Convention—

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages."

(Übersetzung)

**Protocolo  
que modifica el Convenio para la  
unificación de ciertas reglas relativas  
al transporte aéreo internacional  
firmado en Varsovia  
el 12 de octubre de 1929**

La Haya 28 de septiembre de 1955

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

CAPITULO PRIMERO

Modificaciones al Convenio

Artículo I

En el artículo 1 del Convenio—

a) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. A los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.»

b) se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«3. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.»

Artículo II

En el artículo 2 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales.»

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

Den Haag 28. September 1955

DIE UNTERZEICHNETEN REGIERUNGEN,

IN DER ERWAGUNG, 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 Abgangs-ort 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 Teils liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragsschließender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebietes nur eines Hohen Vertragsschließenden Teils ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommen.“

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 Vertrags oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist. Eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, daß ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Gebiet ein und desselben Staates zu erfüllen ist.“

Artikel II

Zu Artikel 2 des Abkommens.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

## Article III

À l'article 3 de la Convention —

a) l'alinéa 1<sup>er</sup> est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

## Article IV

À l'article 4 de la Convention —

a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante: —

« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

## Article III

In Article 3 of the Convention—

a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

"1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage."

b) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. The passenger ticket shall constitute *prima facie* evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22."

## Article IV

In Article 4 of the Convention—

a) paragraphs 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following:—

"1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage."

Artículo III

En el artículo 3 del Convenio—

a) se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- c) un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje.»

b) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. El billete de pasaje hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.»

Artículo IV

En el artículo 4 del Convenio—

a) se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:—

«1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 c), o incorporado al mismo, deberá contener:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- c) un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías del equipaje.»

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 Bestimmungs-ortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teils liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung 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 Beförderungsvertrags. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Flugschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Besteigt jedoch der Reisende mit Zustimmung des Luftfrachtführers das Luftfahrzeug, ohne daß ein Flugschein ausgestellt worden ist, oder enthält der 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 Fluggepäcksschein auszustellen. Wenn der Fluggepäcksschein mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, muß er enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungs-ortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teils liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.“

b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.»

#### Article V

À l'article 6 de la Convention —

l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.»

#### Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.»

#### Article VII

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

«Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.»

#### Article VIII

À l'article 10 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.»

b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. The baggage check shall constitute *prima facie* evidence of the registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 c)) does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2."

#### Article V

In Article 6 of the Convention—

paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

"3. The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft."

#### Article VI

Article 8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"The air waybill shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo."

#### Article VII

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"If, with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2."

#### Article VIII

In Article 10 of the Convention—

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor."

b) se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. El talón de equipaje hace fé, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si este, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2.»

#### Artículo V

En el artículo 6 del Convenio—

se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.»

#### Artículo VI

Se suprime el artículo 8 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

«La carta de porte aéreo deberá contener:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino,
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- c) un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías.»

#### Artículo VII

Se suprime el artículo 9 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

«Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del artículo 8, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22.»

#### Artículo VIII

En el artículo 10 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. Deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.»

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

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

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

#### Artikel 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 Abs. 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.“

## Article IX

À l'article 15 de la Convention —

l'alinéa suivant est inséré: —

«3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.»

## Article X

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

## Article XI

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: —

## « Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur

## Article IX

To Article 15 of the Convention—

the following paragraph shall be added:—

"3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill."

## Article X

Paragraph 2 of Article 20 of the Convention shall be deleted.

## Article XI

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

## "Article 22

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to five thousand francs per passenger.

4. The limits prescribed in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period



## Artículo IX

Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio:—

«3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable.»

## Artículo X

En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

## Artículo XI

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:—

## «Artículo 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero, se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por

## 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

dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.»

5. The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment."

#### Article XII

À l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1<sup>er</sup>, et l'alinéa 2 suivant est ajouté: —

«2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.»

#### Article XII

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows:—

"2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried."

#### Article XIII

À l'article 25 de la Convention —

les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante: —

«Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions.»

#### Article XIII

In Article 25 of the Convention—

paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment."

#### Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

##### « Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.»

#### Article XIV

After Article 25 of the Convention, the following article shall be inserted:—

##### "Article 25 A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.»

Artículo XII

En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1 y se añadirá otro párrafo que diga:—

«2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.»

