

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

## **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr**

### **A. Problem und Ziel**

Mit Notifikation vom 30. Juni 2009 (State Letter 09/047) hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) (BGBl. 2004 II S. 458, 1027) mitgeteilt, dass nach dem dort vorgesehenen vereinfachten Verfahren eine Anpassung der Höchstgrenzen für die Haftung für Passagier- und Güterschäden nach diesem Übereinkommen an die seitdem zu verzeichnende Teuerungsrate von 13,1 Prozent erfolgen soll. Nachdem eine Mehrheit der Vertragsstaaten der notifizierten Erhöhung nicht widersprochen hat, treten nach der weiteren Notifikation der ICAO vom 4. November 2009 (State Letter 09/087) die neuen Haftungshöchstgrenzen am 30. Dezember 2009 in Kraft. Um diese Änderung des Montrealer Übereinkommens in das deutsche Recht zu übernehmen, ist am 14. Dezember 2009 eine Rechtsverordnung nach Artikel 2 des Vertragsgesetzes zum Montrealer Übereinkommen vom 6. April 2004 (BGBl. 2004 II S. 458) erlassen worden (BGBl. 2009 II S. 1258).

Durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550) wurde die nationale Luftverkehrshaftung für Passagierschäden nach dem Luftverkehrsgesetz in dem Anwendungsbereich, der ihr nach dem Montrealer Übereinkommen und dem Gemeinschaftsrecht Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. EG Nr. L 285, S. 1), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und der Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140, S. 2) noch verbleibt, an die durch das Montrealer Übereinkommen und das Gemeinschaftsrecht gesetzten neuen Standards angeglichen. Die zum 30. Dezember 2009 wirksam gewordene Anhebung der Haftungshöchstgrenzen nach dem Montrealer Übereinkommen, die nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 auch im Gemeinschaftsrecht nachvollzogen worden ist, erfordert eine Anpassung der seinerzeit angeglichenen Haftungshöchstgrenzen nach dem Luftverkehrsgesetz.

### **B. Lösung**

Die Haftungshöchstgrenzen für die Passagierschadenshaftung nach dem Luftverkehrsgesetz werden durch dieses Gesetz an die neuen Haftungshöchstgrenzen nach dem insoweit geänderten Montrealer Übereinkommen und der Verord-

nung (EG) Nr. 2027/97 angeglichen. Damit werden zugleich die Mindestdeckungen für die obligatorische Haftpflichtversicherung bei Passagierschäden nach § 4 Absatz 1 des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes und den §§ 50 und 51 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 103 Absatz 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Änderung der gemeinschaftsrechtlichen Mindestdeckungen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138, S. 1) angepasst.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Keiner

### **E. Sonstige Kosten**

Die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen und – mit ihr verbunden – eine partielle Erhöhung der Versicherungsmindestdeckungen führen zu einem geringfügig erhöhten Versicherungsrisiko, welches Anlass entsprechender Prämien-erhöhungen sein könnte. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Regelung nur auf den Restanwendungsbereich der durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 nicht erfassten Sachverhalte auswirkt, d. h. nur noch auf wenige Versicherungsrisiken und überwiegend auf den nicht gewerblichen Bereich (vgl. Bundesratsdrucksache 876/04, S. 10). Deshalb ist auch mit Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu rechnen.

### **F. Bürokratiekosten**

Es werden keine Informationspflichten für Unternehmen, die Bürgerinnen und Bürger und die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 31. März 2010

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts  
im Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG  
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 868. Sitzung am 26. März 2010 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine  
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen





## Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 45 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „100 000 Rechnungseinheiten“ durch die Angabe „113 100 Rechnungseinheiten“ ersetzt.
  - b) In Absatz 3 wird die Angabe „100 000 Rechnungseinheiten“ durch die Angabe „113 100 Rechnungseinheiten“ ersetzt.
2. In § 46 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „4 150 Rechnungseinheiten“ durch die Angabe „4 694 Rechnungseinheiten“ ersetzt.
3. In § 47 Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „1 000 Rechnungseinheiten“ durch die Angabe „1 131 Rechnungseinheiten“ ersetzt.
4. Dem § 72 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die durch das Zweite Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes] geänderten §§ 45 bis 47 gelten nicht, wenn der Vertrag, aus dem die Luftbeförderung geschuldet wurde, vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geschlossen wurde.“

### Artikel 2

#### Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### 1. Inhalt des Gesetzes

