

10.08.04

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen****Sechste Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-
Ordnung****A. Problem und Ziel**

Die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz für Passagier- und Güterschäden bei internationalen Luftbeförderungen nach dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen), ratifiziert in Deutschland durch das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vom 6. April 2004 (BGBl. II S. 458), wird – gemäß der Verpflichtung der Vertragsstaaten nach Artikel 50 des Übereinkommens – durch eine Pflichtversicherung gedeckt. Sie ist teilweise durch EG-Recht und im übrigen - wegen Passagierschäden - durch §§ 50 f. LuftVG i.V.m. § 4 Abs. 1 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (MontÜG) und – wegen Güterschäden – durch § 4 Abs. 2 MontÜG angeordnet. Zur Harmonisierung der deutschen Luftverkehrshaftung mit dem neuen Montrealer Übereinkommen schreibt § 50 LuftVG in der Fassung des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. 2004 I S. 550) die nach dem Luftverkehrsgesetz bestehende Versicherungspflicht für die Passagierschadenshaftung fort und verpflichtet Luftfrachtführer auch über den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens hinaus, eine Versicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen Passagierschäden während einer geschuldeten Luftbeförderung zu unterhalten, soweit diese Versicherungspflicht nicht nach § 44 LuftVG subsidiär ist gegenüber anderweitig für diese Haftung schon normierten Versicherungspflichten. Diese Versicherungspflichten bedürfen der Konkretisierung, insbesondere hinsichtlich des Vertragsinhalts, d.h. der Mindestdeckung, hinsichtlich des Versicherers, des Nachweises der Versicherung und der Folgen des Fehlens einer ausreichenden Deckungsvorsorge.

B. Lösung

Soweit es die Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung wegen Passagierschäden betrifft, erfolgt die Konkretisierung durch diese Rechtsverordnung. Sie ergänzt die Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Konkretisierung der bisherigen Versicherungspflichten in der Luftverkehrshaftung und passt sie an. Soweit es die Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung wegen Güterschäden betrifft, erfolgt die Konkretisierung durch eine gesondert zu erlassende Verordnung über den Versicherungsschutz für Schäden an Gütern bei der internationalen Luftbeförderung.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Die durch die Verordnung konkretisierten Haftungsverbesserungen für Fluggäste sowie die Ausweitung der Versicherungspflichten lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Verbraucherpreise auswirken können.

10.08.04

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Sechste Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs- Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 10. August 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Sechste Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-
Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Sechste Verordnung
zur Änderung der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Vom

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 und 12 in Verbindung mit § 43 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 und § 50 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), von denen § 32 Abs. 1 zuletzt durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe a der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) und § 50 Abs. 1 Satz 1 durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550) geändert worden sind, sowie in Verbindung mit Artikel 11 des Gesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3093), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Fünften Abschnitt wie folgt gefasst:

„Fünfter Abschnitt

Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters und des Luftfrachtführers, Hinterlegung

Unterabschnitt 1: Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters,

Hinterlegung	§§	102 bis 102b
--------------	----	--------------

Unterabschnitt 2: Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers	§§	103 und 104
---	----	-------------

Unterabschnitt 3: Gemeinsame Vorschriften	§§	105 und 106“
---	----	--------------

2. In § 8 Abs. 2 Nr. 3 wird die Angabe „nach § 103 Abs. 4“ durch die Wörter „für den Luftfahrzeughalter nach § 106 Abs. 1“ und die Angabe „§ 105“ durch die Angabe „§ 102b“ ersetzt.

3. In § 10 Abs. 2 Satz 3 wird die Angabe „§ 104“ durch die Angabe „§ 102a“ ersetzt.

4. § 67 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muss die Angaben nach § 62 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 sowie die Nachweise nach § 62 Abs. 1 Nr. 8 bis 10 enthalten.“

5. In § 74 Abs. 4 werden nach dem Wort „unterliegen“ die Wörter „und mit denen keine Fluggäste befördert werden können“ eingefügt.

6. In § 95 Abs. 4 wird das Wort „Unfallversicherungsschutz“ durch das Wort „Haftpflichtversicherungsschutz“ ersetzt.

7. § 99 Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Werden im Geltungsbereich dieser Verordnung Fluggäste von ausländischen Luftfahrzeugen neu an Bord genommen, ist eine Bescheinigung darüber mitzuführen, dass eine deutschen Vorschriften entsprechende Haftpflichtversicherung zugunsten dieser Fluggäste besteht. Aus der Bescheinigung muss hervorgehen, dass die Höhe des Versicherungsschutzes den Anforderungen des § 103 genügt und der Versicherungsschutz für Hin- und Rückflug besteht. Die Bescheinigung muss entweder in deutscher, englischer, französischer oder spanischer Sprache ausgestellt sein. Absatz 4 Satz 3 ist entsprechend anzuwenden.“

8. Der fünfte Abschnitt wird wie folgt gefasst:

**„Fünfter Abschnitt
Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters und
des Luftfrachtführers, Hinterlegung**

Unterabschnitt 1

Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters, Hinterlegung

§ 102

Vertragsinhalt

- (1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrzeughalters muss die sich aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter und die berechtigten Besatzungsmitglieder ergebende Haftung decken.
- (2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Luftfahrzeugen, mit Ausnahme der in Absatz 3 bezeichneten, nach § 37 des Luftverkehrsgesetzes.
- (3) Bei Segelflugzeugen, Frei- und Fesselballonen, Drachen, Flugmodellen und nichtmotorgetriebenen Luftsportgeräten, die zu Übungs- und Vorführungszwecken sowie zum Abwerfen von Sachen verwendet werden, muss der Haftpflichtversicherungsvertrag mindestens für folgende Haftungssummen Deckung gewähren:
 1. für den Fall, dass eine Person getötet oder verletzt wird, bis zu 20 000 Euro Kapital; dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente;
 2. für den Fall, dass mehrere Personen durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt werden, unbeschadet der Grenze in Nummer 1 bis zu insgesamt 40 000 Euro Kapital; dies gilt auch für den Kapitalwert der als Entschädigung festgesetzten Renten;
 3. für den Fall, dass Sachen beschädigt werden, bis zu insgesamt 3 000 Euro.