Artículo XIII

En el artículo 25 del Convenio—

se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente:—

«Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.»

Artículo XIV

Después del artículo 25 del Convenio se añade el siguiente artículo:—

«Artículo 25 A

1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en éste caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.»

Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

(5) Die in diesem Artikel angegebenen Frankenbeträge beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65½ Milligramm Gold von <sup>900</sup>/<sub>1000</sub> 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 Zeitpunkte 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 Beförderungsvertrags über Verluste oder Beschädigungen, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herühren.“

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.“

## Article XV

A l'article 26 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. »

## Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. »

## Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

## « Article 40 A

1. À l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *État*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un État dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un État, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.»

## CHAPITRE II

## Champ d'application de la Convention amendée

## Article XVIII

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

## CHAPITRE III

## Dispositions protocolaires

## Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955*.

## Article XV

In Article 26 of the Convention—

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal."

## Article XVI

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"The provisions of Articles 3 to 9 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business."

## Article XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

## "Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression *High Contracting Party* shall mean *State*. In all other cases, the expression *High Contracting Party* shall mean a State whose ratification or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word *territory* means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible."

## CHAPTER II

## Scope of Application of the Convention as Amended

## Article XVIII

The Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two parties to this Protocol or within the territory of a single party to this Protocol with an agreed stopping place within the territory of another State.

## CHAPTER III

## Final Clauses

## Article XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955*.

**Artículo XV**

En el Artículo 26 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintiún días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.»

**Artículo XVI**

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente:—

«Las disposiciones de los artículos 3 a 9, inclusive relativas a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.»

**Artículo XVII**

Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo:—

«Artículo 40 A

1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión *Alta Parte Contratante* significa *Estado*. En todos los demás casos, la expresión *Alta Parte Contratante* significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor, y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término *territorio* significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.»

**CAPITULO II**

**Campo de aplicación del Convenio modificado**

**Artículo XVIII**

El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

**CAPITULO III**

**Cláusulas finales**

**Artículo XIX**

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, él que se designará con el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955*.

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

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

**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 Abgangs- und Bestimmungs-ort 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 als *Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955* bezeichnet.

## Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1<sup>er</sup>, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout État qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout État ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

## Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

## Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

## Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

## Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

## Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un État partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

## Article XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

## Article XXI

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

## Article XXII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the People's Republic of Poland.

## Article XXIII

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.

2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the People's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

## Article XXIV

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the People's Republic of Poland of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

## Article XXV

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

## Artículo XX

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XXII, párrafo 1, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma por parte de todo Estado que, hasta dicha fecha, haya ratificado o se haya adherido al Convenio o que haya participado en la Conferencia en que se adoptó el presente Protocolo.

## Artículo XXI

1. El presente Protocolo se someterá a ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea parte en el Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular de Polonia.

## Artículo XXII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

## Artículo XXIII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio implica la adhesión a dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

## Artículo XXIV

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular de Polonia de la notificación de dicha denuncia.
3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de acuerdo con el artículo 39 del mismo no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

## Artículo XXV

1. El presente Protocolo se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Parte en el presente Protocolo, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se haya formulado una declaración conforme al párrafo 2 del presente artículo.

## Artikel XX

Dieses Protokoll liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XXII Abs. 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 Vertragsteil 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 ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung 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 Vereinten Nationen registrieren.

## Artikel XXIII

- (1) Nach seinem Inkrafttreten liegt dieses Protokoll für alle Nichtunterzeichnerstaaten 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 Vertragsteil 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. Tout État pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout État pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout État partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1<sup>er</sup>, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

#### Article XXVI

Il ne sera admise aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un État pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

#### Article XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les États signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les États parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article XXII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et
- f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à la Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

2. Any State may, at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

#### Article XXVI

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

#### Article XXVII

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XXV and the date thereof; and
- f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.



2. Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Protocolo no comprende alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3. Todo Estado podrá posteriormente, por medio de una comunicación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, hacer extensiva la aplicación del presente Protocolo a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales haya formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo. Esta notificación surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de recepción de la misma por dicho Gobierno.

4. Todo Estado Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo, conforme a las disposiciones del Artículo XXIV, párrafo 1, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores tal Estado sea responsable.