Mit dem am 28. Juni 2004 für die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten in Kraft getretenen Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) (BGBl. 2004 II S. 458, 1027) ist die Passagier- und Güterschadenshaftung im internationalen Luftverkehr modernisiert und auf eine neue völkerrechtliche Grundlage gestellt worden. Die Europäische Gemeinschaft, in deren Zuständigkeit Teile des Übereinkommens fallen, hat seine Regelungen zur Haftung für Passagierschäden durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 140, S. 2) bezüglich Personen- und Gepäckschäden von Reisenden in Gemeinschaftsrecht übernommen und konkretisiert. Dies gilt für internationale wie nationale Luftbeförderungen, soweit sie durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfolgen. In dem danach noch dem nationalen Recht unterliegenden Anwendungsbereich ist die Haftung für Passagierschäden nach dem Luftverkehrsgesetz durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550) an die durch das Montrealer Übereinkommen und die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 gesetzten neuen Standards angeglichen worden.

Die Artikel 21 und 22 des Montrealer Übereinkommens legen Haftungshöchstgrenzen fest, die in Sonderziehungsrechten (SZR) ausgedrückt sind (Artikel 23 des Montrealer Übereinkommens). Artikel 24 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens sieht vor, dass diese Haftungshöchstgrenzen im Abstand von fünf Jahren auf die Notwendigkeit ihrer Anpassung an die weltweite Inflation überprüft werden sollen. Der Überprüfung ist ein Indikationsfaktor zugrunde zu legen, welcher der kumulierten Inflationsrate seit Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens bzw. seit der vorherigen Überprüfung entspricht. Ergibt die Überprüfung, dass der Inflationsfaktor 10 Prozent übersteigt, sind die Haftungshöchstgrenzen anzupassen. Hierzu notifiziert der Verwahrer gegenüber den Vertragsstaaten die angepassten Höchstbeträge. Die Anpassung tritt sechs Monate nach der Notifizierung in Kraft, wenn nicht eine Mehrheit der Vertragsstaaten binnen drei Monaten nach der Notifizierung widerspricht. In diesem Fall entscheidet eine Vertragsstaatenkonferenz über die Anpassung.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als Verwahrer hat mit Schreiben vom 30. Juni 2009 (State Letter 09/047) mitgeteilt, dass die Überprüfung der Haftungshöchstgrenzen nach Artikel 24 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens einen Inflationsfaktor von 13,1 Prozent ergeben habe, so dass nach Artikel 24 Absatz 2 Satz 1 des Montrealer Übereinkommens eine Anpassung der Haftungshöchstbeträge erforderlich ist. Die ICAO hat daher eine Erhöhung der Höchstgrenzen um diesen Faktor notifiziert und zwar

- für die Personenschadenshaftung (Tod oder Körperverletzung) nach Artikel 21 Absatz 1,
- für die Verspätungshaftung (verspätete Beförderung von Reisenden) nach Artikel 22 Absatz 1,
- für die Gepäckschadenshaftung (Zerstörung, Verlust, Beschädigung, verspätete Beförderung) nach Artikel 22 Absatz 2 und
- für die Güterschadenshaftung (Zerstörung, Verlust, Beschädigung, verspätete Beförderung) nach Artikel 22 Absatz 3 des Montrealer Übereinkommens.

Diese Haftungshöchstgrenzen sollten danach wie folgt angepasst werden:

Haftung	bisherige Höchstgrenze	künftige Höchstgrenze
Personenschäden	100 000 SZR	113 100 SZR
Verspätungsschäden	4 150 SZR	4 694 SZR
Gepäckschäden	1 000 SZR	1 131 SZR
Güterschäden	17 SZR / kg	19 SZR / kg

Mit weiterer Notifikation vom 4. November 2009 (State Letter 09/087) hat die ICAO mitgeteilt, dass innerhalb der am 30. September 2009 abgelaufenen Frist keine Mehrheit der Vertragsstaaten Widerspruch erhoben habe. Die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen trete daher – wie notifiziert – am 30. Dezember 2009 in Kraft.

Um diese erhöhten Haftungshöchstgrenzen auch für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft zu setzen, hat das Bundesministerium der Justiz am 14. Dezember 2009 eine Rechtsverordnung nach Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vom 6. April 2004 (BGBl. II S. 458) erlassen (BGBl. II S. 1258), die am 30. Dezember 2009 in Kraft getreten ist.

Mit der völkerrechtlich wirksamen Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen nach dem Montrealer Übereinkommen werden diese kraft der Verweisung in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 zugleich im Gemeinschaftsrecht angepasst.

