

## **Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See<sup>2</sup>**

Abgeschlossen in Athen am 13. Dezember 1974

Von der Bundesversammlung genehmigt am 20. März 1987<sup>3</sup>

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 15. Dezember 1987

In Kraft getreten für die Schweiz am 14. März 1988

(Stand am 16. März 2017)

---

*Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,*

in Erkenntnis der Zweckmässigkeit einer vertraglichen Festlegung von Regeln über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schliessen, und haben demgemäss folgendes vereinbart:

### **Art. 1**            Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehend angegebenen Sinn verwendet:

1. a) «Beförderer» bedeutet eine Person, durch oder für die ein Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, gleichgültig, ob die Beförderung tatsächlich von ihr oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) «ausführender Beförderer» bedeutet eine andere Person als den Beförderer, gleichgültig, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffs handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt.
2. «Beförderungsvertrag» bedeutet einen durch oder für einen Beförderer geschlossenen Vertrag über die Beförderung eines Reisenden oder über die Beförderung eines Reisenden und seines Gepäcks auf See.
3. «Schiff» bedeutet ausschliesslich Seeschiffe mit Ausnahme von Luftkissenfahrzeugen.

AS 1988 1144; BBl 1986 II 717

<sup>1</sup> Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

<sup>2</sup> Die Änd. vom 19. Nov. 1976 (SR 0.747.356.11; AS 1989 1512) sind im vorliegenden Text eingebaut, gelten aber nur im Verhältnis zu jenen Staaten, die ihnen beigetreten sind. Siehe deshalb ihren eigenen Geltungsbereich.

<sup>3</sup> AS 1988 1143.

4. «Reisender» bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person:
  - a) die auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert wird; oder
  - b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den dieses Übereinkommen nicht gilt.
5. «Gepäck» bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert, ausgenommen:
  - a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die auf Grund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft; und
  - b) lebende Tiere.
6. «Kabinengepäck» bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Absatz 8 dieses Artikels und von Artikel 8 schliesst das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat.
7. «Verlust oder Beschädigung von Gepäck» schliesst einen Vermögensschaden ein, der sich daraus ergibt, dass das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schliesst aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind.
8. «Beförderung» umfasst folgende Zeiträume:
  - a) hinsichtlich des Reisenden und seines Kabinengepäcks den Zeitraum, während dessen sich der Reisende und/oder sein Kabinengepäck an Bord des Schiffes befinden oder ein- oder ausgeschifft werden, und den Zeitraum, während dessen der Reisende und sein Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert werden, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist. Hinsichtlich des Reisenden umfasst die Beförderung jedoch nicht den Zeitraum, während dessen er sich in einer Hafenanlage, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet;
  - b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafenanlage, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Reisenden nicht wieder ausgehändigt worden ist;
  - c) hinsichtlich anderen Gepäcks als Kabinengepäck den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten.

9. «Internationale Beförderung» bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen oder in nur einem Staat liegen, wenn nach dem Beförderungsvertrag oder der vorgesehenen Reiseroute in einem anderen Staat ein Zwischenhafen angefahren werden soll.

10. «Organisation» bedeutet die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation<sup>4</sup>.

## **Art. 2** Anwendungsbereich

1. Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung, wenn:

- a) das Schiff die Flagge eines Vertragsstaats führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist;
- b) der Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat geschlossen worden ist; oder
- c) nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt.

2. Ungeachtet des Absatzes 1 gilt dieses Übereinkommen nicht, wenn die Beförderung nach den Bestimmungen eines anderen internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden oder Gepäck durch ein anderes Beförderungsmittel einem Haftungssystem unterliegt, soweit jene Bestimmungen für die Beförderung auf See zwingend anzuwenden sind.

## **Art. 3** Haftung des Beförderers

1. Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden und durch Verlust oder Beschädigung von Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten beruht.

2. Die Beweislast dafür, dass das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist, und für das Ausmass des Schadens liegt beim Kläger.

3. Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung des Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung; Explosion, Feuer oder durch einen Mangel des Schiffes entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht. Bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden bis zum Beweis des Gegenteils ungeachtet der Art des den Verlust oder die Beschädigung verursachenden Ereignisses vermutet. In allen anderen Fällen obliegt dem Kläger der Beweis, dass dieser Verlust oder diese Beschädigung auf Verschulden beruht.

<sup>4</sup> Die Organisation führt ab 22. Mai 1982 den Namen «internationale Seeschiffahrts-Organisation».