Für Drachen, Flugmodelle und nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte ist Gruppenversicherung zulässig. Flugmodelle mit weniger als 5 kg Höchstgewicht, die nicht durch Verbrennungsmotore angetrieben werden, sowie nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte, die nicht zu Übungs- oder Vorführungszwecken oder zum Abwerfen von Sachen verwendet werden, sind von der Versicherungspflicht befreit.

§ 102a
Anzeigepflicht

Der Versicherer und der Versicherungspflichtige haben jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes sowie jede Beendigung des Versicherungsverhältnisses für die Haftpflichtversicherung des Halters eines Luftfahrzeugs, das einer Verkehrszulassung nach § 6 bedarf, der für die Verkehrszulassung zuständigen Stelle (§ 7) unverzüglich anzuzeigen.

§ 102b
Hinterlegung

Für die Sicherheitsleistung des Luftfahrzeughalters durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren gelten die Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Die Hinterlegung ist durch den Hinterlegungsschein nachzuweisen. Für die Höhe der zu hinterlegenden Summe gilt § 102 sinngemäß.

Unterabschnitt 2
Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers

§ 103
Vertragsinhalt

- (1) Unbeschadet des § 51 des Luftverkehrsgesetzes muss der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfrachtführers seine Haftung auf Schadensersatz wegen der in § 44 des Luftverkehrsgesetzes genannten Schäden bei der von ihm geschuldeten oder der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung decken.
- (2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme für den Fall der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes beträgt für jede Person 250 000 Rechnungseinheiten. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente. Für den Fall der verspäteten Beförderung eines Fluggastes bestimmt sich die Mindesthöhe der Versicherungssumme nach § 46 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes, für den Fall der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung von Reisegepäck nach § 47 Abs. 4 des Luftverkehrsgesetzes.

(3) Soweit sich die Haftung auf Schadensersatz nur aus dem Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts) (RGBl. 1933 II S. 1039) (Warschauer Abkommen) und dem Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, dem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1958 II S. 292) (Haager Protokoll) oder dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1160) ergibt, beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme für den Fall der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes für jede Person 250 000 Rechnungseinheiten, wenn die Haftungsbeschränkungen des Artikels 22 Abs. 1 nach Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der jeweils geltenden Fassung nicht gelten; im übrigen beträgt sie für diese Fälle und den Fall der verspäteten Beförderung eines Fluggastes für jede Person 27 355 Euro. Für den Fall der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme 27, 36 Euro für das Kilogramm, soweit sich die Haftung auf Schadensersatz nur aus den in Satz 1 genannten Übereinkünften ergibt. Beschränkt Artikel 22 Abs. 3 des Warschauer Abkommens in der jeweils geltenden Fassung die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast in seiner Obhut behält, beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme 548 Euro.

Für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Absatz 2 und 3 Satz 1 erster Halbsatz gilt § 49b des Luftverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 104

Versicherung für Güterschäden

Auf die Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung von Gütern sind die Bestimmungen dieses Abschnitts nicht anzuwenden.

Unterabschnitt 3 Gemeinsame Vorschriften

§ 105 Versicherer

- (1) Der Versicherungsvertrag ist mit einem Versicherer zu schließen, der zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt ist.

- (2) Absatz 1 gilt nicht für die Versicherungsverträge der Halter ausländischer Luftfahrzeuge nach § 99 Abs. 4 oder der ausländischen Halter deutscher Luftfahrzeuge, für die die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit gemäß § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes auf den ausländischen Staat übertragen wurde. Jedoch kann einer Versicherung des Halters eines Luftfahrzeugs nach Satz 1, welche mit einem Versicherer abgeschlossen wurde, der nicht zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt ist, die Anerkennung verweigert werden, wenn in dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist oder dem die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit nach § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes übertragen worden ist, eine mit einem Versicherer mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossene Versicherung eines deutschen Luftfahrzeugs nicht anerkannt wird. Für die Anerkennung einer Versicherung eines Luftfrachtführers nach § 99 Abs. 5, der die Luftbeförderung mit einem ausländischen oder einem deutschem Luftfahrzeug, für das die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit gemäß § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes auf den ausländischen Staat übertragen wurde, ausführt, gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend.

§ 106 Versicherungsbestätigung

- (1) Der Versicherer ist verpflichtet, dem Luftfahrzeughalter und dem Luftfrachtführer bei Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung kostenlos zu erteilen, die das Bestehen eines Haftpflichtversicherungsvertrages und die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Mindestdeckung nach § 102 oder § 103 bestätigt. Die Bestätigung muss Umfang und Dauer der Versicherung angeben. Liegt Gruppenversicherung vor, kann die

Bestätigung mit Ermächtigung des Versicherers vom Versicherungsnehmer selbst ausgestellt werden, wobei der Name und die Anschrift des Versicherers anzugeben sind.

- (2) Bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen ist als Versicherungsnachweis eine Bestätigung über die Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters mitzuführen, die den Anforderungen des Absatzes 1 genügt.
- (3) Bei der aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks ist als Versicherungsnachweis eine Bestätigung über die Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers mitzuführen, die den Anforderungen des Absatzes 1 genügt. Erfolgt die Luftbeförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer, ist nur die Bestätigung über die Versicherung seiner Haftung mitzuführen.
- (4) Die zuständigen Stellen können jederzeit die Vorlage der nach den Absätzen 2 und 3 mitzuführenden Versicherungsbestätigung, die Vorlage des Versicherungsscheins sowie den Nachweis über die Zahlung des letzten Beitrags verlangen.

9. § 108 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 Buchstabe e und der abschließende Satzteil der Nummer 5 werden wie folgt gefasst:

„e) § 106 Abs. 2 oder 3 Satz 1 die Bestätigung über die Haftpflichtversicherung beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder bei der Luftbeförderung nicht mitführt;“.

