

Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 1. August 1963

Band II

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

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

8821

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

(Vom 19. Juli 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaft vom 18. Dezember 1933 (BBl 1933, II, 895) haben wir Ihnen beantragt, den Bundesrat zu ermächtigen, das internationale Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr¹⁾ (sogenanntes Warschauer Abkommen) zu ratifizieren. Eine weitere Botschaft vom 1. Juni 1962 (BBl 1962, I, 1401) befasste sich mit einem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des genannten Abkommens (sogenanntes Haager Protokoll). Wir beantragten Ihnen mit dieser zweiten Botschaft, den Bundesrat auch zur Ratifikation dieses Protokolls zu ermächtigen. Durch die Bundesbeschlüsse vom 22. März 1934 (AS 50, 437) und 20. September 1962 (noch nicht veröffentlicht) haben Sie unseren Anträgen stattgegeben. Nach Hinterlegung der schweizerischen Ratifikationsurkunde ist das Warschauer Abkommen für unser Land am 7. August 1934 in Kraft getreten. Das Haager Protokoll ist von der Schweiz ebenfalls ratifiziert worden, und wird am 1. August 1963 in Kraft treten.

Das Warschauer Abkommen in seiner ungeänderten Fassung von 1929 hat heute weltweite Geltung erreicht. Seine Grundsätze über die Vereinheitlichung der in der Luftfahrt verwendeten Beförderungspapiere und über die Haftpflicht des Luftfrachtführers bei internationalen Beförderungen gegenüber dem Rei-

¹⁾ BS 13, 653.

senden und dem Absender von Fracht binden zurzeit 70 Staaten, worunter alle, die in der internationalen Zivilluftfahrt von Bedeutung sind. Ohne diese internationale Rechtseinheit ergäben sich für die Luftfahrt und für deren Benützer ganz erhebliche Schwierigkeiten und vor allem eine nicht auszudenkende Rechtsunsicherheit. Eine Reihe von Staaten, darunter auch die Schweiz, haben überdies die Grundsätze des Warschauer Abkommens in das nationale Recht übernommen (vgl. für die Schweiz Art. 75 LFG).

Mit der vorliegenden Botschaft unterbreiten wir Ihnen ein weiteres Abkommen, das eine Vereinheitlichung privatrechtlicher Normen im internationalen Luftverkehr anstrebt für die im Luftverkehr immer häufiger werdenden Fälle, in welchen ein Beförderungsvertrag nicht durch den vertragschliessenden Luftfrachtführer selber, sondern durch einen Dritten erfüllt wird. Durch diese in der gewerbmässigen Luftfahrt unvermeidbaren Substitutionsverhältnisse entstehen recht komplizierte Haftungsfragen, die dadurch erschwert werden, dass unter dem Begriff des Luftfrachtführers in den verschiedenen Mitgliedstaaten des Warschauer Abkommens keineswegs überall dasselbe verstanden wird. Das Warschauer Abkommen sagt leider nichts darüber aus, wer in solchen Verhältnissen als Luftfrachtführer gilt und welche Haftungsregeln in solchen Fällen anzuwenden sind. Für die mehr im formellen Rechtsdenken wurzelnden Anschauungen der Staaten des europäischen Kontinentes wird als Luftfrachtführer regelmässig der Unternehmer verstanden, der den Vertrag abgeschlossen hat. Demgegenüber neigen das angelsächsische Recht und die von ihm beeinflussten Rechtssysteme eher dazu, als Luftfrachtführer jenen Unternehmer zu betrachten, der die Beförderung tatsächlich ausführt. Die damit auftretende Rechtsunsicherheit gab den Anstoss zur Vorbereitung des am 18. September 1961 in Guadalajara (Mexiko) unterzeichneten Abkommens, das Gegenstand dieser Botschaft bildet. Im Folgenden wird dieses «Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr» immer mit der gebräuchlichen Abkürzung «Abkommen von Guadalajara» bezeichnet.

In der Terminologie des Abkommens werden die beiden beteiligten Luftfrachtführer als «vertraglicher» und als «ausführender» Luftfrachtführer bezeichnet. Im Folgenden halten wir uns an diese im Abkommen (Art. 1) näher definierten Begriffe.