**Art. 4** Ausführender Beförderer

1. Ist die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen worden, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung nach diesem Übereinkommen haftbar. Daneben unterliegt der ausführende Beförderer in Bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen dieses Übereinkommens und kann sich auf sie berufen.
2. Der Beförderer haftet hinsichtlich der von dem ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers.
3. Jede besondere Vereinbarung, durch welche der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die dieses Übereinkommen nicht auferlegt, oder auf Rechte verzichtet, die es gewährt, wird hinsichtlich des ausführenden Beförderers nur wirksam, wenn dieser ihr ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat.
4. Soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haftbar sind, haften sie solidarisch.
5. Dieser Artikel berührt das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht.

**Art. 5** Wertsachen

Der Beförderer haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind; in diesem Fall haftet der Beförderer bis zu dem in Artikel 8 Absatz 3 festgelegten Höchstbetrag, sofern nicht nach Artikel 10 Absatz 1 ein höherer Betrag vereinbart worden ist.

**Art. 6** Verschulden des Reisenden

Weist der Beförderer nach, dass der Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks durch Verschulden des Reisenden selbst verursacht oder mitverursacht wurde, so kann das angerufene Gericht nach Massgabe seines eigenen Rechts den Beförderer ganz oder teilweise von seiner Haftung befreien.

**Art. 7** Haftungsbeschränkung bei Körperverletzung

1.<sup>5</sup> Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Fall auf einen Betrag von 46 666 Rechnungseinheiten je Beförderung beschränkt. Wird nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in

<sup>5</sup> Fassung gemäss Art. II Abs. 1 des Prot. vom 19. Nov. 1976, von der BVers genehmigt am 20. März 1987 und in Kraft getreten für die Schweiz am 30. April 1989 (AS **1989** 1512, **1988** 1143; BBl **1986** II 717).

Form einer Rente festgesetzt, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.

2. Ungeachtet des Absatzes 1 kann das innerstaatliche Recht einer Vertragspartei jedoch für die Beförderer, die Angehörige dieses Staates sind, die Haftung für jeden Reisenden auf einen höheren Betrag festsetzen.

**Art. 8<sup>6</sup>** Haftungsbegrenzung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck

1. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf einen Betrag von 833 Rechnungseinheiten je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

2. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen, einschliesslich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist in jedem Fall auf 3333 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

3. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist in jedem Fall auf 1200 Rechnungseinheiten je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

4. Der Beförderer und der Reisende können vereinbaren, dass der Beförderer nur unter Abzug eines Betrags haftet, der bei Beschädigung eines Fahrzeugs 117 Rechnungseinheiten und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks 13 Rechnungseinheiten je Reisenden nicht übersteigen darf. Dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

**Art. 9<sup>7</sup>** Rechnungseinheit oder Werteinheit und Umrechnung

1. Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in den Artikeln 7 und 8 genannten Beträge werden in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.

<sup>6</sup> Fassung gemäss Art. II Abs. 2 des Prot. vom 19. Nov. 1976, von der BVers genehmigt am 20. März 1987 und in Kraft getreten für die Schweiz am 30. April 1989 (AS **1989** 1512, **1988** 1143; BBl **1986** II 717).

<sup>7</sup> Fassung gemäss Art. II Abs. 3 des Prot. vom 19. Nov. 1976, von der BVers genehmigt am 20. März 1987 und in Kraft getreten für die Schweiz am 30. April 1989 (AS **1989** 1512, **1988** 1143; BBl **1986** II 717).

2. Dessen ungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zulässt, bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass die in seinem Hoheitsgebiet geltenden Haftungshöchstbeträge dieses Übereinkommens wie folgt festgesetzt werden:

- a) in Bezug auf Artikel 7 Absatz 1: 700 000 Werteinheiten;
- b) in Bezug auf Artikel 8 Absatz 1: 12 500 Werteinheiten;
- c) in Bezug auf Artikel 8 Absatz 2: 50 000 Werteinheiten;
- d) in Bezug auf Artikel 8 Absatz 3: 18 000 Werteinheiten;
- e) in Bezug auf Artikel 8 Absatz 4 darf der abzuziehende Betrag 1750 Werteinheiten bei Beschädigung eines Fahrzeugs und 200 Werteinheiten je Reisenden bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks nicht übersteigen.

Die in diesem Absatz genannte Werteinheit entspricht 65½ Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Die Umrechnung der Beträge nach diesem Absatz in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

3. die in Absatz 1 letzter Satz genannte Berechnung und die in Absatz 2 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach den Artikeln 7 und 8, in der Landeswährung ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entsprechen. Die Vertragsstaaten teilen dem Depositar die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 bei der Hinterlegung einer der in Artikel III genannten Urkunden sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

#### **Art. 10**           Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge

1. Der Beförderer und der Reisende können ausdrücklich und schriftlich höhere Haftungshöchstbeträge als die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen vereinbaren.

2. Zinsen und Verfahrenskosten fallen nicht unter die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen Haftungshöchstbeträge.

