

**Ausgeliefert am 04. JUNI 1996**

**Bundesrat**

**Drucksache**

**191/1/96**

**03.06.96**

**Empfehlungen  
der Ausschüsse**

**EU - R - VP**

**zu Punkt der 698. Sitzung des Bundesrates am 14. Juni 1996**

---

**Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über die Haftung von  
Luftfahrtunternehmen bei Unfällen**

**KOM(95) 724 endg.; Ratsdok. 5231/96**

**Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),  
der Rechtsausschuß (R) und  
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**

**empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt  
Stellung zu nehmen:**

**EU  
R  
VP**

- 1. Das Ziel des Verordnungsvorschlags, die luftverkehrsrechtliche Haftungssituation zugunsten der Passagiere spürbar zu verbessern, wird vom Bundesrat anerkannt und ausdrücklich begrüßt.**

**EU  
VP**

- 2. Er ist jedoch der Auffassung, daß der Verordnungsvorschlag in seiner derzeitigen Fassung nicht geeignet ist, dieser Zielsetzung gerecht zu werden.**

**VP  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 4)**

- 3. So bestehen grundsätzliche Zweifel, ob die Gemeinschaft als Gruppe von Signatarstaaten des Warschauer Abkommens befugt ist, Luftverkehrsgesellschaften einseitig zur Übernahme einer verschärften Haftung im Verhältnis zu den Passagieren zu verpflichten.**

**EU  
R**

- 4. Vorzugswürdig wäre zwar eine Verbesserung der Haftungsregelungen durch ein internationales Übereinkommen auf der Basis des Warschauer Abkommens. Da aber die Bemühungen um eine solche Verbesserung bislang nicht hinreichend erfolgreich waren, hält der Bundesrat eine auf die EU bezogene Regelung für geboten und vertretbar. Er teilt nicht die in Äußerungen aus dem Bereich der Bundesregierung zum Ausdruck gebrachte Sorge, eine Regelung der EU könnte**

die Bemühungen um eine Verbesserung der Haftung im Rahmen des Warschauer Abkommenssystems stören. Der Bundesrat erwartet vielmehr, daß eine EU-Regelung diesen Bemühungen im internationalen Rahmen neue Schubkraft gibt.

Durchgreifende völkervertragsrechtliche Bedenken gegen den Verordnungsvorschlag sieht der Bundesrat deshalb nicht, weil auch in anderen, für den Luftverkehr bedeutenden Staaten die Praxis zum Teil erheblich über das System des Warschauer Abkommens hinausgegangen ist.

- EU  
R  
VP
5. Wenn die vorgesehene Verordnung auf Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft beschränkt bleibt, können sich daraus Wettbewerbsprobleme im Verhältnis zu Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten ergeben.

Die Informationspflicht, die diesen Unternehmen durch Artikel 5 Abs. 3 auferlegt werden soll, erscheint zwar geeignet, einen solchen Wettbewerbsnachteil abzumildern, beseitigt werden kann er auf diese Weise aber nicht.

Der Bundesrat bittet deshalb, im Verlauf der weiteren Beratung des Verordnungsvorschlags nach Lösungen zu suchen, die es ermöglichen, auch Unternehmen aus Drittstaaten in die verbesserte Haftungsregelung einzubeziehen, soweit der Luftverkehrsmarkt der Mitgliedstaaten betroffen ist, soweit es also um Flüge mit Start oder Ziel innerhalb der EU geht. Dabei könnten das "Montreal Interim Agreement" oder die in Italien bestehende Regelung Anhaltspunkte für eine Lösung sein.

Zu den einzelnen Vorschriften:

- EU  
R
6. Zu Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c
- Vom Wortlaut der Legaldefinition der "Schadensersatzberechtigten" in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c werden nicht erfaßt solche Personen, welche - ohne selbst Opfer zu sein - eigene Schadensersatzansprüche gegen das Luftfahrtunternehmen haben (etwa Unterhaltsberechtigte im Fall des Todes des Unterhaltsverpflichteten). Diese Personen gehören jedoch nach der Intention der Verordnung zum Schutzbereich. Der Verweis auf die "geltenden Gesetze" und damit auf das jeweilige nationale Recht bezieht sich dem Wortlaut des Artikels 2 Abs. 1 Buchstabe c nach nur auf die Berechtigung zur Vertretung der Opfer und nicht generell auf die Bestimmung des Schadensersatzberechtigten. Die Vorschrift sollte deshalb umformuliert werden.

- EU  
R
7. Zu Artikel 3 Abs. 1
- Der Bundesrat begrüßt nachdrücklich, daß für die vermutete Verschuldenshaftung kein Höchstbetrag mehr gelten soll. Nur so kann sichergestellt werden, daß die Opfer von Flugunfällen und deren Angehörige in jedem Fall einen angemessenen Schadensausgleich erhalten. Die geltende Haftung für vermutetes

Verschulden verlangt nicht etwa ihrer Art nach eine Begrenzung durch einen Haftungshöchstbetrag. Auch bei einer der Höhe nach unbeschränkten Haftung stellt es eine sachgerechte Risikoverteilung dar, daß das Luftfahrtunternehmen sich entlasten muß, um der Haftung zu entgehen. Der Entlastungsbeweis hinsichtlich des Verschuldens ist zwar für das Unternehmen schwer zu führen. Die Fluggäste mit dem Beweis zu belasten, wäre aber weit unbilliger. Müßten sie oder ihre Hinterbliebenen den Nachweis führen, daß der Unfall auf ein Verschulden des Unternehmens oder seiner Leute zurückzuführen ist, so könnten die Geschädigten nur in seltenen Fällen infolge zufälliger Erkenntnisse Schadensersatz verlangen.