- b) In Nummer 13 Buchstabe c wird nach der Angabe „§ 99 Abs. 4 Satz 3“ die Angabe „, auch in Verbindung mit § 99 Abs. 5 Satz 4,“ eingefügt.

- c) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:

„14. als Versicherer oder Versicherungspflichtiger entgegen § 102a eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet;“.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung:

I. Allgemeiner Teil

Das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen), ratifiziert in Deutschland durch das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vom 6. April 2004 (BGBl. II S. 458), sieht in seinem Artikel 50 eine Verpflichtung der Vertragsstaaten vor, eine Deckungsvorsorge durch Versicherung der in dem Übereinkommen festgeschriebenen Haftung von Luftfrachtführern für Passagierschäden (unfallbedingte Personenschäden, Gepäckschäden, Schäden wegen verspäteter Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks) und Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust und verspätete Beförderung) bei Beförderungen im internationalen Luftverkehr vorzuschreiben. Diese Versicherungspflicht ist teilweise durch Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 i.V.m. Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i.d.F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 angeordnet, im übrigen - soweit es die Haftung wegen Passagierschäden betrifft - durch §§ 50 f. LuftVG i.V.m. § 4 Abs. 1 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr (MontÜG) und – soweit es die Haftung wegen Güterschäden betrifft - durch § 4 Abs. 2 MontÜG. Zur Harmonisierung der deutschen Luftverkehrshaftung mit der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen (im Folgenden: MÜ) sieht das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. 2004 I S. 550) umfangreiche Änderungen der luftverkehrsrechtlichen Passagierschadenshaftung im 2. Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes vor. Veranlasst durch die im Montrealer Übereinkommen für die dortige Haftung aufgegebene Versicherungspflicht, schreiben die durch dieses Gesetz neu gestalteten §§ 50 f. LuftVG dabei auch die nach dem Luftverkehrsgesetz schon bestehende Versicherungspflicht für die Passagierschadenshaftung fort und verpflichten - auch über den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens hinaus - grundsätzlich alle Luftfrachtführer, eine Versicherung zur Deckung ihrer Haftung - gleichviel aus welcher Vorschrift - wegen aller in § 44 LuftVG genannten Passagierschäden (unfallbedingte Personenschäden, Gepäckschäden, Schäden wegen verspäteter Beförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks) während der geschuldeten Luftbeförderung zu unterhalten, soweit diese Versicherungspflicht nicht nach § 44 LuftVG gegenüber anderweitig für diese Haftung schon normierten Versicherungspflichten subsidiär ist.

Diese Versicherungspflichten bedürfen der Konkretisierung, insbesondere hinsichtlich des Vertragsinhalts, d. h. vordringlich hinsichtlich der Höhe des Versicherungsschutzes, für den auch schon § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG auf eine Rechtsverordnung verweist, aber auch hinsichtlich des Versicherers, des Nachweises der Versicherung und der Folgen fehlender Deckungsvorsorge.

Schon nach geltendem Recht erfolgt die Konkretisierung der bestehenden luftverkehrsrechtlichen Versicherungspflichten zur Deckung der Drittschadenhaftung und der Passagierschadenshaftung durch die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, insbesondere in deren Fünften Abschnitt (§§ 102 ff.). Diese Vorschriften werden durch diese Änderungsverordnung angepasst und ergänzt, um die aus dem Montrealer Übereinkommen folgenden und die durch dieses Übereinkommen veranlassten Erweiterungen der luftverkehrsrechtlichen Passagierschadenshaftung durch eine Versicherung abzudecken, die im Schadensfall auch ausreichende Sicherheit bietet. Dabei werden die Vorschriften der §§ 102 ff. LuftVZO zum besseren Verständnis zugleich neu strukturiert.

Die Konkretisierung der Versicherungspflichten zur Deckung der Passagierschadenshaftung durch diese Verordnung orientiert sich inhaltlich bereits wesentlich an der soeben beschlossenen 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), die am 1. Mai 2005 in Kraft treten wird. Die Konkretisierung der Versicherungspflicht zur Deckung der Drittschadenshaftung durch diese Verordnung erfährt gegenüber dem bisherigen Recht zunächst keine inhaltlichen Änderungen. Die Bundesregierung beabsichtigt, eine vollständige Anpassung der Versicherungsanforderungen nach der LuftVZO an das neue EG-Recht gesondert und so rechtzeitig vorzulegen, dass mit dem neuen EG-Recht zugleich ein das europäische Recht ergänzendes und mit ihm harmonisiertes nationales Recht in Kraft treten kann (vgl. bereits Begründung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr, BT-Drs. 15/2359, S. 14).

Soweit es die Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung von Güterschäden nach § 4 Abs. 2 MontÜG betrifft, erfolgt die Konkretisierung durch eine gesondert zu erlassende Luftfrachtversicherungsverordnung.

Die Ermächtigungsgrundlage für diese Änderungsverordnung zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist in § 32 Abs. 1 Nr. 10 und Nr. 12 i.V.m. §§ 43 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 und 50 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes enthalten.

Die durch die Verordnung konkretisierten Haftungsverbesserungen für Fluggäste sowie die Ausweitung der Versicherungspflichten lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Verbraucherpreise auswirken können. Die Verordnung hat für den Bundeshaushalt keine finanziellen Auswirkungen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Nummer 1

Nummer 1 enthält die erforderlichen Anpassungen der Inhaltsübersicht.

