

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen
KOM(2000) 340 endg.; Ratsdok. 9347/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 27. Juni 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 7. Juni 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 80 Artikel 2 EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 191/96 = AE-Nr. 960988.

BEGRÜNDUNG

1. ZWECK DES VORSCHLAGES

1. Dieser Vorschlag der Kommission bezweckt die Angleichung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, durch die gewährleistet werden soll, daß die Luftfahrtunternehmen der EG die Bestimmungen des am 28. Mai 1999 unterzeichneten neuen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, des sogenannten "Übereinkommens von Montreal"¹, zum gleichen Zeitpunkt uneingeschränkt erfüllen.
2. Das Übereinkommen von Montreal schafft einen modernisierten und einheitlichen Rechtsrahmen für die Haftung der Luftfahrtunternehmen für Schäden, die einem Fluggast, an Reisegepäck oder an Fracht bei einer internationalen Beförderung entstehen. Es stellt gegenüber der derzeitigen internationalen Regelung in diesem Bereich - dem auf dem Warschauer Übereinkommen von 1929 basierenden System - eine erhebliche Verbesserung dar und wird dieses System letztlich ablösen.
3. Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates, durch die für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft eine moderne Regelung für die Haftung für Tod oder körperliche Verletzung ihrer Fluggäste eingeführt wurde. Durch den Vorschlag zur Änderung und Konsolidierung der Verordnung Nr. 2027/97 werden die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft uneingeschränkt an die neue internationale Regelung angeglichen. Darüber hinaus werden die neuen Bestimmungen die einheitliche Anwendung der Regelung von Montreal auf alle Beförderungen gewährleisten, die von Luftfahrtunternehmen der EG durchgeführt werden. Ohne eine solche Verordnung bestünde die Gefahr, daß für den innergemeinschaftlichen Verkehr ein Flickwerk unzusammenhängender Regeln gelten würde, da das Übereinkommen von Montreal Beförderungen im internationalen Luftverkehr betrifft, während die Verordnung Nr. 2027/97 alle Beförderungen von Fluggästen abdeckt, die von europäischen Luftfahrtunternehmen vorgenommen werden, und zwar auch auf Inlandsstrecken innerhalb der Mitgliedstaaten. Die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung würden gewährleisten, daß Haftungshöchstbeträge und Rechtsmittel für alle Beförderungen durch europäische Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Standards von Montreal harmonisiert würden, unabhängig davon, wo sich der Unfall ereignete. Dadurch würde innerhalb der Gemeinschaft ein hohes Maß an Einheitlichkeit gewährleistet.
4. Wirklich neue Vorschriften zur Ergänzung der geltenden Gemeinschaftsregelung werden lediglich für Reisegepäck- und Verspätungsschäden vorgeschlagen. Durch diese Änderung würden die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal, die Verlust, Beschädigung und Zerstörung von Reisegepäck sowie Schäden aufgrund von Verspätung betreffen, in die Gemeinschaftsregelung aufgenommen. So wird sichergestellt, daß die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft alle wichtigen Fragen der Haftung abdecken, die für den Fluggast von Bedeutung sind.

¹ Gleichzeitig schlägt die Kommission einen Beschluß des Rates vor, der die Gemeinschaft zur Genehmigung dieses Übereinkommens ermächtigt.