#### Artículo XXVI

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

#### Artículo XXVII

El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional:

- a) toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma,
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión de dicho Protocolo y la fecha en que se hizo,
- c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el párrafo 1 del artículo XXII,
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción,
- e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo XXV, y la fecha de recepción de la misma,
- f) toda notificación hecha de acuerdo con el artículo XXVI, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en La Haya el vigésimo octavo día del mes de septiembre del año mil novecientos cincuenta y cinco, en tres textos auténticos en español, francés e inglés. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fué redactado el Convenio.

(2) Jeder Staat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß die Annahme dieses Protokolls sich nicht auf eins 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 eins 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 gesondert für alle oder eins der Gebiete, für deren Beziehungen er verantwortlich ist, nach den Bestimmungen des Artikels XXIV Abs. 1 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, Gütern 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 Vereinten 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 Abs. 1 in Kraft tritt;
- d) den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfangs;
- e) den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XXV und den Zeitpunkt des Empfangs;
- f) den Empfang jeder Anzeige nach Artikel XXVI und den Zeitpunkt des Empfangs.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN in Den Haag, am achtundzwanzigsten September neunzehnhundertfünfundfünfzig 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.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les États signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les États parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland with which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:

Dr. Otto Riese

28. 9. 55

Gerd Rinck

28. 9. 55

Dr. J. Hübener

28. 9. 55

BELGIQUE:

Straten

BRÉSIL:

Trajano Furtado Reis

28. 9. 55

Claudio Ganns

28. 9. 55

ÉGYPTE:

Diaeddine Saleh

28. 9. 1955

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

FRANCE:

J. P. Garnier

André Garnault

28. September 1955

GRÈCE:

N. Anissas

28. September 1955

Constantine Chr. Hadjidimoulas

28. Sept. 1955

RÉPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE:

V. Zalka

28. September 1955

IRLANDE:

Timothy J. O Driscoll

28. IX. 55

El presente Protocolo será depositado ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo con el artículo XX, quedará abierto a la firma, y dicho Gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

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 Vereinten Nationen sowie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beglaubigte Abschriften dieses Protokolls.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:

Dr. Otto Riese

28. 9. 55

Gerd Rinck

28. 9. 55

Dr. J. Hübener

28. 9. 55

BELGIEN:

Straten

BRASILIEN:

Trajano Furtado Reis

28. 9. 55

Claudio Ganns

28. 9. 55

AGYPTEN:

Diaeddine Saleh

28. 9. 1955

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA:

FRANKREICH:

J. P. Garnier

André Garnault

28. September 1955

GRIECHENLAND:

N. Anissas

28. September 1955

Constantine Chr. Hadjidimoulas

28. Sept. 1955

UNGARISCHE VOLKSREPUBLIK:

V. Zalka

28. September 1955

IRLAND:

Timothy J. O'Driscoll

28. IX. 55

ISRAËL:	ISRAEL:
Ad Referendum	Ad Referendum
I. J. Mintz	I. J. Mintz
28. 9. 1955	28. 9. 1955
D. Bar Nes	D. Bar Nes
28. 9. 1955	28. 9. 1955
ITALIE:	ITALIEN:
Antonio Ambrosini	Antonio Ambrosini
LAOS:	LAOS:
P. Savann	P. Savann
28. 9. 55	28. 9. 55
Bourzay	Bourzay
28. 9. 55	28. 9. 55
LIECHTENSTEIN:	LIECHTENSTEIN:
Frédéric Schaerer	Frédéric Schaerer
28. 9. 55	28. 9. 55
LUXEMBOURG:	LUXEMBURG:
Victor Bodson	Victor Bodson
28. 9. 55	28. 9. 55
Pierre Hamer	Pierre Hamer
28. 9. 55	28. 9. 55
MEXIQUE:	MEXIKO:
Enrique M. Loaeza	Enrique M. Loaeza
28. 9. 55	28. 9. 55
A. Francoz	A. Francoz
28. 9. 55	28. 9. 55
NORVÈGE:	NORWEGEN:
Edvin Alten	Edvin Alten
28. 9. 55	28. 9. 55
PAYS-BAS:	NIEDERLANDE:
D. Goedhuis	D. Goedhuis
28. 9. 55	28. 9. 55
PHILIPPINES:	PHILIPPINEN:
Simeon R. Roxas	Simeon R. Roxas
28. 9. 55	28. 9. 55
Daniel Gomez	Daniel Gomez
28. 9. 55	28. 9. 55
RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE:	POLNISCHE VOLKSREPUBLIK:
T. Findziński	T. Findziński
28. 9. 55	28. 9. 55
K. Pierzyński	K. Pierzyński
28. 9. 55	28. 9. 55
S. Minorski	S. Minorski
28. 9. 55	28. 9. 55