Zu Nummer 2

Die Änderungen des § 8 Abs. 2 Nr. 3 sind redaktioneller Art. § 8 Abs. 2 regelt, welche Nachweise einem Antrag auf Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs beizufügen sind: Nach § 8 Abs. 2 Nr. 3 sind mit dem Antrag die Bestätigung über die Haftpflichtversicherung oder – bei Deckung durch Hinterlegung - der Hinterlegungsschein vorzulegen. Nach Änderung der Vorschriften über die Versicherungsbestätigung und die Hinterlegung im Fünften Abschnitt der LuftVZO (Nr. 8), werden mit dieser Änderung des § 8 Abs. 2 Nr. 3 die Verweisungen angepasst. Da der neue § 106 Abs. 1 LuftVZO neben der Drittschadens- auch die Passagierschadenshaftpflichtversicherung betrifft, musste zusätzlich klargestellt werden, dass dem Zulassungsantrag nur die die Drittschadenshaftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters betreffende Versicherungsbestätigung beizufügen ist. Denn die Zulassung bezieht sich nur auf den Betrieb des Luftfahrzeugs, für den die Passagierschadenshaftpflichtversicherung zunächst noch unerheblich ist. Und der die Verkehrszulassung beantragende Luftfahrzeughalter muss nicht notwendigerweise auch für die Passagierschadenshaftung versicherungspflichtiger Luftfrachtführer sein.

Zu Nummer 3

Die Änderung ist redaktioneller Art. In § 10 sind die Voraussetzungen der Rücknahme und des Widerrufs einer Verkehrszulassung geregelt. Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 3 ist die Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs u.a. dann zu widerrufen, wenn die Anzeige des Versicherers oder Versicherungspflichtigen eingeht, dass der Versicherungsschutz unterbrochen oder das Versicherungsverhältnis beendet ist. Nach Änderung der Vorschriften über die Haftpflichtversicherung und die Hinterlegung im Fünften Abschnitt der LuftVZO (Nr. 8), wird mit dieser Änderung die Verweisung angepasst.

Zu Nummer 4

Nachdem die obligatorische Passagierunfallversicherung (OPUV) mit dem am 28. Juni 2004 in Kraft getretenen Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts (BGBl. 2004 I, S. 550) entfallen und durch die obligatorische Passagierhaftpflichtversicherung ersetzt worden ist, ist § 67 Abs. 1 Satz 1 entsprechend anzupassen. Statt des Nachweises der OPUV sind künftig auch für die Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 2 LuftVG – weitergehend und wie bei dem Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach § 62 LuftVZO – sämtliche gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen nachzuweisen, gleichviel aus welchem Rechtsgrund die Versicherungspflicht folgt.

Zu Nummer 5

Die Änderung des § 74 Abs. 4 führt zu einer Einschränkung der Genehmigungsfreiheit von Luftfahrtveranstaltungen, auf solche Veranstaltungen, in deren Rahmen nicht Personen befördert werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Behörde den vorgeschriebenen Versicherungsschutz bei der Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen, in deren Verlauf Personen befördert werden, überprüfen kann. Die Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass die Versicherungspflicht für Passagierschäden auf alle Luftfrachtführer erstreckt wird. Damit sind auch Personenbeförderungen in solchen Luftfahrzeugen erfasst, die nicht der Verkehrszulassung nach § 6 LuftVZO bedürfen. Diese und die sie betreffende Versicherungspflicht unterlägen aber nach geltendem § 74 Abs. 4 nicht der administrativen Kontrolle, die bei Luftfahrtveranstaltungen mit zulassungspflichtigen Luftfahrzeugen die Einhaltung der Versicherungspflichten sichern kann. Im Hinblick auf die bei Luftfahrtveranstaltungen besondere Gefahrenlage ist es daher angemessen, auch für Luftfahrtveranstaltungen, bei denen

Personen in nicht zulassungsbedürftigen Luftfahrzeugen befördert werden, eine Genehmigungspflicht einzuführen. Durch die Vorlagepflicht nach Absatz 2 Nr. 4 ist es möglich, die Einhaltung von Versicherungspflichten jedenfalls bei Ereignissen zu ermöglichen, bei denen Personenbeförderungen der genannten Art in größerem Umfang vorgesehen sind.

Zu Nummer 6

Die Änderung ist redaktioneller Art. Nach § 95 Abs. 4 muss beim Antrag auf Erteilung der Einflugerlaubnis für ein ausländisches Luftfahrzeug im Gelegenheitsverkehr eine Bescheinigung über die vorgeschriebene Fluggastschadensversicherung vorgelegt werden, wenn im Inland Fluggäste neu aufgenommen werden sollen. In der bisherigen Fassung der §§ 95 Abs. 4, 99 Abs. 5 war dies eine Bescheinigung über die obligatorische Passagierunfallversicherung (OPUV). Nachdem die obligatorische Passagierunfallversicherung durch die obligatorische Passagierhaftpflichtversicherung ersetzt ist, ist der Wortlaut des § 95 Abs. 4 entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 7

Mit dieser Änderung wird § 99 Abs. 5, in dem auch schon bisher die Pflicht zum Mitführen von Versicherungsnachweisen für Passagierschäden in ausländischen Luftfahrzeugen geregelt war, an die neue Pflichtversicherung für Luftfrachtführer angepasst. Statt des bisher erforderlichen Nachweises über einen der deutschen obligatorischen Passagierunfallversicherung (OPUV) entsprechenden Unfallversicherungsschutz ist nach der Ersetzung dieses Versicherungsschutzes durch die obligatorische Haftpflichtversicherung für Passagierschäden jedenfalls ein Nachweis über einen deutschen Vorschriften entsprechenden Haftpflichtversicherungsschutz für Passagierschäden mitzuführen (Satz 1). Satz 2 spezifiziert die Anforderungen an den nachzuweisenden Versicherungsschutz: Er muss den Anforderungen des § 103 LuftVZO zur Mindestdeckung entsprechen und – wie bisher – für Hin- und Rückflug gelten. Satz 3 nimmt § 99 Abs. 4 Satz 2, letzter HS LuftVZO auf und fordert eine Bescheinigung in deutscher, englischer, französischer oder spanischer Sprache. Satz 4 erklärt § 99 Abs. 4 Satz 3 LuftVZO für entsprechend anwendbar, mit der Folge, dass ein ausländisches Luftfahrzeug, für das keine Bescheinigung über die Passagierschadensversicherung mitgeführt wird, nach seiner Landung solange nicht weiter betrieben werden darf, wie keine Haftpflichtversicherung für Passagierschäden abgeschlossen wird.