#### **Art. 11**           Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten des Beförderers

Wird ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen eines Schadens, der unter dieses Übereinkommen fällt, in Anspruch genommen, so kann er sich, sofern er beweist, dass er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer gelten.

**Art. 12** Mehrere Ansprüche

1. Werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 wirksam, so beziehen sie sich auf den Gesamtbetrag aller Schadenersatzansprüche, die durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder durch Verlust oder Beschädigung seines Gepäcks entstehen.
2. Bei der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer darf der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer sowie von ihren in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer nach diesem Übereinkommen auferlegt werden kann, mit der Massgabe, dass keine der erwähnten Personen für mehr als den für sie zutreffenden Höchstbetrag haftet.
3. In allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 7 und 8 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen.

**Art. 13** Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

1. Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 7 und 8 und Artikel 10 Absatz 1, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
2. Der für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer handelnde Bedienstete oder Beauftragte verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Betreffenden zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

**Art. 14** Grundlage für Ansprüche

Eine Schadenersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage dieses Übereinkommens erhoben werden.

**Art. 15** Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck

1. Der Reisende hat an den Beförderer oder dessen Beauftragten eine schriftliche Anzeige zu richten

- a) bei äusserlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:
    - i) bei Kabinengepäck vor oder in dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden,
    - ii) bei anderem Gepäck vor oder in dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;
  - b) bei äusserlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.
2. Hält der Reisende die Vorschriften dieses Artikels nicht ein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er sein Gepäck unbeschädigt erhalten hat.
3. Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

#### **Art. 16** Verjährung von Schadenersatzklagen

1. Klagen auf Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck verjähren in zwei Jahren.
2. Die Verjährungsfrist beginnt
  - a) bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;
  - b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, dass diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet;
  - c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.
3. Die Gründe für eine Hemmung und Unterbrechung der Verjährungsfristen bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; eine Klage nach diesem Übereinkommen kann jedoch in keinem Fall nach Ablauf von drei Jahren erhoben werden, gerechnet vom Tag der Ausschiffung des Reisenden oder von dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.
4. Ungeachtet der Absätze 1, 2 und 3 kann die Verjährungsfrist durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

**Art. 17** Zuständiges Gericht

1. Eine Klage nach diesem Übereinkommen ist nach Wahl des Klägers vor einem der nachstehend angeführten Gerichte zu erheben, vorausgesetzt, dass das Gericht seinen Sitz in einem Vertragsstaat hat:

- a) dem Gericht des gewöhnlichen Aufenthalts oder der Hauptniederlassung des Beklagten;
- b) dem Gericht des in dem Beförderungsvertrag bestimmten Abgangs- oder Bestimmungsort;
- c) einem Gericht des Staates, in dem sich der Wohnsitz oder der gewöhnliche Aufenthalt des Klägers befindet, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist; oder
- d) einem Gericht des Staates, in dem der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist.

2. Nach Eintritt des Ereignisses, das den Schaden verursacht hat, können die Parteien die Zuständigkeit des Gerichts oder eines Schiedsgerichts vereinbaren, dem der Rechtsstreit vorgelegt werden soll.

**Art. 18** Nichtigte Vereinbarungen

Jede vor Eintritt des Ereignisses, das den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursacht hat, getroffene Vereinbarung, die bezweckt, den Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden zu befreien oder einen niedrigeren Haftungshöchstbetrag als den in diesem Übereinkommen festgelegten zu bestimmen, mit Ausnahme der in Artikel 8 Absatz 4 vorgesehenen Vereinbarung, sowie jede solche Vereinbarung, die bezweckt, die beim Beförderer liegende Beweislast umzukehren, oder die bewirkt, dass die Wahlmöglichkeit des Artikels 17 Absatz 1 eingeschränkt wird, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrags zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen.

**Art. 19** Sonstige Übereinkommen über Haftungsbeschränkung

Dieses Übereinkommen berührt nicht die in internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vorgesehenen Rechte und Pflichten des Beförderers, des ausführenden Beförderers und ihrer Bediensteten oder Beauftragten.

**Art. 20** Nukleare Schäden

Eine Haftung nach diesem Übereinkommen besteht nicht für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde,

- a) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden entweder nach dem Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 oder nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden haftet; oder
- b) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Haftung für solche Schäden haftet, vorausgesetzt, dass diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen.

**Art. 21** Gewerbmässige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften

Dieses Übereinkommen gilt auch für gewerbmässige Beförderungen, die ein Staat oder eine sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaft auf Grund eines Beförderungsvertrags nach Artikel 1 vornimmt.