1. Vorgeschichte

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation, der heute über 100 Staaten angehören, befasste sich seit dem Jahre 1955 mit den Haftungsproblemen, die sich ergeben, wenn der vertragliche und der ausführende Luftfrachtführer nicht identisch sind. Der Rechtsausschuss dieser Organisation legte nach umfassenden Vorarbeiten, als Ergebnis einer 1957 in Tokio abgehaltenen Tagung, einen Entwurf vor, der ursprünglich als endgültiger, einer diplomatischen Konferenz der Staaten zu unterbreitender Abkommensentwurf betrachtet wurde. Die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von 1959 beschloss indessen wegen bestimmter Einzelfragen den Entwurf nochmals eingehend prüfen

zu lassen. Zahlreiche Stellungnahmen der am Abkommen interessierten Staaten führten zu einer vollständigen Neuberatung und Umarbeitung des Tokioter Entwurfes, vorerst durch einen Unterausschuss und 1960 neuerdings durch den Rechtsausschuss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation.

Der neu bearbeitete Entwurf wurde in der Folge vom Rat der Zivilluftfahrtorganisation verabschiedet und einer nach Guadalajara einberufenen diplomatischen Konferenz zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Diese Konferenz tagte im Herbst 1961. 40 Staaten, darunter die Schweiz, nahmen an den Beratungen teil. Die International Law Association, der Internationale Luftverkehrsverband (IATA), die Internationale Handelskammer und andere Organisationen liessen sich durch Beobachter vertreten. Die Ergebnisse der Konferenz sind niedergelegt in einer Schlussakte und im Abkommen von Guadalajara, das Gegenstand dieser Botschaft bildet.

Es war an der Konferenz von Guadalajara umstritten, ob das Abkommen die Form eines selbständigen Staatsvertrages oder eines blossen Zusatzprotokolls zum Warschauer Abkommen erhalten solle. Die im Abkommen von Guadalajara geregelte Materie ändert nichts am Warschauer Abkommen, im Gegensatz zum Haager Protokoll, durch welches eine Reihe wichtiger Bestimmungen neu gefasst wurden. Es handelt sich bei dem neuen Abkommen auch nicht bloss um Auslegungsnormen zum Warschauer Abkommen, sondern vielmehr um die Regelung einer neuen Materie, um Fragen, die im Warschauer Abkommen offen geblieben sind und sich dort auch nicht ohne weiteres systematisch einordnen liessen. Aus diesem sachlichen Grunde und auch aus gewissen politischen Überlegungen zog die Konferenz von Guadalajara vor, dem neuen Abkommen eine selbständige Existenz zu verleihen. Es wurde auch argumentiert, dass es nicht als tunlich erscheine, den Staaten ein weiteres Zusatzprotokoll zum Warschauer Abkommen vorzulegen, dessen Inkrafttreten wiederum von einer grossen Zahl von Ratifikationen abhängig gemacht werden müsste. Durch den Titel des Abkommens sollte dagegen zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich um die Ergänzung eines schon bestehenden internationalen Abkommens handle.

2. Vom Abkommen geregelte Haftungsverhältnisse

Wie wir oben festgestellt haben, enthält das Warschauer Abkommen insofern eine Lücke, als es bei Austausch von Luftfahrzeugen zwischen zwei Luftverkehrsunternehmen sowie bei Charter- oder Mietverhältnissen zwar die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reisenden oder dem Absender von Fracht einerseits und dem vertraglichen Luftfrachtführer andererseits regelt, nicht aber die Beziehungen zum ausführenden Luftfrachtführer. Entsteht bei der Beförderung durch den ausführenden Luftfrachtführer ein Schaden, so haftet dieser Luftfrachtführer nach den für die unerlaubte Handlung geltenden Regeln. Der Geschädigte ist für seine Ansprüche in vollem Umfange beweispflichtig und der Luftfrachtführer haftet unter Umständen schon für leichte Fahrlässigkeit unbeschränkt. Für beide, den Geschädigten und den ausführenden Luftfrachtführer, können sich aus dieser Rechtslage erhebliche Nachteile ergeben: Für den Geschädigten aus der Tatsache,

dass es ihm häufig gar nicht möglich sein wird, die unerlaubte Handlung zu beweisen, und für den schadenverursachenden Luftfrachtführer aus dem Fehlen einer summenmässigen Haftungsbeschränkung, auf die er sich bei Beförderungen nach Warschauer Abkommen normalerweise berufen kann. Durch das Abkommen von Guadalajara wird diese Lücke geschlossen, indem nun beide beteiligten Luftfrachtführer, der vertragliche und der ausführende, den Haftungsregeln des Warschauer Abkommens unterstellt werden. Dem Geschädigten haften nun zwei Solidarschuldner, wobei zu seinen Gunsten die Beweislast nach den Regeln des Warschauer Abkommens umgekehrt ist. Andererseits kommt nun aber auch der ausführende und nicht nur der vertragliche Luftfrachtführer in den Genuss der summenmässigen Haftungsbeschränkung nach Artikel 22 des Warschauer Abkommens.