Zu Nummer 8

Kernstück der Änderungsverordnung ist die Neufassung der Regelungen des 5. Abschnitts über die Deckungsvorsorge bei Haftpflichtschäden im Luftverkehr.

Schon nach geltendem Recht werden die Versicherungspflichten für die Drittschadenshaftung und die Passagierschadenshaftung durch die Vorschriften des 5. Abschnitts (§§ 102 ff.) konkretisiert. Diese Vorschriften sind zu ergänzen und anzupassen, um die aus dem Montrealer Übereinkommen folgenden oder die durch dieses Übereinkommen bedingten Erweiterungen der luftverkehrsrechtlichen Passagierschadenshaftung durch eine Versicherung abzudecken, die im Schadensfall auch ausreichende Sicherheit bietet.

Dabei werden die Vorschriften der §§ 102 ff LuftVZO zum besseren Verständnis zugleich neu strukturiert:

Nach Wegfall der obligatorischen Passagierunfallversicherung (OPUV) konnte die sie betreffende Vorschrift (§ 106 LuftVZO a.F.) ebenso entfallen, wie ihre Nennung in der Überschrift des 5. Abschnitts. Sie heißt fortan: „Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters und des Luftfrachtführers, Hinterlegung“.

Sodann ist der 5. Abschnitt in drei Unterabschnitte unterteilt: Der 1. Unterabschnitt (§§ 102 – 102b) enthält die nur die Deckungsvorsorgeverpflichtung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden betreffenden Regelungen. Er ist daher „Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters; Hinterlegung“ überschrieben. Der 2. Unterabschnitt (§§ 103 – 104) enthält die nur die Deckungsvorsorgeverpflichtung des Luftfrachtführers für Schäden an im Luftfahrzeug beförderten Personen und ihrem Gepäck sowie für Verspätungsschäden betreffenden Regelungen und stellt klar, dass dieser Abschnitt der LuftVZO auf die Deckungsvorsorgeverpflichtung für Güterschäden keine Anwendung findet. Er ist daher „Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers“ überschrieben. Der 3. Unterabschnitt (§§ 105 – 106) enthält „gemeinsame Vorschriften“ für beide, in der LuftVZO konkretisierten Deckungsvorsorgeverpflichtungen.

Zu Nummer 8 (§ 102)

§ 102 enthält die Vorschriften über die Mindestversicherungsdeckung für die obligatorische Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters. Die Vorschrift entspricht § 103 Abs. 1 –

3 LuftVZO a.F., soweit dort die Mindestdeckung für die Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters geregelt war. Insoweit wird die Vorschrift gegenüber der bisherigen Rechtslage inhaltlich nicht geändert. Soweit in § 103 Abs. 1, 2 LuftVZO a.F. bisher die Mindestdeckung für die Passagierschadensversicherung des Luftfrachtführers geregelt war, hat dies im neuen § 103 Aufnahme gefunden. Die Regelungen des bisherigen § 103 Abs. 4 und 5 LuftVZO enthält nunmehr § 106.

Zu Nummer 8 (§ 102a)

Die Vorschrift hat für die Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters die Pflicht von Versicherern und Versicherungspflichtigen zum Gegenstand, Unterbrechungen und Änderungen des Versicherungsschutzes bei der für die Verkehrszulassung des Luftfahrzeugs zuständigen Stelle anzuzeigen. Sie entspricht – abgesehen von sprachlichen Klarstellungen und der Beschränkung auf zulassungspflichtige Luftfahrzeuge, für welche die Anzeige gegenüber der Zulassungsstelle auch nur Konsequenzen haben kann - § 104 LuftVZO a.F. Wird der nach § 7 zuständigen Stelle der Wegfall des Versicherungsschutzes des Luftfahrzeughalters für die Drittschadensversicherung angezeigt, hat diese Stelle nach § 10 Abs. 2 Satz 3 die Verkehrszulassung zu widerrufen. Die Verletzung dieser Anzeigepflicht bleibt nach § 108 Nr. 14 bußgeldbewehrt.

Für die Passagierschadensversicherung des Luftfrachtführers ordnet § 102a keine entsprechende Anzeigepflicht an. Dies ist auch nicht erforderlich: Die Verkehrszulassung ist von dem Bestehen der Passagierschadensversicherung nicht abhängig. Die Betriebsgenehmigung setzt sie zwar grundsätzlich voraus (§ 62 Abs. 1 Nr. 8, § 63 Abs. 2 Nr. 6, § 67 n.F.). Doch ist insoweit eine Anzeigepflicht bereits in § 64 normiert. Sie ist nach § 108 Nr. 9 ebenfalls bußgeldbewehrt.

Zu Nummer 8 (§ 102b)

§ 102b enthält § 105 LuftVZO a.F, soweit dort die Deckungsvorsorge des Luftfahrzeughalters für die Drittschadenshaftung durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren geregelt war. Inhaltliche Änderungen erfolgen nicht. Nachdem die Möglichkeit der Deckungsvorsorge durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren für die Passagierschadenshaftung des Luftfrachtführers entfallen ist (§ 50 LuftVG neu), konnten auch die diesbezüglichen Regelungen des § 105 LuftVZO a.F. entfallen.