5. Die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Reisegepäck würde grundsätzlich auf 1000 Sonderziehungsrechte² (beziehungsweise rund 1440 €) beschränkt. Dieser Höchstbetrag würde, wie im Übereinkommen von Montreal vorgesehen, nicht gelten, wenn ein Fluggast bei der Abfertigung sein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben hat; allerdings könnte das Luftfahrtunternehmen in diesem Fall einen Zuschlag zur Deckung des zusätzlichen Risikos verlangen.
6. Der Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck ist mit Abstand der häufigste Schadensfall. Es ist daher angebracht sicherzustellen, daß europäische Reisende und Luftfahrtunternehmen sich auf eine einheitliche Haftungsregelung auf der Grundlage des Übereinkommens von Montreal stützen können. Da allerdings der in Montreal festgesetzte Haftungshöchstbetrag von 1000 SZR relativ niedrig ist, müssen die Luftfahrtunternehmen der EG dem Vorschlag zufolge darüber hinaus sicherstellen, daß ihre Regeln für die Beförderung von Reisegepäck, dessen Wert den Höchstbetrag übersteigt, fair und transparent sind.
7. In bezug auf Schäden aufgrund von Verspätungen würde der Vorschlag den in Montreal festgesetzten Haftungshöchstbetrag von 4150 SZR (beziehungsweise rund 6000 €) je Fluggast auf alle Beförderungen durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausweiten. Wie im Übereinkommen von Montreal vorgesehen, haften die Luftfahrtunternehmen der EG nicht für Schäden, wenn sie nachweisen können, daß sie alles in ihrer Macht Stehende getan haben, um den Schaden zu verhindern, oder daß es ihnen unmöglich war, Maßnahmen zu ergreifen.

2. HINTERGRUND

8. Internationale Regeln für die Haftung der Luftfahrtunternehmen für körperliche Verletzung oder Tod ihrer Fluggäste und für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck und Fracht wurden erstmals im Warschauer Übereinkommen von 1929 vereinbart. Dieses Übereinkommen wurde zu einer Zeit ausgearbeitet, als die Luftfahrt ein ganz neuer Wirtschaftszweig mit einem zweifelhaften Sicherheitsstandard war und sich vor übertriebenen Schadensersatzansprüchen schützen mußte; darum sah es eine Reihe von Höchstbeträgen für die Haftung der Luftfahrtunternehmen im Schadensfall vor. Diese Höchstbeträge sind für die heutigen Verhältnisse sehr niedrig, und selbst die in den verschiedenen Änderungsübereinkommen, die das sogenannte Warschauer System bilden, vorgesehenen Beträge bieten nur einen höchst unangemessenen Schadensersatz für Unfallopfer und ihre Angehörigen.
9. Da die Haftungshöchstbeträge des Warschauer Systems für Tod oder körperliche Verletzung von Fluggästen zunehmend überholt waren, führten in den 80iger Jahren einige Länder, unter anderem einige EG-Mitgliedstaaten, nach und nach sehr viel höhere Höchstbeträge für ihre eigenen Luftfahrtunternehmen und in einigen Fällen auch für sämtliche Luftfahrtunternehmen ein, die ihren nationalen Markt bedienten. In den 90iger Jahren erkannte die Luftverkehrsbranche selbst, daß die im Warschauer System vorgesehene Haftung gegenüber den Fluggästen unzureichend war, und der

² Das Sonderziehungsrecht bzw. SZR ist eine vom Internationalen Währungsfonds festgesetzte internationale Währungseinheit. 1 SZR = € 1,44 (Stand: 26. April 2000).

Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften (IATA) richtete ein auf freiwilliger Basis funktionierendes System der unbeschränkten Haftung durch einzelne Luftfahrtunternehmen ein.