Die Anhebung der Haftungshöchstgrenzen im Völker- und Gemeinschaftsrecht erfordert weiterhin eine Anpassung der mit dem Montrealer Übereinkommen und dem Gemeinschaftsrecht harmonisierten Haftungshöchstgrenzen der nationalen Luftverkehrshaftung nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG), soweit ihr nach den völker- und gemeinschaftsrechtlichen Regelungen noch ein Anwendungsbereich verbleibt (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr, Bundestagsdrucksache 15/2359, S. 11 ff.). Diesem Zweck dient das Zweite Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr, mit dem die geänderten Haftungshöchstgrenzen in die deutsche Luftverkehrshaftung nach dem Luftverkehrsgesetz übernommen werden sollen.

Die Anhebung der Haftungshöchstgrenzen ist zudem versicherungsrechtlich nachzuvollziehen, indem die Mindestdeckungen für die obligatorische Haftpflichtversicherung so angehoben werden, dass sie die erhöhten Haftungshöchstgrenzen decken. Soweit sich die Mindestversicherungsdeckungen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 richten, wird ihr Artikel 6, der die Mindestdeckungssummen für die Passagier- und Güterschadenshaftung regelt, durch einen Gemeinschaftsrechtsakt angepasst. Der Entwurf eines Vorschlags der EG-Kommission nach Artikel 6 Absatz 5 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 liegt hierzu bereits vor (Aviation Working Dokument 2009/101 des Ratssekretariats vom 13. November 2009). Nach diesem Vorschlag soll es bei der Mindestdeckung für Personenschäden von 250 000 SZR je Fluggast nach Artikel 6 Absatz 1 auch in Anbetracht der auf 113 100 SZR angehobenen Haftungshöchstgrenze nach Artikel 21 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens verbleiben. Die Mindestsummen zur Deckung der Haftung bei Gepäck- und Güterschäden nach Artikel 6 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004, die den bisherigen Haftungshöchstgrenzen nach Artikel 22 Absatz 2 und 3 des Montrealer Übereinkommens entsprechen, sollen dagegen auf die künftigen Haftungshöchstgrenzen angehoben werden. Eine Versicherungsdeckung für Schäden aus der verspäteten Beförderung von Reisenden regelt das Gemeinschaftsrecht nicht.

Soweit danach noch nationales Recht maßgeblich ist, sind die Mindestdeckungen der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Passagier- und Güterschäden nach § 4 Absatz 1 und 2 des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes (MontÜG) und den §§ 50 und 51 LuftVG in Verbindung mit § 103 Absatz 2 und § 104 Absatz 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) – soweit erforderlich – ebenfalls anzupassen, um zumindest die Nichtverschuldenshaftung zu decken und einen gleichen Schutzstandard mit dem Gemeinschaftsrecht herzustellen. Daher kann die Mindestdeckung für die Haftung bei Personenschäden nach § 103 Absatz 2 Satz 1 LuftVZO – ebenso wie nach dem Kommissionsvorschlag zur Anpassung der gemeinschaftsrechtlichen Mindestdeckungen – unverändert bei 250 000 SZR bleiben. Sie wird künftig statt einer auf 100 000 SZR begrenzten Nichtverschuldenshaftung eine auf 113 100 SZR begrenzte Nichtverschuldenshaftung und im Übrigen die Verschuldenshaftung decken. Die Mindestdeckungssummen für die Haftung bei Verspätungs- und Gepäckschäden werden infolge des Verweises nach § 103 Absatz 2 Satz 3 LuftVZO mit der Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen nach § 46 Absatz 2 und § 47 Absatz 4 LuftVG zugleich entsprechend angehoben, ohne dass es auch einer Änderung der LuftVZO bedürfte. Die Mindestdeckung für die Haftung bei Güterschäden nach § 4 Absatz 2 MontÜG in Verbindung mit § 104 Absatz 3 Satz 1 LuftVZO wird noch durch gesonderte Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an die neue Haftungshöchstgrenze nach Artikel 22 Absatz 3 des Montrealer Übereinkommens angepasst werden.

## 2. Gesetzgebungszuständigkeit

Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes.

## 3. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

## 4. Kosten

Das Gesetz führt zu keinen Mehrbelastungen für die Haushalte des Bundes und der Länder.

Die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen und – mit ihr verbunden – eine partielle Erhöhung der Versicherungsmindestdeckungen führen zu einem geringfügig erhöhten Versicherungsrisiko, welches Anlass entsprechender Prämien erhöhungen sein könnte. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Regelung nur auf den Restanwendungsbereich der durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 nicht erfassten Sachverhalte auswirkt, d. h. nur noch auf wenige Versicherungsrisiken und überwiegend auf den nicht gewerblichen Bereich. Deshalb ist mit Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu rechnen.