**Art. 22** Erklärung der Nichtanwendung

1. Jede Vertragspartei kann zu dem Zeitpunkt, zu dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt, schriftlich erklären, dass sie dieses Übereinkommen nicht anwendet, wenn der Reisende und der Beförderer Angehörige dieser Vertragspartei sind.
2. Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Organisation zurückgezogen werden.

**Art. 23** Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt

1. Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. Dezember 1975 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.
2. Die Staaten können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden:
  - a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnen;
  - b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnen und danach ratifizieren, annehmen oder genehmigen; oder
  - c) indem sie ihm beitreten.
3. Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer förmlichen Urkunde beim Generalsekretär der Organisation.

**Art. 24** Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tag nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem zehn Staaten es ohne Vorbehalt der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnet oder eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.
2. Für jeden Staat, der danach dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnet oder seine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt, tritt das Übereinkommen am neunzigsten Tag nach der Unterzeichnung oder der Hinterlegung in Kraft.

**Art. 25** Kündigung

1. Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragspartei jederzeit gekündigt werden, nachdem es für die betreffende Vertragspartei in Kraft getreten ist.
2. Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Organisation; dieser unterrichtet alle anderen Vertragsparteien vom Eingang der Kündigungsurkunde und vom Zeitpunkt ihrer Hinterlegung.
3. Die Kündigung wird ein Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder nach Ablauf eines darin angegebenen längeren Zeitraums wirksam.

**Art. 26** Revision und Änderung

1. Die Organisation kann eine Konferenz zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens einberufen.
2. Die Organisation hat eine Konferenz der Vertragsparteien zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsparteien dies verlangt.
3. Jeder Staat, der Vertragspartei dieses Übereinkommens wird, nachdem eine von einer gemäss diesem Artikel einberufenen Konferenz angenommene Änderung in Kraft getreten ist, ist durch das Übereinkommen in der geänderten Fassung gebunden.

**Art. 27** Depositär

1. Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär der Organisation hinterlegt:
2. Der Generalsekretär der Organisation:
  - a) unterrichtet alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
    - i) von jeder weiteren Unterzeichnung und von jeder Hinterlegung einer Urkunde unter Angabe des Zeitpunkts,
    - ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens,
    - iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;

- b) übermittelt allen Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens und allen Staaten, die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens.

3. Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Generalsekretär der Organisation dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift des Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen<sup>8</sup>.

#### **Art. 28** Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen in die russische und spanische Sprache werden vom Generalsekretär der Organisation angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

*Zu Urkund dessen* haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Athen am 13. Dezember 1974.

*(Es folgen die Unterschriften)*

## Geltungsbereich am 16. März 2017<sup>9</sup>

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)	Inkrafttreten
Ägypten	18. Oktober 1991 B	16. Januar 1992
Äquatorialguinea	24. April 1996 B	23. Juli 1996
Argentinien*	26. Mai 1983 B	28. April 1987
Bahamas	7. Juni 1983 B	28. April 1987
Barbados	6. Mai 1994 B	4. August 1994
China*	1. Juni 1994 B	30. August 1994
Hongkong <sup>a</sup>	1. Juli 1997	1. Juli 1997
Macau	24. Juni 2005	24. Juni 2005
Dominica	31. August 2001 B	29. November 2001
Estland	8. Oktober 2002 B	6. Januar 2003
Georgien	25. August 1995 B	23. November 1995
Guyana	10. Dezember 1997 B	10. März 1998
Jemen	6. März 1979 B	28. April 1987
Jordanien	3. Oktober 1995 B	1. Januar 1996
Kongo (Kinshasa)	19. Mai B 2014	17. August 2014
Liberia	17. Februar 1981 B	28. April 1987
Libyen	8. November 2012 B	6. Februar 2013
Luxemburg	14. Februar 1991 B	15. Mai 1991
Malawi	9. März 1993 B	7. Juni 1993
Nigeria	24. Februar 2004 B	24. Mai 2004
Polen	28. Januar 1987	28. April 1987
Russland*	27. April 1987 B	28. April 1987
Schweiz	15. Dezember 1987	14. März 1988
St. Kitts und Nevis	30. April 2005 B	28. November 2005
Tonga	15. Februar 1977 B	28. April 1987
Ukraine	11. November 1994 B	9. Februar 1995
Vanuatu	13. Januar 1989 B	13. April 1989

\* Vorbehalte und Erklärungen.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die englischen Texte können auf der Internetseite der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (OMI): [www.imo.org](http://www.imo.org) eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

- <sup>a</sup> Vom 28. April 1987 bis zum 30. Juni 1997 war das Übereink. auf Grund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit dem 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 6. Juni 1997 ist das Übereink. seit dem 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.

<sup>9</sup> AS 1988 1144, 2005 1307, 2007 4409, 2014 859 und 2017 2155.

Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA ([www.eda.admin.ch/vertraege](http://www.eda.admin.ch/vertraege)).