10. Vor diesem Hintergrund verabschiedete die Gemeinschaft die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, um für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft (einschließlich der Charterunternehmen, die nicht unter das IATA-System fallen) eine einheitliche Regelung zu gewährleisten. Seit Inkrafttreten der Verordnung am 9. Oktober 1998 sind die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verpflichtet, von den niedrigen Haftungshöchstbeträgen des Warschauer Systems abzugehen, wenn ihre Fluggäste bei einem Unfall den Tod finden oder körperlich verletzt werden. Statt dessen wurde durch die Verordnung die unbeschränkte Haftung in diesen Fällen eingeführt, und die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft wurden darüber hinaus zu Vorauszahlungen an die Unfallopfer und ihre Familien zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse verpflichtet. Außerdem können sich die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei Ansprüchen bis zu 100 000 Sonderziehungsrechten gemäß der Verordnung nicht darauf berufen, daß sie alles in ihrer Macht Stehende getan haben, um den Unfall zu verhindern. Dadurch soll die Regelung kleinerer Schadensanzeigen erleichtert werden, bei denen die Rechtskosten ansonsten einen großen Teil des ausgezahlten Schadensersatzes ausmachen würden. Luftfahrtunternehmen aus Drittländern sind nicht verpflichtet, dieses System zu übernehmen. Die Luftfahrtunternehmen, die dies nicht tun, müssen jedoch ihre europäischen Kunden beim Kauf des Flugscheins entsprechend unterrichten. Dadurch soll sichergestellt werden, daß die Kunden ordnungsgemäß über ihre Rechte informiert werden.
11. Da das Warschauer System schnell von verschiedenen Initiativen überholt wurde, wurde die Ausarbeitung eines neuen globalen Instrumentes beschlossen, das an die Stelle des Abkommens von 1929 und seiner verschiedenen Änderungen treten sollte. Diese Arbeiten wurden am 28. Mai 1999 bei einer internationalen Diplomatischen Konferenz in Montreal abgeschlossen, wo ein neues Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vereinbart wurde.
12. Das neue Übereinkommen legt einen neuen globalen Rechtsrahmen für die Haftung der Luftfahrtunternehmen für Schäden bei Beförderungen im internationalen Luftverkehr fest. Es wird unter der Bezeichnung "Übereinkommen von Montreal" letztlich das siebenzig Jahre alte Warschauer System ablösen. Insbesondere schreibt es die unbeschränkte Haftung für Tod und körperliche Verletzung von Fluggästen sowie höhere Haftungshöchstbeträge für Reisegepäck und Fracht vor. Hinsichtlich der unbeschränkten Haftung ist es der Regelung vergleichbar, die in der Gemeinschaft bereits durch die Verordnung Nr. 2027/97 eingeführt wurde. Auch die neu geschaffene Haftungsstufe für Ansprüche bis zu 100 000 SZR, bis zu der die Luftfahrtunternehmen ihre Haftung nicht beschränken oder ausschließen können, ist mit der Gemeinschaftsregelung vergleichbar. Weiter gestattet das Übereinkommen von Montreal ausdrücklich einzelnen Vertragsparteien, von ihren Luftfahrtunternehmen Vorauszahlungen an Unfallopfer und ihre Angehörigen zur Befriedigung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse nach dem Unfall zu verlangen. Somit kann auch die Gemeinschaft dies weiterhin von ihren Luftfahrtunternehmen fordern.

3. **ÜBERPRÜFUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 2027/97 DES RATES ÜBER DIE HAFTUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR UNFÄLLEN**

13. Durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wurde bei den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ein Schutzniveau für die Fluggäste eingeführt, das deutlich höher ist als das des Warschauer Systems. Als diese Verordnung verabschiedet wurde, stand eine Verbesserung des Warschauer Systems in unmittelbarer Zukunft nicht zu erwarten, und man hielt es für erforderlich, so schnell wie möglich zu gewährleisten, daß europäische Fluggäste bei einem Unfall angemessen entschädigt werden. Da die Verordnung unabhängig von der bedienten Strecke für sämtliche Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft verbindlich ist, gelten ihre Vorschriften gleichermaßen für die Beförderung von Fluggästen im inländischen, innereuropäischen und internationalen Verkehr. Dies ist ein wichtiges Element der Verordnung, denn innerhalb des Luftverkehrsbinnenmarktes sollte es keine Unterschiede zwischen internationalen Strecken innerhalb der EU und Inlandsstrecken innerhalb einzelner Mitgliedstaaten geben. Die Verordnung stellt einheitliche Bedingungen auf den Strecken innerhalb der Gemeinschaft sicher. Sie führt ferner das Konzept der Vorauszahlung seitens der Luftfahrtunternehmen an Unfallopfer und ihre Angehörigen zur Befriedigung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ein.