Das neue Abkommen regelt somit in zwingender Form das Haftungsverhältnis zwischen dem vertraglichen und dem ausführenden Luftverkehrsunternehmer auf der einen Seite und dem Benützer internationaler Beförderungen mit Luftfahrzeugen (Reisender oder Absender von Fracht) auf der andern Seite. Ausserhalb des Anwendungsbereiches bleibt dagegen weiterhin das Haftungsverhältnis zwischen dem den Beförderungsvertrag abschliessenden und dem den Vertrag ausführenden Luftfrachtführer.

In der Literatur wird das Abkommen von Guadalajara auch etwa als Charterabkommen bezeichnet, womit die Meinung aufkommen könnte, das Abkommen stelle allgemeine Regeln über den Luftchartervertrag auf. Das war ursprünglich beabsichtigt, trifft aber für die heute vorliegende Fassung des Abkommens nicht zu. In gewissen Fällen können allerdings die Haftungsregeln des Abkommens auf Charterverhältnisse gleichwohl angewendet werden, nämlich dann, wenn der vertragliche Luftfrachtführer auf Grund eines Chartervertrages die Beförderung auf einen dritten Luftfrachtführer überträgt.

Das neue Abkommen regelt die Haftung für alle Fälle, in denen ein Luftfrachtführer einen Beförderungsauftrag übernimmt, diesen Auftrag jedoch mit Zustimmung des Auftraggebers durch einen andern Luftfrachtführer ausführen lässt. Der Auftraggeber stimmt mit der Annahme der Beförderungsbedingungen einer Substitution regelmässig zum voraus zu. Die Regeln des Abkommens spielen aber nur soweit, als der abgeschlossene Beförderungsvertrag trotz der Substitution weiterbesteht. Werden neue Beförderungspapiere, lautend auf den Namen des ausführenden Luftfrachtführers ausgestellt, so entsteht in der Regel eine direkte Rechtsbeziehung zwischen Auftraggeber und ausführendem Luftfrachtführer. Die Voraussetzungen zur Anwendung des Abkommens von Guadalajara sind in diesem Fall nicht mehr gegeben.

Das Abkommen befasst sich nicht mit Beförderungsverträgen, die durch Reiseagenturen, Vereine oder Sammelspediteure bloss vermittelt werden. Die Reiseagentur stellt durch die Vermittlung eines Flugscheines direkte Rechtsbeziehungen zwischen dem Reisenden und dem ausführenden Luftfrachtführer her. Der Verein, der für seine Mitglieder ein Luftfahrzeug chartert, schliesst mit dem ausführenden Luftfrachtführer einen Vertrag zugunsten der einzelnen Vereins-

mitglieder, die an dem Fluge teilnehmen, ab. Der Luftfrachtführer haftet hierauf nach den Grundsätzen des Warschauer Abkommens gegenüber dem einzelnen Fluggast direkt. Der Spediteur, der mit einer Reihe von Kunden Speditionsverträge abschliesst und die zu befördernden Sachen hierauf in der Form einer Sammelendung zur Beförderung an eine Luftverkehrsunternehmung weitergibt, tritt luftrechtlich selbst als Absender auf und der ausführende Luftfrachtführer haftet nur ihm gegenüber. Vertraglicher und ausführender Luftfrachtführer fallen somit bei solchen Sammeltransporten in der Regel zusammen, und für die Anwendung des Abkommens von Guadalajara bleibt kein Raum mehr.

Das Abkommen ist ausdrücklich als Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen bezeichnet und daher nur dann anwendbar, wenn die Beförderung den Haftungsregeln des Warschauer Abkommens untersteht. Für andere Haftungsverhältnisse, d. h. bei Beförderungen zwischen einem Vertragsstaat des Warschauer Abkommens und einem Nichtvertragsstaat, finden auch die Bestimmungen des Abkommens von Guadalajara keine Anwendung.