PORTUGAL:

Fernando Quartin de Oliveira Bastos  
28. 9. 55  
ad referendum

PORTUGAL:

Fernando Quartin de Oliveira Bastos  
28. 9. 55  
ad referendum

RÉPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE:

M. Cociu  
28. IX. 1955  
L. Badulescu  
28. IX. 1955

RUMANISCHE VOLKSREPUBLIK:

M. Cociu  
28. IX. 1955  
L. Badulescu  
28. IX. 1955

SALVADOR:

P. A. Delgado B.  
28. IX. 1955  
M. Ramirez  
28. IX. 1955  
F. Párraga  
28. IX. 1955

SALVADOR:

P. A. Delgado B.  
28. IX. 1955  
M. Ramirez  
28. IX. 1955  
F. Párraga  
28. IX. 1955

SUÈDE:

Karl Sidenbladh  
28. 9. 1955

SCHWEDEN:

Karl Sidenbladh  
28. 9. 1955

SUISSE:

Fritz Stalder  
28. 9. 1955

SCHWEIZ:

Fritz Stalder  
28. 9. 1955

RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE:

F. Novák  
28. 9. 1955  
V. Bauer  
28. 9. 1955

TSCHECHOSLOWAKISCHE REPUBLIK:

F. Novák  
28. 9. 1955  
V. Bauer  
28. 9. 1955

UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES  
SOCIALISTES:

M. Danilitchev  
28. IX. 1955

UNION DER SOZIALISTISCHEN  
SOWJETREPUBLIKEN:

M. Danilitchev  
28. IX. 1955

VENEZUELA:

L. M. Chafardet-U.  
28. 9. 55  
Ramón Carmona  
28. 9. 55  
V. J. Delascio  
28. 9. 55

VENEZUELA:

L. M. Chafardet-U.  
28. 9. 55  
Ramón Carmona  
28. 9. 55  
V. J. Delascio  
28. 9. 55

**Bekanntmachung  
des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln  
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr  
(Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955).**

Vom 7. August 1958.

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes zu dem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 7. August 1958 (Bundesgesetzbl. II S. 291) werden die Artikel 1 bis 40 A des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 in französischer Sprache und deutscher Übersetzung nachstehend bekanntgemacht.

Die Neufassung gilt vom Inkrafttreten des Protokolls an. Der Tag, an dem es in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben werden (Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 7. August 1958).

Bonn, den 7. August 1958.

Der Bundesminister der Justiz  
Schäffer

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

**Convention pour l'unification  
de certaines Règles relatives au Transport aérien international  
(Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955)**

(Übersetzung)

CHAPITRE PREMIER

Objet — Définitions

Article Premier

(1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié «transport international», au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

1. KAPITEL

Gegenstand — Begriffsbestimmungen

Artikel 1

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

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

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

#### Article 2

(1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.

(2) La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.

### CHAPITRE II

#### Titres de Transport

##### Section I

#### Billet de Passage

##### Article 3

(1) Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

(2) Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

##### Section II

#### Bulletin de Bagages

##### Article 4

(1) Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

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

#### Artikel 2

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

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

### 2. KAPITEL

#### Beförderungsscheine

##### 1. Abschnitt

#### Flugscheine

##### Artikel 3

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

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

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

##### 2. Abschnitt

#### Fluggepäckschein

##### Artikel 4

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

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

(2) Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

### Section III

#### Lettre de Transport aérien

##### Article 5

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien »; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

##### Article 6

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungs-ortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teils liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.

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

### 3. Abschnitt

#### Luftfrachtbrief

##### Artikel 5

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

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

##### Artikel 6

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

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

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

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

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



## Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

## Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.