14. Wie bereits erwähnt ist die Haftung für Tod oder körperliche Verletzung von Fluggästen im Übereinkommen von Montreal und in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 grundsätzlich gleich geregelt. In beiden ist die unbeschränkte Haftung vorgesehen. Das heißt, daß ein Luftfahrtunternehmen verpflichtet ist, einer schadensersatzberechtigten Person jeden Betrag zu zahlen, der ihr als Schadensersatz zuerkannt wurde. Bei Ansprüchen bis zu 100 000 SZR ist das Luftfahrtunternehmen nur dann ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit, wenn es nachweisen kann, daß der betroffene Fluggast den Schaden selbst verursacht oder dazu beigetragen hat. Daher wird sich die Übernahme der Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal innerhalb der Gemeinschaft nicht nachteilig auf die europäischen Standards auswirken. Allerdings müssen die Gemeinschaftsvorschriften im einzelnen überprüft und in folgenden Punkten geändert werden:

- i) Einfügung eines Verweises auf das Übereinkommen von Montreal zusätzlich zum Verweis auf das Warschauer Übereinkommen, so daß das neue Übereinkommen als Referenzdokument gilt und die Verordnung jeweils an neue Entwicklungen angeglichen wird.
- ii) Angleichung der Bestimmungen in bezug auf Haftung, Haftungsbefreiung und Schadensersatz bei Tod oder körperlicher Verletzung an die einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens von Montreal, so daß für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unabhängig davon, ob sie eine internationale, eine innergemeinschaftliche oder eine inländische Strecke befliegen, einheitliche Vorschriften gelten. Die exakte Angleichung wird durch einen Querverweis auf den einschlägigen Artikel des Übereinkommens von Montreal erreicht.
- iii) Überarbeitung der Vorschrift über Vorauszahlungen, um den Wortlaut an den des Übereinkommens von Montreal anzugleichen, und Änderung des Betrags, der im Falle des Todes eines Fluggastes ausbezahlt ist, um der

Inflation seit Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 Rechnung zu tragen.

- iv) Verbesserung und Vereinfachung der Bestimmungen über die Fluggastinformation, um sie stärker auf Bereiche auszurichten, die für den Fluggast wirklich von Interesse sind. Alle Fluggäste, die in der EG einen Flugschein erwerben, sollten ordnungsgemäß über eventuelle Haftungshöchstbeträge unterrichtet werden. Zweck der Information ist es schließlich, die Fluggäste rechtzeitig zu warnen und ihnen die Möglichkeit zu geben, eine alternative Versicherung abzuschließen, falls dies erforderlich ist. Das Übermaß an Hinweisen für den Fluggast, die zur Zeit den Flugscheinen beigelegt sind, verwirrt eher, als daß es informiert, und die vorgeschlagenen neuen Bestimmungen sollen zu einer allgemeinen Vereinfachung beitragen. Dem Vorschlag zufolge sollte der Fluggast lediglich über die wichtigsten Höchstbeträge informiert werden, und diese Informationen sollten absolut korrekt sein und für den betreffenden Flug zutreffen. Der Fluggast darf nicht im Zweifel darüber gelassen werden, welche Höchstbeträge für ihn gelten.
15. Die im Übereinkommen von Montreal vorgesehene Haftung für Reisegepäck und für Schäden aufgrund von Verspätungen ist in der Verordnung Nr. 2027/97 nicht geregelt. Voraussetzung für ein einheitliches umfassendes System für die Haftung gegenüber den Fluggästen und für ihre Haftung auf allen Flügen europäischer Luftfahrtunternehmen, das heißt sowohl bei Inlands- als auch bei Auslandsbeförderungen, ist die Einbeziehung dieser Regelungen in die Verordnung. Damit wird den Fluggästen ein höheres Maß an Rechtssicherheit geboten und es wird gewährleistet, daß sich die Gemeinschaftsregelung nahtlos in die neuen globalen Regeln des Übereinkommens von Montreal einfügt.
16. Nach Ansicht der Kommission ist eine solche Ausweitung uneingeschränkt vereinbar mit dem Subsidiaritätsprinzip:
- Innerhalb der Gemeinschaft besteht ein Luftverkehrsbinnenmarkt, in dem die Luftfahrtunternehmen ihre Dienste auf der Grundlage harmonisierter Regeln anbieten. Die Regeln für die Haftung der Luftfahrtunternehmen für ihre Fluggäste sind ein wesentliches Element des Vertrags zwischen dem Verbraucher und dem Luftfahrtunternehmen, die durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 harmonisiert wurden. Diese Verordnung legte ein einheitliches System für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für alle innergemeinschaftlichen und internationalen Strecken fest. Zweck dieses Vorschlags ist die uneingeschränkte Angleichung der bestehenden Gemeinschaftsregelung an das neue globale System, das durch das Übereinkommen von Montreal von 1999 geschaffen wurde, sowie der Beitritt der Gemeinschaft zu diesem Übereinkommen.
 - Da nicht zwischen inländischen und internationalen Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft unterschieden wird und die Luftfahrtunternehmen ohne Schranken in der gesamten Gemeinschaft tätig sind, hat in dieser Angelegenheit ein Ansatz auf Gemeinschaftsebene die größere Wirkung.