3. Die einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Die Präambel stellt fest, dass im Warschauer Abkommen Bestimmungen fehlen, die sich beziehen auf Beförderungen im internationalen Luftverkehr, welche eine Person ausführt, die nicht Partei des Beförderungsvertrages ist. Das neue Abkommen soll daher für diesen Fall bestimmte Regeln festlegen.

Artikel 1 definiert die Ausdrücke, die für die Anwendung des Abkommens klarzustellen sind. Es ist dabei zu beachten, dass diese Begriffsbestimmungen nicht etwa festlegen, wer «im Sinne des Warschauer Abkommens» Luftfrachtführer ist. Die Definitionen beschränken sich darauf, bestimmte Ausdrücke für die Anwendung des Abkommens von Guadalajara, und nur für diesen Zweck, abzugrenzen. Nach unserer Terminologie bedeutet «Luftfrachtführer» immer eine Person, die sich vertraglich zur Beförderung mit einem Luftfahrzeug verpflichtet und in der Regel die Beförderung auch selbst ausführt, während der bloss ausführende und gegenüber dem Reisenden oder dem Absender vertraglich nicht verpflichtete Luftfrachtführer gar kein echter Luftfrachtführer ist.

Die Bestimmung des Begriffes «vertraglicher Luftfrachtführer» sagt, dass es sich um eine Person handelt, die Vertragspartei eines Beförderungsvertrages ist, ohne Rücksicht darauf, wer den Vertrag abgeschlossen hat. Der englische Wortlaut des Abkommens unterstreicht ferner durch die Worte «who as a principal», dass Vermittler irgendwelcher Art und Stellvertreter des Luftfrachtführers nicht vertragliche Luftfrachtführer sein können. Diese Worte fehlen in den französischen und spanischen Originaltexten – und auch in der vorliegenden deutschen Übersetzung – weil sie sich nicht übersetzen lassen und der Wortlaut auch ohne diese Präzisierung keinen andern Sinn ergibt.

Als «ausführender Luftfrachtführer» gilt der Dritte, der auf Grund einer Ermächtigung des vertraglichen Luftfrachtführers die Beförderung ausführt. Fehlt diese Ermächtigung, so fällt die Beförderung durch den ausführenden Luftfracht-

führer somit unter die Regeln des Abkommens. Damit indessen der Geschädigte nicht in einen Beweisnotstand gedrängt werden kann, gilt bis zum Beweis des Gegenteils, dass die Ermächtigung zur Beförderung vorliegt. Der Geschädigte hat somit nur nachzuweisen, dass die Beförderung unter die Regeln des Warschauer Abkommens fällt, dass der belangte Luftfrachtführer die Beförderung ausgeführt hat und dass der Gegenstand seines Ersatzanspruches bildende Schaden entstanden ist. Hierauf ist es Sache des ausführenden Luftfrachtführers, zu beweisen, dass er ohne Ermächtigung gehandelt hat, wenn er überhaupt ein Interesse daran besitzt, sich von der Haftung nach den Regeln des Warschauer Abkommens zu befreien.

Artikel II enthält den wichtigsten Haftungsgrundsatz des Abkommens: Fällt die gesamte Beförderung unter das Warschauer Abkommen, so sind die Regeln dieses Abkommens in gleicher Weise auf den vertraglichen und auf den ausführenden Luftfrachtführer anwendbar. Nicht erheblich ist dabei, ob auch das vom ausführenden Luftfrachtführer übernommene Teilstück der Beförderung eine internationale Beförderung nach Warschauer Abkommen darstellt. Umstritten war der Vorbehalt «soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt». Dieser nicht ohne weiteres verständliche Vorbehalt soll indessen lediglich hervorheben, dass gewisse Abweichungen von den Regeln des Warschauer Abkommens, z. B. über die Gerichtsstände (Art. VIII), zu beachten sind.

Dass sich das Abkommen nicht auf Beförderungen durch die Post bezieht, ergibt sich schon aus dem Warschauer Abkommen (Art. 2, Abs. 2). Eine ausdrückliche Wiederholung dieses Ausschlusses der Postbeförderungen dürfte daher nach Auffassung der Mehrheit der in Guadalajara vertretenen Staaten unterbleiben.