Zu Nummer 8 (§ 103)

§ 103 enthält die Vorschriften über die Mindestversicherungsdeckung für die obligatorische Passagierschadensversicherung des Luftfrachtführers. Sie knüpft damit an § 103 Abs. 1 und 2 LuftVZO a.F. an, schreibt diese Regelungen aber im Hinblick auf die aus dem Montrealer Übereinkommen folgenden und die hierdurch veranlassten Erweiterungen der luftverkehrsrechtlichen Passagierschadenshaftung sowie im Hinblick auf die diesbezüglichen Versicherungspflichten (§§ 50 f. LuftVG i.V.m. § 4 Abs. 1 MontÜG, Artikel 50 MÜ) fort. Diese Versicherungspflichten werden durch den neuen § 103 hinsichtlich ihrer Mindestdeckung konkretisiert. Die Mindestdeckung für die Versicherungspflicht wegen Güterschäden richtet sich nicht nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, wie § 104 ausdrücklich klarstellt.

§ 103 enthält in seinem Absatz 1 die schon aus dem bisherigen Recht (§ 103 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO a.F.) bekannte Grundregel, dass die Pflichtversicherung des Luftfrachtführers seine Haftung für die Schäden aufgrund eines Vertrages beförderter Passagiere decken muss. Dem Vorbild des § 103 Abs. 2 LuftVZO a.F. folgend, enthält Absatz 2 eine Vorschrift über die Mindestversicherungssumme bei unbegrenzter Passagierschadenshaftung. Absatz 3 regelt die wegen der geringeren Haftungshöchstgrenzen des Warschauer Abkommenssystems notwendigen Einschränkungen der Mindestversicherungssumme. Absatz 4 regelt die Umrechnung der Rechnungseinheiten nach Absätzen 2 und 3 in Sonderziehungsrechte.

Absatz 1 knüpft diese Mindestdeckung an die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz wegen der in § 44 LuftVG genannten Schäden. Decken muss die Versicherung danach Schadensersatzansprüche, nicht indes Ansprüche, die auf andere Rechtsfolgen als Schadensersatz gerichtet sind. Decken muss die Versicherung weiterhin unfallbedingte Personenschäden von Fluggästen (Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung), Gepäckschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust) und Schäden wegen der verspäteten Beförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks nach näherer Konkretisierung des § 44 LuftVG. Ebenso wie für die Haftung nach dem Warschauer Abkommen (vgl. dazu Giemulla, in Giemulla/Schmid, WA, Art. 1 WA, Rdnr. 28, m.w.N.; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, S. 156), nach dem Montrealer Übereinkommen (Benkö/Kadletz, Unfallhaftpflicht in Luftverkehrssachen, S. 99), nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i.d.F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 und nach §§ 44 ff. LuftVG und ebenso wie für die Versicherungspflicht für Passagierschäden nach Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 i.V.m. Artikel 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i.d.F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 und nach § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG kommt

es gemäß Absatz 1 auch für die Mindestdeckung darauf an, dass der Schaden, dessen Ersatz sie decken soll, bei einer Luftbeförderung eingetreten ist, die aus Vertrag geschuldet wird - sei es eine Luftbeförderung, die der Schuldner selbst ausführt, sei es eine Luftbeförderung, zu deren Ausführung er sich – als vertraglicher Luftfrachtführer - eines ausführenden Luftfrachtführers i.S.d. § 48b Abs. 1 LuftVG, Artikel 39 MÜ, Artikel I Buchstabe c Zusatzabkommen zum WA von Guadalajara (ZAG) bedient. Schäden, die nicht in § 44 LuftVG genannt sind – solche, die in § 44 LuftVG nicht aufgelistet sind (z.B. Personenschäden, die nicht aus einem Unfall herrühren), die nicht bei einer Luftbeförderung eintreten oder die bei einer Luftbeförderung eintreten, die nicht vertraglich geschuldet ist, unterliegen keiner der vorgenannten Haftungen und keiner Pflicht zur Versicherung von Passagierschäden - nicht aus Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 i.V.m. Artikel 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i.d.F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 und nicht aus § 50 LuftVG (ggfs. i.V.m. § 4 Abs. 1 MontÜG). Absatz 1 gilt für jeden bei einer solchen Luftbeförderung für die genannten Schäden haft- und versicherungspflichtigen Luftfrachtführer - diejenigen, der die Luftbeförderung, die er dem Geschädigten schuldet, selbst ausführt, diejenigen, der die Beförderung, die er dem Geschädigten schuldet, durch einen anderen ausführen lässt (vertraglicher Luftfrachtführer) und diejenigen, der diese Beförderung ausführt (ausführender Luftfrachtführer) (vgl. §§ 48b Abs. 1, 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Artikel 39, 50 MÜ, Artikel I Buchstaben b, c ZAG). Jeder dieser Luftfrachtführer ist – vorbehaltlich der nachfolgenden Absätze des § 103 - versicherungspflichtig im Umfang seiner jeweiligen Haftung. Dies gilt allerdings nur, soweit sich nicht aus § 51 LuftVG ausnahmsweise Einschränkungen für den vertraglichen Luftfrachtführer ergeben, worauf § 103 Abs. 1 („Unbeschadet des § 51 des Luftverkehrsgesetzes“) ausdrücklich hinweist. Unerheblich ist es, aus welcher Vorschrift diese Haftung resultiert, soweit und solange die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung eine diese Haftungen deckende Versicherungspflicht konkretisiert. Dies gilt jedenfalls für alle Haftungen, für die § 50 LuftVG eine Versicherungspflicht unmittelbar vorsieht (Haftungen nach dem Warschauer Abkommenssystem oder dem Montrealer Übereinkommen, soweit für sie nicht bereits die EG-Verordnung Nr. 2407/92 i.V.m. EG-Verordnung Nr. 2027/97 i.d.F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 eine Versicherungspflicht vorsehen, und nach §§ 44 ff. LuftVG).