- Eine Maßnahme der Gemeinschaft in diesem Bereich wird ein einheitliches Regelpaket für die Haftung für Fluggäste und ihr Reisegepäck bei allen Beförderungen gewährleisten, die von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft auf internationalen, innergemeinschaftlichen und inländischen Strecken sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr vorgenommen werden.
17. Hinsichtlich des Inkrafttretens der Verordnung in ihrer geänderten Fassung würde die Kommission in jedem Fall den frühestmöglichen Zeitpunkt befürworten, der mit dem Erlaß gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften und der erforderlichen Anpassung seitens der Industrie zu vereinbaren ist. Sie muß jedoch zugestehen, daß ein Inkrafttreten noch vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens von Montreal für einige Verwirrung in bezug auf die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sorgen könnte. Daher schlägt sie vor, daß, soweit dies möglich ist, auf ein gleichzeitiges Inkrafttreten hingearbeitet wird.

2000/0145 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von
Luftfahrtunternehmen bei Unfällen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wünschenswert, zu gewährleisten, daß Fluggäste, die von einem Unfall im Luftverkehr betroffen sind, Schadensersatz in angemessener Höhe erhalten.
- (2) Am 28. Mai 1999 wurde in Montreal ein neues Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr verabschiedet, in dem neue, weltweit geltende Regeln für die Haftung bei Unfällen im internationalen Luftverkehr festgelegt werden, die an die Stelle des Warschauer Abkommens von 1929 und seiner Änderungen treten.
- (3) Im Übereinkommen von Montreal ist die unbeschränkte Haftung für Tod oder körperlicher Verletzung von Fluggästen vorgesehen.
- (4) Die Gemeinschaft hat das Übereinkommen von Montreal unterzeichnet und damit ihre Absicht erklärt, dem Übereinkommen beizutreten.

³ ABl. C [...] vom ..., S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom ..., S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom ..., S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom ..., S. [...].

- (5) Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen⁷ ist zu ändern, um sie an die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal anzugleichen und so eine einheitliche Haftungsregelung für den internationalen Luftverkehr zu schaffen.
- (6) Im Luftverkehrsbinnenmarkt wird nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden und es ist daher angemessen, Umfang und Art der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft anzugleichen.
- (7) Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ist ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene wünschenswert, um ein einziges Vorschriftenpaket für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu erstellen.
- (8) In einem sicheren, modernen Luftverkehrssystem ist es angemessen, die Haftung für Tod oder körperliche Verletzung von Fluggästen nicht zu beschränken.
- (9) Durch einheitliche, für alle Beförderungen durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft geltende Haftungshöchstbeträge für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung von Reisegepäck sowie für Schäden, die durch Verspätung entstehen, wird sichergestellt, daß sowohl für die Fluggäste als auch für die Luftfahrtunternehmen einfache Regeln gelten und daß der Fluggast erkennen kann, wann er eine zusätzliche Versicherung benötigt.
- (10) Die Anwendung unterschiedlicher Haftungsregelungen auf verschiedenen Strecken ihrer Netze wäre unsinnig für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und verwirrend für ihre Fluggäste.
- (11) Es ist wünschenswert, für Unfallopfer und ihre Angehörigen kurzfristige finanzielle Härten unmittelbar nach einem Unfall zu mildern.
- (12) Gemäß Artikel 50 des Übereinkommens von Montreal müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, daß ihre Luftfahrtunternehmen angemessen versichert sind; dabei ist dem Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen⁸ Rechnung zu tragen.
- (13) Die bei einem Unfall geltende Haftungsregelung sollte in die Beförderungsbedingungen sämtlicher Luftfahrtunternehmen aufgenommen und diese Angaben sollten für die Fluggäste leicht zugänglich gemacht werden.
- (14) Jeder Fluggast sollte über die wesentlichen Punkte der geltenden Haftungsregelung informiert werden, so daß er erforderlichenfalls vor der Reise zusätzliche Versicherungen abschließen kann.
- (15) Die in dieser Verordnung festgesetzten Beträge sind zu überprüfen, um der Inflation sowie sämtlichen Änderungen der Haftungshöchstbeträge im Übereinkommen von Montreal Rechnung zu tragen -