Artikel III erklärt, dass die Handlungen und Unterlassungen eines der beteiligten Luftfrachtführer auch als solche des andern Luftfrachtführers «gelten» und führt mit dieser Fiktion die Solidarhaftung der beiden beteiligten Luftfrachtführer ein. Einmal haftet der vertragliche Luftfrachtführer für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Diese Regel deckt sich mit dem Grundsatz des Artikels 101 OR, wonach derjenige haftet, der sich zur Erfüllung seiner Schuldpflicht einer Hilfsperson bedient. Rechtspolitisch etwas fraglich ist dagegen die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers für Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute. Diese Haftung wird allerdings gemildert durch die Bestimmung, dass sie sich in allen Fällen auf die Höchstbeträge des Artikels 22 des Warschauer Abkommens beschränkte. Alle besonderen Abreden zwischen vertraglichem Luftfrachtführer und Reisendem, Absender oder Empfänger sind für den ausführenden Luftfrachtführer zudem nur verbindlich, wenn er ihnen zugestimmt hat.

Da das interne Rechtsverhältnis zwischen den beteiligten Luftfrachtführern von den Haftungsregeln des Abkommens nicht betroffen wird, steht es dem ausführenden Luftfrachtführer durchaus frei, sich einen Rückgriff auf den vertrag-

lichen Luftfrachtführer vorzubehalten, für Leistungen, die er als Schadenersatz für Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers hatte erbringen müssen.

Nach Artikel IV können Weisungen oder Beanstandungen des Absenders oder des Empfängers sowohl an den vertraglichen als auch an den ausführenden Luftfrachtführer ergehen. Der Empfänger kann somit z. B. eine Anzeige wegen Beschädigung von Reisegepäck oder Frachtgut (Art. 26 Warschauer Abkommen) an den ausführenden Luftfrachtführer erstatten, ohne vorerst prüfen zu müssen, ob dieser überhaupt Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens ist.

Im Falle von nachträglichen Verfügungen des Absenders über eine Luftfrachtsendung sieht Artikel IV indessen eine Ausnahme vor. Aus der Überlegung, dass meistens nur der vertragliche Luftfrachtführer in der Lage ist, mit einiger Zuverlässigkeit festzustellen, wo sich eine einzelne Frachtsendung zur Zeit befindet, und zudem der ausführende Luftfrachtführer die Identität des Absenders häufig gar nicht kennt, sind nachträgliche Verfügungen nur wirksam, wenn sie beim vertraglichen Luftfrachtführer angemeldet werden. Diese Ausnahmebestimmung ist ferner auch deshalb gerechtfertigt, weil vermieden werden muss, dass ein Absender den beiden beteiligten Luftfrachtführern nachträglich Weisungen erteilen kann, die voneinander abweichen. Es handelt sich dabei im Sinne von Artikel 12 des Warschauer Abkommens um die Weisung, das Gut an den Absender zurückzugeben, unterwegs anzuhalten oder, sei es unterwegs oder am Bestimmungsort, einer andern Person als dem im Luftfrachtbrief genannten Empfänger auszuhändigen.

Artikel V enthält eine Schutzbestimmung zugunsten der Leute der beiden beteiligten Luftfrachtführer, sofern sie beweisen, dass sie im Rahmen ihrer dienstlichen Obliegenheiten gehandelt haben. Für diese Leute gelten dieselben Haftungsbeschränkungen, wie für den Luftfrachtführer, in dessen Diensten diese Leute tätig sind. Mit dieser Schutzbestimmung wird ein Grundsatz wiederholt, der schon in Artikel 25 A des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag (Art. XIV des Haager Protokolls) enthalten ist. Der Geschädigte, dessen Haftpflichtansprüche gegen den Luftfrachtführer unter bestimmten Voraussetzungen summenmässig beschränkt sind, soll nicht die Möglichkeit haben, sich an den für den Luftfrachtführer handelnden Angestellten schadlos zu halten und sie über seine Ansprüche gegen den Luftfrachtführer hinaus belangen zu können. Die Schutzbestimmung findet keine Anwendung, wenn bewiesen wird, dass der Schaden auf Handlungen zurückzuführen ist, die nach dem Warschauer Abkommen eine Berufung auf Haftungsbeschränkungen ausschliessen.

Artikel VI bestimmt, dass der Geschädigte nicht mehr erhalten kann, als er von dem mit der höchsten Summe haftenden Luftfrachtführer verlangen kann. Die beteiligten Luftfrachtführer und ihre Leute haften nie über den für sie geltenden Höchstbetrag hinaus.