## Article 9

Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

## Article 10

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

## Article 11

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

## Article 12

(1) L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

## Artikel 7

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

## Artikel 8

Der Luftfrachtbrief muß enthalten:

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

## Artikel 9

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

## Artikel 10

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

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

## Artikel 11

(1) Der Luftfrachtbrief erbringt Beweis für den Abschluß des Vertrags, den Empfang des Gutes und die Beförderungsbedingungen; der Gegenbeweis ist zulässig.

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

## Artikel 12

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

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

#### Article 13

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

#### Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

#### Article 15

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

(3) Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

#### Article 16

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

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

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

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

#### Artikel 13

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

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

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

#### Artikel 14

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

#### Artikel 15

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

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

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

#### Artikel 16

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

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

## CHAPITRE III

## Responsabilité du Transporteur

## Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

## Article 18

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

## Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

## Article 20

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

## Article 21

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

## Article 22

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la

## 3. KAPITEL

## Haftung des Luftfrachtführers

## Artikel 17

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

## Artikel 18

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

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

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

## Artikel 19

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

## Artikel 20

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

## Artikel 21

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

## Artikel 22

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

(2) a) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrage von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages

somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

- b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

(3) En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

(4) Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

(5) Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

#### Article 23

(1) Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

(2) L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

#### Article 24

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.

- b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teils des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teils des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführter Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

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

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

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

#### Artikel 23

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

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

#### Artikel 24

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

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

## Article 25

Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions.

## Article 25 A

(1) Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

(2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

(3) Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

## Article 26

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

## Article 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

## Article 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

## Artikel 25

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

## Artikel 25 A

(1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach Artikel 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

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

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

## Artikel 26

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

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

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

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

## Artikel 27

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

## Artikel 28

(1) Die Klage auf Schadensersatz muß in dem Gebiet eines der Hohen Vertragsschließenden 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.

## Article 29

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

## Article 30

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

## CHAPITRE IV

## Dispositions relatives aux transports combinés

## Article 31

(1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

(2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

## CHAPITRE V

## Dispositions générales et finales

## Article 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

## Artikel 29

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

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

## Artikel 30

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

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

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

## 4. KAPITEL

## Bestimmungen über gemischte Beförderungen

## Artikel 31

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

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

## 5. KAPITEL

## Allgemeine Vorschriften und Schlußbestimmungen

## Artikel 32

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

## Article 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des réglemens qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

## Article 34

Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

## Article 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

## Article 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

## Article 37

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

## Article 38

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les États.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

## Article 39

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

## Artikel 33

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

## Artikel 34

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

## Artikel 35

Der Ausdruck „Tage“ im Sinne dieses Abkommens umfaßt auch die Sonn- und Feiertage.

## Artikel 36

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

## Artikel 37

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

(2) Dieses Abkommen tritt, nachdem es von fünf der Hohen Vertragsschließenden Teile 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 niederlegt, am neunzigsten Tage nach dieser Niederlegung 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 Niederlegung jeder Ratifikationsurkunde anzeigen.

## Artikel 38

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

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

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

## Artikel 39

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

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

#### Article 40

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leurs déclarations originelles.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

#### Article 40 A

(1) A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « Haute Partie Contractante » signifie « État ». Dans tous les autres cas, l'expression « Haute Partie Contractante » signifie un État dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

(2) Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un État, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

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

#### Artikel 40

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

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

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

#### Artikel 40 A

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

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

### **Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Abkommens vom 3. Juni 1955 zu dem am 6. Mai 1882 in Den Haag unterzeichneten Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee.**

Vom 25. Juli 1958.

Gemäß Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1957 über das Abkommen vom 3. Juni 1955 zu dem am 6. Mai 1882 in Den Haag unterzeichneten Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 213) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Abkommen nach seinem Artikel 3 am 20. Juni 1958 in Kraft getreten ist.

Bonn, den 25. Juli 1958.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Knapstein

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz. — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln. — Druck: Bundesdruckerei Bonn.

Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II.

Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— zuzüglich Zustellgebühr. Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt“ Köln 399 oder nach Bezahlung auf Grund einer Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe DM 0,80 zuzüglich Versandgebühr DM 0,15.