## 5. Informationspflichten

Es werden keine Informationspflichten für Unternehmen, die Bürgerinnen und Bürger und die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

## 6. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

#### Zu Nummer 1

#### Zu Buchstabe a

Die Haftungshöchstgrenze für die Nichtverschuldenshaftung bei Personenschäden wird von 100 000 SZR auf 113 100 SZR angehoben. Damit wird die Erhöhung dieser Haftungshöchstgrenze auf völkerrechtlicher Ebene (Artikel 21 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens) und auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene (Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in Verbindung mit Artikel 21 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens) für die Sachverhalte nachvollzogen, die noch unter das nationale Recht fallen.

Die Mindestdeckung für die dem nationalen Recht unterfallende obligatorische Haftpflichtversicherung nach § 4 Absatz 1 MontÜG und den §§ 50 und 51 LuftVG in Verbindung mit § 103 Absatz 2 Satz 1 LuftVZO bleibt unverändert bei 250 000 SZR. Sie wird künftig statt einer auf 100 000 SZR begrenzten Nichtverschuldenshaftung eine auf 113 100 SZR begrenzte Nichtverschuldenshaftung nach Artikel 17 Absatz 1, Artikel 21 des Montrealer Übereinkommens oder § 45 LuftVG und im Übrigen die Verschuldenshaftung nach diesen Vorschriften decken.

**Zu Buchstabe b**

Die Regelung ist eine Folgeänderung der Anpassung der Haftungshöchstgrenze nach § 45 Absatz 2 LuftVG für die Verteilung unter mehreren Anspruchstellern bei Erschöpfen der Haftungshöchstgrenze.

**Zu Nummer 2**

Die Haftungshöchstgrenze für die Haftung wegen verspäteter Beförderung eines Fluggastes wird von 4 150 SZR auf 4 694 SZR angehoben. Damit wird die Erhöhung dieser Haftungshöchstgrenze auf völkerrechtlicher Ebene (Artikel 22 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens) für die Sachverhalte nachvollzogen, die noch unter das nationale Recht fallen.

Die Mindestdeckung für die dem nationalen Recht unterfallende obligatorische Haftpflichtversicherung nach § 4 Absatz 1 MontÜG und §§ 50 und 51 LuftVG in Verbindung mit § 103 Absatz 2 Satz 3 LuftVZO wird wegen der Verweisung auf diese Haftungshöchstgrenze zugleich auf diesen Betrag angehoben. Damit wird künftig weiterhin die gesamte Verspätungsschadenshaftung nach Artikel 19 und Artikel 22 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens und nach § 46 LuftVG durch die obligatorische Haftpflichtversicherung gedeckt.

**Zu Nummer 3**

Die Haftungshöchstgrenze für die Gepäckschadenshaftung wird von 1 000 SZR auf 1 131 SZR angehoben. Damit wird die Erhöhung dieser Haftungshöchstgrenze auf völkerrechtlicher Ebene (Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Überein-

kommens) und auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene (Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in Verbindung mit Artikel 22 Absatz 1 des Montrealer Übereinkommens) für die Sachverhalte nachvollzogen, die noch unter das nationale Recht fallen.

Die Mindestdeckung für die dem nationalen Recht unterfallende obligatorische Haftpflichtversicherung nach § 4 Absatz 1 MontÜG und den §§ 50 und 51 LuftVG in Verbindung mit § 103 Absatz 2 Satz 3 LuftVZO wird wegen der Verweisung auf diese Haftungshöchstgrenze zugleich auf diesen Betrag angehoben. Damit wird künftig weiterhin die gesamte Gepäckschadenshaftung nach Artikel 17 Absatz 2 bis 4 und Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens und nach § 47 LuftVG durch die obligatorische Haftpflichtversicherung gedeckt.

**Zu Nummer 4**

Nummer 4 enthält eine Übergangsvorschrift. Sie stellt klar, dass die angehobenen Haftungshöchstgrenzen nur für solche Schadensfälle gelten, die aus einem nach dem Inkrafttreten des neuen Rechts abgeschlossenen Vertrag resultieren. Wurde der der Beförderung zugrunde liegende Vertrag hingegen vor dem Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr geschlossen, gelten auch für nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eintretende Schadensfälle die bisherigen Haftungshöchstgrenzen.

**Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.



**Anlage 2****Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Gesetzentwurf auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Gesetz werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft, die Verwaltung und Bürgerinnen und Bürger eingeführt, geändert oder aufgehoben. Es entstehen keine neuen Bürokratiekosten für Wirtschaft, Verwaltung und Bürgerinnen und Bürger.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.