⁷ ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1.

⁸ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

"Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen".

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

1. Diese Verordnung regelt die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Schäden bei Unfällen, bei denen ein Fluggast getötet oder körperlich verletzt wird, sofern sich der Unfall, durch den der Tod oder die Verletzung verursacht wurde, an Bord eines Flugzeugs oder beim Ein- oder Ausstieg ereignet hat.

2. Mit dieser Verordnung werden einige Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr auf sämtliche Beförderungen von Personen und deren Gepäck ausgeweitet, die durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gegen Entgelt vorgenommen werden, einschließlich der Beförderungen zwischen zwei Orten in ein und demselben Mitgliedstaat. Sie gilt darüber hinaus für sämtliche unentgeltliche Beförderungen von Personen und Gepäck durch Luftfahrzeuge, die von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft vorgenommen werden."

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

i) Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

"c) "Schadensersatzberechtigter" ein Fluggast oder jede natürliche Person, die in bezug auf diesen Fluggast gemäß den geltenden Rechtsvorschriften schadensersatzberechtigt ist;"

ii) Buchstabe d wird gestrichen.

iii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:

"f) "Warschauer Abkommen" das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das Warschauer Abkommen in der durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 geänderten Fassung und das in Guadalajara am 18. September 1961 geschlossene Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen.";

iv) Es wird folgender Buchstabe g angefügt:

"g) "Übereinkommen von Montreal" das am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr."

v) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen.“

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

"Artikel 3

1. Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Schäden im Falle des Todes oder der körperlichen Verletzung eines Fluggastes gelten die Artikel 17, 20 und 21 des Übereinkommens von Montreal.
2. Die Versicherungspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ist in dem Sinne zu verstehen, daß ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zu einer Höhe versichert sein muß, die angemessen ist zu gewährleisten, daß alle natürlichen schadensersatzberechtigten Personen den vollen Betrag, auf den sie gemäß dieser Verordnung Anspruch haben, erhalten."

5. Es wird ein neuer Artikel 3a mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Artikel 3a

1. Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Schäden aufgrund von Verspätungen sowie für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung oder für Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck gelten die Artikel 19, 20, 22 Absätze 1, 2, 5 und 6 und Artikel 31 des Übereinkommens von Montreal.
2. Der Zuschlag, den ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal verlangen kann, wenn ein Fluggast sein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben hat, richtet sich nach einem Tarif, der den zusätzlichen, über die Kosten für Reisegepäck bis zum Haftungshöchstbetrag hinausgehenden Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäckes entspricht. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt.
3. Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unterrichtet den betreffenden Fluggast innerhalb von vierzehn Tagen nach Eingang einer Schadensanzeige gemäß diesem Artikel darüber, daß die Anzeige eingegangen ist und geprüft wird."

6. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

"Artikel 4

Keine Bestimmung dieser Verordnung

- besagt, daß das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die einzige schadensersatzpflichtige Partei ist.
- greift dem Rückgriffsrecht einer gemäß dieser Verordnung schadensersatzpflichtigen Person gegenüber Dritten vor."

7. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- "2. Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich dieser Vorschuß mindestens auf einen 16 000 Sonderziehungsrechte entsprechenden Betrag in Euro je Fluggast im Todesfall."

8. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

1. Die Bestimmungen der Artikel 3, 3a und 5 werden in den Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft berücksichtigt.
2. Die Luftfahrtunternehmen stellen sicher, daß den Fluggästen in den Vertretungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft sowie in Reisebüros, an den Abfertigungsschaltern und den Verkaufsstellen auf Anfrage angemessene Auskünfte über die Bestimmungen der Artikel 3, 3a und 5 erteilt werden.
3. Über die durch das Warschauer Abkommen und das Übereinkommen von Montreal vorgeschriebenen Auskünfte hinaus erhalten alle Verbraucher in der Gemeinschaft bei Abschluß des Beförderungsvertrags von den Luftfahrtunternehmen einen schriftlichen Vermerk mit einfachen und verständlichen Erläuterungen zu:
 - dem geltenden Höchstbetrag für diesen Flug im Rahmen der Haftung des Luftfahrtunternehmens für Tod oder körperlicher Verletzung, sofern ein solcher Höchstbetrag festgelegt wurde;
 - dem für diesen Flug geltenden Haftungshöchstbetrag des Luftfahrtunternehmens für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck mit einem Hinweis, daß der Fluggast Reisegepäck, dessen Wert diesen Betrag übersteigt, bei der Abfertigung vor Antritt der Reise dem Luftfahrtunternehmen melden oder es vollständig versichern sollte;
 - dem für diesen Flug geltenden Haftungshöchstbetrag des Luftfahrtunternehmens für Schäden aufgrund von Verspätung.

4. Werden alle Beförderungen von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft vorgenommen, sind in dem schriftlichen Vermerk die in dieser Verordnung festgelegten Höchstbeträge anzugeben.
 5. Die Nichterfüllung des Absatzes 3 berührt nicht die Gültigkeit des Beförderungsvertrags, auf den in jedem Fall die Bestimmungen dieser Verordnung Anwendung finden."
9. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Die Kommission erstellt spätestens sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung. Insbesondere prüft die Kommission, ob die in den einschlägigen Artikeln des Übereinkommens von Montreal festgesetzten Beträge angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung geändert werden müssen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft. Sie gilt ab dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens, nicht jedoch vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens von Montreal.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am [.....]

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

**AUSWIRKUNGEN DER VORGESCHLAGENEN VERORDNUNG AUF DIE
UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN
UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

TITEL

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung und Konsolidierung der Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

NR. DES BEZUGSDOKUMENTS

DER VORSCHLAG

1. Die Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen legt eine einheitliche Haftungsregelung für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft fest. Fluggäste und Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden gleichermaßen von einer einheitlichen Regelung profitieren, durch die Rechtssicherheit geschaffen wird. Der Vorschlag zielt auf eine Änderung dieser Regelung ab, um den jüngsten Entwicklungen im internationalen Recht Rechnung zu tragen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden verpflichtet sein, sich an die Bestimmungen der neuen Verordnung zu halten. Charakteristisch für den Luftverkehrssektor ist, daß einige wenige große Unternehmen die Mehrzahl der Fluggäste befördern.
3. Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft müssen ihre Beförderungsbedingungen ändern, um sie im einzelnen an die neue Regelung anzugleichen. Dies wird keine großen Kosten verursachen, da die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bereits jetzt in einer Höhe versichert sein müssen, die den wichtigsten Bestimmungen der Vorschläge entspricht. Alle Luftfahrtunternehmen, die dem Verbraucher in der Gemeinschaft ihre Dienste entgeltlich anbieten, müssen ihren Fluggäste genaue Auskünfte über die geltenden Haftungshöchstbeträge erteilen. Da sie bereits jetzt verpflichtet sind, ihren Kunden Informationen im Flugschein zu vermitteln, stellt dies keine beträchtliche zusätzliche Belastung dar.
4. Nachteilige Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Unternehmenstätigkeit oder auf die Wettbewerbsfähigkeit sind nicht zu erwarten.
5. Für kleine und mittlere Unternehmen wurden keine besonderen Vorkehrungen getroffen. Die Fluggäste haben Anspruch auf ein einheitliches Schutzniveau, unabhängig von der Größe des sie befördernden Unternehmens.

ANHÖRUNG

6. Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden und ihre Stellungnahmen.

N/A