Artikel VII zieht die prozessrechtlichen Konsequenzen aus der Solidarität der Haftung der beteiligten Luftfrachtführer. Die Klage auf Schadenersatz

kann nach Wahl des Klägers gegen den einen oder andern oder gegen beide erhoben werden. Wird gegen beide Luftfrachtführer Klage erhoben, so steht es dem Geschädigten frei, gegen beide Luftfrachtführer vor dem gleichen Gericht oder gegen jeden von ihnen vor einem andern Gericht zu klagen. Ist nur gegen einen Luftfrachtführer geklagt worden, so hat der Beklagte dem andern Luftfrachtführer ohne Rücksicht auf das Prozessrecht des angerufenen Gerichtes den Streit zu verkünden. Da die Streitverkündung an einen bisher am Verfahren Unbeteiligten jedoch nicht jeder Zivilprozessordnung bekannt ist, war es erforderlich, wenigstens die Rechtswirkungen und das Verfahren der Prozessbeteiligung dieses Dritten dem Rechte des angerufenen Gerichtes zu unterstellen.

Artikel VIII regelt die Gerichtsstände. Die Vielzahl von Gerichtsständen war an der Konferenz von Guadalajara nicht unbestritten. Der Geschädigte hat die Wahl, zu klagen

- am Wohnsitz des vertraglichen Luftfrachtführers,
- am Orte der Hauptbetriebsleitung des vertraglichen Luftfrachtführers,
- am Orte, wo sich die Geschäftsstelle des vertraglichen Luftfrachtführers befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist,
- am Bestimmungsort,
- am Ort, wo der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat und
- am Ort, wo sich die Hauptbetriebsleitung des ausführenden Luftfrachtführers befindet.

Damit hat es der Geschädigte bis zu einem gewissen Grade auch in der Hand, zu bestimmen, welches nationale Recht neben dem Abkommen Anwendung finden solle. Auch das Warschauer Abkommen erklärt mehrfach (z. B. in Art. 21 und 22, Abs. 1) ergänzend das Recht des angerufenen Gerichtes als anwendbar.

Artikel IX erklärt alle Parteivereinbarungen, welche die Haftungsregeln ändern oder Haftungsgrenzen herabsetzen, als nichtig, ohne dass aber der Beförderungsvertrag selbst dadurch nichtig würde. Mit diesen Bestimmungen wird die materielle Übereinstimmung mit Artikel 23 und Artikel 32 des Warschauer Abkommens hergestellt.

Artikel X stellt es, von einer Ausnahme abgesehen, den beteiligten Luftfrachtführern frei, ihr internes Rechtsverhältnis beliebig auszugestalten. Zwingend bleiben für die Luftfrachtführer die Bestimmungen des Artikels VII über die solidarische Haftung und über die Streitverkündung.

Die Artikel XI bis XVIII betreffen formelle Vorschriften über die Unterzeichnung, die Ratifikation, das Inkrafttreten, den Beitritt, die Kündigung, den Ausschluss von Vorbehalten und die der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko als Depositärin auferlegten Pflichten. Diese Bestimmungen bedürfen keiner Erläuterung. Hingewiesen sei lediglich auf die bisher nicht übliche Formulierung der Artikel XI und XIV, wonach nur Mitgliedstaaten der Vereinigten Nationen oder deren Spezialorganisationen das Abkommen unter-

zeichnen oder ihm beitreten können. Nicht allgemein anerkannte Staatsgebilde werden das Abkommen somit weder unterzeichnen noch ihm beitreten können.

Das Abkommen ist gleichzeitig in den drei Sprachen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, französisch, englisch und spanisch, zur Zeichnung aufgelegt worden. Bei Abweichungen ist, wie für das Warschauer Abkommen und das Haager Protokoll, der französische Wortlaut massgebend. Die vorliegende deutsche Fassung des Abkommens ist eine gemeinsame amtliche Übersetzung der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs. Bis heute ist das Abkommen von 25 Staaten unterzeichnet worden.

Das Abkommen wird 90 Tage nach der Hinterlage der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft treten (Art. XIII, Abs. 1). Bis jetzt haben Mexiko, Grossbritannien und Australien ratifiziert, so dass mit einem baldigen Inkrafttreten gerechnet werden darf.

Es entspricht der schweizerischen Tradition, uns an der internationalen Rechtsvereinheitlichung zu beteiligen, soweit die Grundsätze mehrseitiger internationaler Abkommen unserer Rechtsordnung nicht widersprechen. Im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Luftfahrtkommission sehen wir keine Nachteile, wenn die Schweiz dieses Abkommen ratifiziert. Die schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen begrüssen es, wenn das Abkommen durch unser Land möglichst bald ratifiziert wird.