Zu Artikel 3 Abs. 2

VP  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 9)

8. Nach Auffassung des Bundesrates ist die Einführung einer Gefährdungshaftung bei Schäden bis zu 100.000 ECU, die weder eine Entlastungsmöglichkeit noch ein Korrektiv wie die Unabwendbarkeit des Schadensereignisses oder höhere Gewalt vorsieht, nicht veranlaßt. Die Haftung dem Grunde nach ist in dem auf dem Warschauer Abkommen beruhenden System durch die Beweislastumkehr zu Lasten des Luftfrachtführers bereits jetzt sachgerecht geregelt. Eine Zufallshaftung für Passagiere wäre im deutschen Verkehrshaftungsrecht systemfremd.

EU  
R

9. Der Bundesrat befürwortet auch die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung, also einer Gefährdungshaftung ohne Entlastungsmöglichkeit. Eine solche Regelung ist ihrer Art nach dem deutschen Recht nicht fremd. Sie ist mit Rücksicht auf die Art der Risiken, angesichts des Umstandes, daß die möglichen Opfer sich dem Unternehmen anvertraut haben, sowie wegen der Möglichkeiten für die Luftfahrtunternehmen, das Risiko durch Versicherung abzudecken, insgesamt der Sachlage angemessen. Allerdings erscheint die Schaffung einer verschuldensunabhängigen Haftung des Luftfahrtunternehmens (Artikel 3 Abs. 2) nicht gerechtfertigt für den Fall, daß der Tod oder Gesundheitsschaden des Opfers teilweise oder allein auf einem Verschulden beruht, das den Schadensersatzberechtigten zuzurechnen ist. Insoweit verbleibt es zwar für die Vertragsparteien des Warschauer Abkommens bei der Regelung des Artikels 21 des Warschauer Abkommens. Das Warschauer Abkommen gilt jedoch nur für den internationalen Luftverkehr, während die Verordnung auch den nationalen Luftverkehr erfassen soll.

Der Höchstbetrag von 100.000 ECU liegt so niedrig, daß er in vielen Fällen die bestehenden Risiken nicht deckt. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, auf eine deutliche Anhebung des Höchstbetrages hinzuwirken. Der in der Empfehlung der ECAC vom Juni 1994 enthaltene Betrag von 250 000 Sonderziehungsrechten könnte ein Orientierungspunkt sein.

EU  
R10. Zu Artikel 4

Die Ausgestaltung der Vorschrift über die Zahlung eines Pauschalbetrages erscheint überprüfungsbedürftig.

Der Gedanke eines Anspruchs der Betroffenen auf rasche Zahlung zur Deckung der dringendsten Bedürfnisse ist durchaus überzeugend. Im Zusammenspiel mit dem Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d sind die Voraussetzungen einer Zahlungspflicht nach Grund und Höhe aber so wenig klar, daß mit erheblichen Streitigkeiten zu rechnen ist, die dem Zweck der Vorschrift zuwiderlaufen. Die Regelung des Absatzes 2 könnte überdies dazu führen, daß die Unternehmen und die Versicherer versuchen, nur sehr geringe Beträge zu zahlen. Außerdem müßte überprüft werden, ob die vorgesehene Zahlungsfrist von 10 Tagen realistisch ist.

EU  
R11. Zu Artikel 7

Nach Artikel 7 sollen Schadensersatzberechtigte nach Luftverkehrsunfällen, in welche Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verwickelt sind, einen zusätzlichen Gerichtsstand vor einem Gericht des Mitgliedstaates erhalten, in dem der betroffene Fluggast seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt hat. Das Bedürfnis für einen solchen zusätzlichen Gerichtsstand erscheint zweifelhaft im Hinblick darauf, daß nach Artikel 28 Abs. 1 des Warschauer Abkommens bereits vier mögliche Gerichtsstände gegeben sind. Bedenklich erscheint, daß im Falle der Eröffnung eines Gerichtsstandes nach dem Wohnsitz bzw. ständigen Aufenthalt des Fluggastes die Gefahr einer erheblich größeren Verfahrenszersplitterung bei Schadensersatzprozessen hinsichtlich desselben Flugunfalls möglich ist, zumal im Verordnungsvorschlag eine Konzentrationsermächtigung zugunsten der Mitgliedstaaten nicht vorgesehen ist. Während die bisher nach Artikel 28 Abs. 1 des Warschauer Abkommens eröffneten Gerichtsstände die Gewähr für eine gewisse Bündelung von Schadensersatzprozessen aus Luftverkehrsunfällen bei solchen Gerichten bieten, die in ihrem Bezirk Sitz oder Geschäftsstelle eines Luftfahrtunternehmens bzw. einen Flughafen haben, würde diese Bündelfunktion mit der Eröffnung eines zusätzlichen Gerichtsstandes nach Wahl des Schadensersatzberechtigten aufgegeben.