Da nach dem neuen zweistufigen Haftungskonzept des Montrealer Übereinkommens für Personenschäden, das auch der Personenschadenshaftung des Luftverkehrsgesetzes nach ihrer Harmonisierung durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (§ 45 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. § 49b LuftVG) zugrunde liegt, die 100 000 Sonderziehungsrechte übersteigende Haftung als Haftung für vermutetes Verschulden unbegrenzt ist, ist die Mindestversicherungssumme ausdrücklich festzuschreiben. Absatz 2 Satz 1 übernimmt insoweit die Mindestdeckungssumme nach der Entschließung der European Civil Aviation

Conference (ECAC) zur Harmonisierung der Mindestdeckungen in der Luftverkehrshaftpflichtversicherung in Europa vom 13. Dezember 2000 (ECAC/25-1) in Höhe von 250 000 Rechnungseinheiten (nach Absatz 4 i.V.m. § 49b LuftVG: 250 000 Sonderziehungsrechte). Dies entspricht auch der Mindestdeckungssumme, die in der soeben beschlossenen EG-Verordnung Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1) für die Passagierschadensversicherung vorgesehen ist, die am 1. Mai 2005 in Kraft treten wird. Anknüpfend an die entsprechende Haftungsregelung nach § 45 Abs. 2 Satz 2 LuftVG stellt Absatz 2 Satz 2 klar, dass diese Mindestversicherungssumme auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente gilt. Für die Mindestdeckungssumme bei der Versicherung von Schäden wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes verweist Absatz 2 Satz 3, 1. HS auf die entsprechende Haftungshöchstsumme des § 46 Abs. 2. Sie beträgt 4150 Rechnungseinheiten (nach Absatz 4 i.V.m. § 49b LuftVG: 4150 Sonderziehungsrechte) je Fluggast. Für die Mindestdeckungssumme bei der Versicherung von Gepäckschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust, verspätete Beförderung) verweist Absatz 2 Satz 3, 2. HS auf die entsprechende Haftungshöchstsumme des § 47 Abs. 4 LuftVG. Sie beträgt 1000 Rechnungseinheiten (nach Absatz 4 i.V.m. § 49b LuftVG: 1000 Sonderziehungsrechte) je Fluggast. Auch diese Regelungen folgen den Mindestdeckungssummen nach der soeben beschlossenen EG-Verordnung Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1).

Absatz 3 enthält Ausnahmen von den nach Absatz 2 maßgeblichen Mindestversicherungssummen: Nach Sätzen 1 und 2 wird die Mindestdeckung bei Schadensersatzhaftungen, die sich weiterhin ausschließlich nach dem Warschauer Abkommenssystem bestimmen, gegenüber Absatz 2 eingeschränkt. Denn von Luftfrachtführern, die nur nach dem Warschauer Abkommenssystem haften, kann keine ihre denkbare Haftung übersteigende Versicherung verlangt werden. Absatz 3 Satz 1, 2. HS und Satz 2 knüpfen für diesen Fall die Mindestversicherungssumme grundsätzlich an die Haftungshöchstgrenzen des Warschauer Abkommens (Artikel 22 Abs. 1 und 2), bemessen diese lediglich zur einfacheren Handhabung in Euro. Nur für die unbegrenzte Haftung bei Personenschäden nach Artikel 25, die nach dem Warschauer Abkommen allerdings nur bei absichtlicher oder leichtfertiger Schadensherbeiführung einsetzt, ist – insoweit Absatz 2 Satz 1 folgend – eine Mindestdeckung von 250 000 Rechnungseinheiten (nach Absatz 4 i.V.m. § 49b LuftVG: 250 000 Sonderziehungsrechte) vorgesehen (Absatz 3 Satz 1, 1. HS), um die Haftung auch in diesen Fällen durch eine angemessene Versicherungsdeckung zu sichern. Sind für Luftbeförderungen, die dem Warschauer Abkommenssystem unterfallen, aber zugleich die EG-Verordnungen Nr. 2407/92, Nr. 2027/97 und Nr. 889/2002 anwendbar und erweitern sie die Haftung des Luftfrachtfüh-

ners, muss sich die Mindestdeckung an dem erweiterten Haftungsumfang ausrichten. Absatz 3 Satz 1 und 2 stellen daher durch das Wort „nur“ ausdrücklich klar, dass diese Regelungen nur insoweit gelten, als sich die Haftung ausschließlich nach dem Warschauer Abkommenssystem und nicht auch zugleich nach EG-Recht richtet. Ebenfalls zur Vermeidung einer die Haftung übersteigenden Versicherung sieht Absatz 3 Satz 3 schließlich geringere Anforderungen an die Mindestdeckung für den Fall vor, dass Artikel 22 Abs. 3 des Warschauer Abkommens die Haftung für Gegenstände beschränkt, die der Fluggast in seiner Obhut behält. Auch hier knüpft die Mindestversicherungssumme an die Haftungshöchstgrenze des Warschauer Abkommens (Artikel 22 Abs. 3), bemisst diese lediglich zur einfacheren Handhabung in Euro.

Absatz 4 verweist für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Absatz 2 und Absatz 3 Satz 1, 1. HS auf die entsprechende Anwendung der für die Haftung maßgeblichen Vorschrift des § 49b LuftVG. Die Rechnungseinheit ist danach das Sonderziehungsrecht des internationalen Währungsfonds. Ein Sonderziehungsrecht entspricht 1, 21120 Euro (Stand: 26. Mai 2004).

Zu Nummer 8 (104)

§ 104 beschränkt sich auf die Klarstellung, dass die Regelungen des 5. Abschnitts der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung auf die Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung von Gütern – aus welcher Rechtsgrundlage sie auch folgt – nicht anzuwenden sind. Die Haftpflichtversicherung wegen dieser Schäden bestimmt sich nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 oder nach § 4 Abs. 2 MontÜG und der nach § 4 Abs. 3 MontÜG hierzu erlassenen Rechtsverordnung.

Zu Nummer 8 (§ 105)

Den bisherigen § 102 LuftVZO aufgreifend, regelt der neue § 105 die Anforderungen an den Versicherer. Er gilt sowohl für die Drittschadenshaftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters als auch für die Passagierschadenshaftpflichtversicherung des Luftfrachtführers.