Das Abkommen ist zwar auf unbestimmte Dauer abgeschlossen, kann aber jederzeit auf sechs Monate gekündigt werden (Art. XV). Der Genehmigungsbeschluss unterliegt deshalb nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89, Absatz 8 BV.

Die Verfassungsmässigkeit des Ihnen im Entwurf unterbreiteten Bundesbeschlusses ergibt sich aus Artikel 8, 37^{ter}, 64 und 85, Ziffer 5 BV, der dem Bund das Recht einräumt, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf diese Darlegungen zu beantragen, das Abkommen von Guadalajara zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

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

Bern, den 19. Juli 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Genehmigung des Zusatzabkommens zum
Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. Juli 1963,

beschliesst:

Einzigler Artikel

¹ Das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem andern als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (Abkommen von Gualajara vom 18. September 1961) wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Zusatzabkommen zu ratifizieren.

**Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen
zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen
als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte
Beförderung im internationalen Luftverkehr**

Abgeschlossen in Guadalajara am 18. September 1961

Datum des Inkrafttretens:

Die Unterzeichnerstaaten dieses Abkommens,

in der Erwägung, dass das Warschauer Abkommen keine besonderen Bestimmungen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr enthält, die von einer Person ausgeführt wird, die nicht Partei des Beförderungsvertrages ist,

in der Erwägung, dass es daher wünschenswert ist, Regeln festzulegen, die auf diesen Fall anzuwenden sind,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel I

In diesem Abkommen bedeuten:

- a. «Warschauer Abkommen» entweder das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, oder das Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955, je nachdem, ob die Beförderung nach dem in Buchstabe *b* genannten Vertrag dem einen oder dem anderen Abkommen unterliegt;
- b. «vertraglicher Luftfrachtführer» eine Person, die als eine Vertragspartei mit einem Reisenden oder einem Absender oder mit einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen dem Warschauer Abkommen unterliegenden Beförderungsvertrag geschlossen hat;
- c. «ausführender Luftfrachtführer» eine andere Person als den vertraglichen Luftfrachtführer, die auf Grund einer von dem vertraglichen Luftfrachtführer erteilten Ermächtigung die nach Buchstabe *b* vorgesehene Beförderung ganz oder zum Teil ausführt, hinsichtlich dieses Teiles jedoch nicht ein nachfolgender Luftfrachtführer im Sinn des Warschauer Abkommens ist. Die Ermächtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet.

Artikel II

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Beförderung, die nach dem in Artikel I, Buchstabe *b* genannten Vertrag dem Warschauer Abkommen unterliegt, ganz oder zum Teil aus, so unterstehen, soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, sowohl der vertragliche Luftfrachtführer als auch der ausführende Luftfrachtführer den Regeln des Warschauer Abkommens, der erstgenannte für die gesamte im Vertrag vorgesehene Beförderung, der zweitgenannte nur für die Beförderung, die er ausführt.

Artikel III

1. Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des vertraglichen Luftfrachtführers.

2. Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des ausführenden Luftfrachtführers. Der ausführende Luftfrachtführer kann jedoch durch solche Handlungen oder Unterlassungen keinesfalls einer Haftung unterworfen werden, welche die in Artikel 22 des Warschauer Abkommens festgesetzten Höchstbeträge übersteigt. Eine besondere Vereinbarung, durch die der vertragliche Luftfrachtführer durch das Warschauer Abkommen nicht auferlegte Verpflichtungen übernimmt, ein Verzicht auf Rechte aus dem genannten Abkommen oder eine besondere Erklärung des Interesses an der Lieferung nach Artikel 22 des genannten Abkommens hat gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer keine Wirkung, ausser er stimmt zu.

Artikel IV

Weisungen oder Beanstandungen, die nach dem Warschauer Abkommen dem Luftfrachtführer zu geben oder ihm gegenüber zu machen sind, haben, gleichgültig ob sie an den vertraglichen Luftfrachtführer oder an den ausführenden Luftfrachtführer gerichtet werden, die gleiche Wirkung. Die Weisungen nach Artikel 12 des Warschauer Abkommens sind jedoch nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet werden.

Artikel V

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann sich jeder der Leute dieses Luftfrachtführers oder des vertraglichen Luftfrachtführers, sofern er beweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Abkommen für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten er gehört; dies gilt nicht,

wenn bewiesen wird, dass er in einer Weise gehandelt hat, die nach dem Warschauer Abkommen die Berufung auf Haftungsbeschränkungen ausschliesst.

