

Artikel 15

Anzeige von Verlust oder Beschädigung des Gepäcks

1. Der Passagier hat dem Beförderer oder seinem Agenten eine schriftliche Anzeige zu übergeben
 - (a) im Falle einer sichtbaren Beschädigung des Gepäcks:
 - i) für Kabinengepäck vor oder zum Zeitpunkt der Ausschiffung des Passagiers;
 - *ii) für alles andere Gepäck vor oder zum Zeitpunkt seiner Wiederaushändigung;
 - (b) im Falle einer nicht sichtbaren Beschädigung des Gepäcks oder bei Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen vom Tag der Ausschiffung oder der Wiederaushändigung oder von dem Zeitpunkt an gerechnet, zu dem eine solche Wiederaushändigung hätte stattfinden sollen.
2. Wenn der Passagier es verabsäumt, diesen Artikel zu erfüllen, wird, wenn nicht das Gegenteil erwiesen ist, angenommen, daß er das Gepäck unbeschädigt empfangen hat.
3. Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks zum Zeitpunkt seines Empfangs durch gemeinsame Prüfung oder Inspektion festgestellt worden ist.

Artikel 16

Verjährung

1. Eine Klage auf Schadenersatz, die sich aus Tod oder Verletzung eines Passagiers oder aus Verlust oder Beschädigung des Gepäcks ergibt, ist nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren ausgeschlossen.
2. Die Verjährungsfrist wird wie folgt berechnet:
 - (a) im Falle von Körperverletzung ab dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Passagiers;
 - (b) im Falle des Todes, der während der Beförderung eintritt, ab dem Zeitpunkt, an dem der Passagier hätte ausgeschifft werden sollen und bei Körperverletzung, die sich während der Beförderung ereignet und zum Tod des Passagiers nach der Ausschiffung führt, ab dem Zeitpunkt des Todes, vorausgesetzt, daß dieser Zeitraum drei Jahre, ab dem Tag der Ausschiffung gerechnet, nicht überschreitet; ■
 - (c) im Falle von Verlust oder Beschädigung des Gepäcks ab dem Zeitpunkt der Ausschiffung oder ab dem Zeitpunkt, an dem die Ausschiffung hätte stattfinden sollen, welches auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
3. Das Recht des mit der Sache befaßten Gerichts regelt die Gründe für eine Hemmung und Unterbrechung der Verjährung. Allerdings kann in keinem Fall eine Klage gemäß dieser Konvention nach Ablauf eines Zeitraums von drei Jahren, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Passagiers oder ab dem Zeitpunkt, an dem die Ausschiffung hätte stattfinden sollen, erhoben werden, welches auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
4. Ungeachtet der Absätze 1, 2 und 3 dieses Artikels kann nach Entstehung des Klagegrundes die Verjährungsfrist durch eine Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien ausgedehnt werden. Die Erklärung oder Vereinbarung erfolgt schriftlich.

Artikel 17

Zuständigkeit

1. Eine Klage gemäß dieser Konvention wird nach freier Wahl des Anspruchsberechtigten vor einem der nachfolgend aufgeführten Gerichte erhoben, vorausgesetzt, daß das Gericht in einem Vertragsstaat dieser Konvention liegt:
 - (a) das Gericht am Ort des ständigen Aufenthaltes oder des Hauptgeschäftssitzes des Beklagten, oder

- (b) das Gericht am Abfahrts- oder Bestimmungsort entsprechend dem Beförderungsvertrag, oder
 - (c) ein Gericht des Staates des Wohnsitzes oder ständigen Aufenthaltes des Klägers, wenn der Beklagte einen Geschäftssitz in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterliegt, oder
 - (d) ein Gericht des Staates, in dem der Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde, wenn der Beklagte einen Geschäftssitz in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterliegt.
2. Nach Eintritt des Schadeneignisses können die Parteien für die Entscheidung über die Schadenersatzansprüche die Zuständigkeit eines jeden Gerichts oder Schiedsgerichts vereinbaren.

Artikel 18

Ungültigkeit von Vertragsbestimmungen

Jede vor Eintritt eines den Tod oder die Verletzung eines Passagiers oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursachenden Ereignisses mit dem Ziel getroffene vertragliche Vereinbarung, den Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Passagier zu befreien, oder einen niedrigeren als in dieser Konvention, ausgenommen Artikel 8 Absatz 4, festgelegten Haftungshöchstbetrag festzuschreiben, und jede Bestimmung, die die dem Beförderer obliegende Beweislast oder das in Artikel 17 Absatz 1 spezifizierte Optionsrecht beschränkt, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Bestimmung hebt jedoch nicht den genannten Beförderungsvertrag auf, der den Bestimmungen dieser Konvention unterworfen bleibt.

Artikel 19

Andere Konventionen über Haftungsbeschränkung

Diese Konvention hat keinerlei Einfluß auf die Rechte und Pflichten des Beförderers, des ausführenden Beförderers und ihrer Angestellten oder Agenten, die in internationalen Konventionen über die Haftungsbeschränkung der Reeder von Seeschiffen geregelt sind.

Artikel 20

Nukleare Schäden

Aus dieser Konvention ergibt sich keine Haftung für Schäden, die durch ein nukleares Ereignis hervorgerufen wurden:

- (a) wenn der Betreiber einer -nuklearen Anlage für solche Schäden entweder gemäß der Pariser Konvention vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 oder gemäß der Wiener Konvention vom 21. Mai 1963 über Zivilrechtliche Haftung für Nuklearschäden haftet, oder
- (b) wenn der Betreiber einer nuklearen Anlage für solche Schäden infolge der nationalen Gesetzgebung, die die Haftung für solche Schäden regelt, haftet, vorausgesetzt, daß eine solche Gesetzgebung Personen, die Schaden erleiden, in jeder Hinsicht so günstig stellt wie die Pariser oder Wiener Konvention.

Artikel 21

Kommerzielle Beförderungen durch staatliche Einrichtungen

Diese Konvention wird auch auf kommerzielle Beförderungen, die von Staaten oder staatlichen Einrichtungen auf der Grundlage von Beförderungsverträgen im Sinne des Artikels 1 dieser Konvention ausgeführt werden, angewendet.

Artikel 22

Erklärung der Nichtanwendung

1. Jeder Vertragsstaat kann zum Zeitpunkt der Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Bestätigung oder des Beitritts zu dieser Konvention schriftlich erklären, daß diese Konvention nicht angewendet wird, wenn der Passagier