Artikel VI

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung darf der Gesamtbetrag, der von diesem Luftfrachtführer, von dem vertraglichen Luftfrachtführer und von ihren Leuten, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, als Schadensersatz erlangt werden kann, den höchsten Schadensersatzbetrag nicht übersteigen, der nach diesem Abkommen dem vertraglichen Luftfrachtführer oder dem ausführenden Luftfrachtführer auferlegt werden kann; keine der genannten Personen haftet jedoch über den für sie geltenden Höchstbetrag hinaus.

Artikel VII

Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung kann eine Klage auf Schadensersatz nach Wahl des Klägers gegen diesen Luftfrachtführer, gegen den vertraglichen Luftfrachtführer oder gegen beide, gemeinsam oder gesondert, erhoben werden. Ist die Klage nur gegen einen dieser Luftfrachtführer erhoben, so hat dieser das Recht, den anderen Luftfrachtführer aufzufordern, sich an dem Rechtsstreit zu beteiligen; die Rechtswirkungen und das Verfahren bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichtes.

Artikel VIII

Eine Klage auf Schadensersatz im Sinn des Artikels VII muss nach Wahl des Klägers entweder bei einem der Gerichte erhoben werden, bei denen eine Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer nach Artikel 28 des Warschauer Abkommens erhoben werden kann, oder bei dem Gericht des Ortes, wo der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung befindet.

Artikel IX

1. Jede vertragliche Bestimmung, durch welche die sich aus diesem Abkommen ergebende Haftung des vertraglichen Luftfrachtführers oder des ausführenden Luftfrachtführers ausgeschlossen oder der nach diesem Abkommen massgebende Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Abkommens unterworfen.

2. Bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung ist Absatz 1 auf vertragliche Bestimmungen über Verluste oder Beschädigungen nicht anzuwenden, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren.

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

Artikel X

Mit Ausnahme des Artikels VII berührt keine Bestimmung dieses Abkommens die Rechte und Pflichten der beiden Luftfrachtführer untereinander.

Artikel XI

Dieses Abkommen liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XIII für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zu diesem Zeitpunkt Mitglied der Vereinigten Nationen oder einer der Spezialorganisationen ist.

Artikel XII

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.
2. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt.

Artikel XIII

1. Dieses Abkommen tritt, sobald es von fünf Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

2. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko lässt dieses Abkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinigten Nationen und bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registrieren.

Artikel XIV

1. Dieses Abkommen liegt nach seinem Inkrafttreten für jeden Mitgliedstaat der Vereinigten Nationen oder einer der Spezialorganisationen zum Beitritt auf.

2. Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko vollzogen und wird am neunzigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

Artikel XV

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko kundigen.

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wirksam.

Artikel XVI

1. Jeder Vertragsstaat kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erklären, dass sich dieses Abkommen auf Gebiete erstreckt, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

2. Neunzig Tage nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko erstreckt sich dieses Abkommen auf die in der Anzeige genannten Gebiete.

3. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen, entsprechend den Bestimmungen des Artikels XV, für alle oder einzelne Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist, gesondert kündigen.

Artikel XVII

Ein Vorbehalt zu diesem Abkommen ist nicht zulässig.

Artikel XVIII

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinigten Nationen oder einer der Spezialorganisationen anzeigen:

- a. jede Unterzeichnung dieses Abkommens und den Zeitpunkt der Unterzeichnung;
- b. die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
- c. den Zeitpunkt, zu dem dieses Abkommen nach Artikel XIII, Absatz 1 in Kraft tritt;
- d. den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfanges;
- e. den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XVI und den Zeitpunkt des Empfanges.

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

Geschehen zu Guadalajara, am achtzehnten September neunzehnhundert-einundsechzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache.

Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 abgefasst worden ist, massgebend. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko wird eine amtliche Übersetzung des Wortlauts des Abkommens in russischer Sprache herstellen.

Dieses Abkommen wird bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Mexiko hinterlegt, bei der es nach den Bestimmungen des Artikels XI zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Regierung übermittelt der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und allen Mitgliedstaaten der Vereinigten Nationen oder einer der Spezialorganisationen beglaubigte Abschriften.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Vom 19. Juli 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8821
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.08.1963
Date	
Data	
Seite	213-228
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 193

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.