Absatz 1 entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 102 Abs. 1 LuftVZO. Der Versicherungsvertrag ist von Luftfrachtführern, auf deren Beförderungsverpflichtung deutsches Recht

anwendbar ist, sowie von Haltern inländischer Luftfahrzeuge mit einem Versicherer abzuschließen, der zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt ist. Bei einem zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugten Versicherer besteht eine hinreichende Gewähr für eine werthaltige Deckung der gegen den Luftfrachtführer und den Luftfahrzeughalter gerichteten Ansprüche. Denn mit der in Deutschland wirksamen Befugnis zum Geschäftsbetrieb ist die Bonität des Versicherers im Wege der Versicherungsaufsicht Deutschlands oder eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sichergestellt.

Ein Versicherer ist zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt, wenn er eine von der zuständigen Versicherungsaufsichtsbehörde eines der genannten Staaten erteilte Erlaubnis hat und das Notifikationsverfahren in Deutschland durchlaufen hat. Dies ergibt sich aus den gesetzlichen Vorschriften, die zur Umsetzung des Artikels 7 der Richtlinie 73/239/EWG in der Fassung des Artikels 5 der Richtlinie 92/49/EWG (ABl. Nr. L 228 S. 1 – „Dritte Schadenrichtlinie“) und des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992 (ABl. Nr. L 1 S. 3 vom 3. Januar 1994) erlassen wurden (vgl. §§ 6 Abs. 1, 110a Abs. 1 VAG). Die Vorschrift des § 105 Abs. 1 genügt damit den Anforderungen an die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit sowie den diskriminierungsfreien Marktzugang entsprechend dem Urteil des EuGH vom 4. Dezember 1986 (Rs. 205/84; EuGHE 1986, 3755).

Die in Absatz 2 geregelte Gegenseitigkeit der Anerkennung von Verträgen mit ausländischen Versicherern wird gegenüber der bisherigen Rechtslage (§ 102 Abs. 2 LuftVZO a.F.) leicht modifiziert: Es erscheint nicht mehr zeitgemäß, einer Haftpflichtversicherung für die Drittschadenshaftpflicht mit einem Versicherer, dessen Sitz außerhalb der Europäischen Gemeinschaft liegt, die Anerkennung auch dann verweigern zu können, wenn in dem betreffenden Staat eine Versicherung anerkannt wird, die bei einem Versicherer mit Sitz innerhalb der Europäischen Gemeinschaft aber außerhalb Deutschlands besteht. Eine solche Regelung dürfte mit den Erfordernissen der Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit kaum vereinbar sein (vgl. Müller-Rostin, VersR 1992, 548). Durch die Neufassung korrespondiert das Gegenseitigkeitserfordernis nunmehr mit dem Kreis von Versicherern, bei denen ein in Deutschland zugelassenes Luftfahrzeug nach § 105 Abs. 1 regelmäßig versichert werden kann. Für die Versicherung der Luftfrachtführer, die Luftbeförderungen mit ausländischen Luftfahrzeugen ausführen, gilt die Vorschrift nach Satz 3 entsprechend. Dies entspricht geltendem Recht (§ 102 Abs. 3 LuftVZO a.F.). Den ausländischen Luftfahrzeugen werden darüber hinaus auch die in einem deutschen Register eingetragenen Luftfahrzeuge gleichgestellt, bei denen die völkerrechtliche Verantwortung und die damit verbundene Zuständigkeit gemäß § 3a LuftVG durch ein Verwaltungsabkommen auf die zuständige Stelle eines ande-

ren Staates übertragen worden ist. Teilweise sind die Halter solcher Luftfahrzeuge bislang gezwungen, Doppelversicherungen abzuschließen, weil deutsche und ausländische Vorschriften jeweils eine nationale Versicherung fordern. Da sich diese Luftfahrzeuge jedoch in der ausschließlichen Verfügungsgewalt eines ausländischen Unternehmers befinden und von ausländischen Stellen überwacht werden, unterscheidet sich ihr Einsatz nicht von anderen ausländischen Luftfahrzeugen. Aus diesem Grund erscheint es sachgerecht, von ausländischen Haltern nicht zu fordern, dass der Versicherungsvertrag mit einem in Deutschland zugelassenen Versicherer abgeschlossen sein muss.

Zu Nummer 8 (§ 106)

Die Vorschrift dient der Überprüfbarkeit des gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungsschutzes. Sie nimmt die bisherigen § 103 Abs. 4 und Abs. 5 Satz LuftVZO auf und enthält die notwendigen Erweiterungen und redaktionellen Anpassungen. Sie gilt für die Drittschadenshaftpflichtversicherung von Luftfahrzeughaltern und die Passagierschadenshaftpflichtversicherung von Luftfrachtführern gleichermaßen, sofern in der Vorschrift nicht ausdrücklich unterschieden wird.

Absatz 1 Satz 1 enthält die Pflicht zur kostenlosen Ausstellung eines Versicherungsnachweises, mit dem das Bestehen des Versicherungsschutzes in Höhe der für Luftfahrzeughalter oder Luftfrachtführer jeweils maßgeblichen Mindestdeckung bestätigt wird, wie dies bisher in § 103 Abs. 4 LuftVZO a.F. vorgesehen war. Die Änderungen sind durch die Neustrukturierung dieses Abschnitts bedingt und im Übrigen nur sprachlicher Natur. Die bisher nur bei zulassungsfreien Luftfahrzeugen nach § 103 Abs. 5 Satz 2 LuftVZO a.F. erforderlichen Angaben zu Umfang und Dauer der Versicherungsdeckung sind künftig in jede Bestätigung aufzunehmen. Deshalb wird die Bestätigung Angaben über die Laufzeit des Versicherungsvertrages und über die abgedeckten Schäden enthalten müssen. Ebenfalls wird die bisher nur bei zulassungsfreien Luftfahrzeugen nach § 103 Abs. 5 Satz 3 LuftVZO a.F. zugelassene Sonderregelung zur Ausstellung der Bestätigung bei Gruppenversicherung künftig für jede Bestätigung gelten. Sie kann über diesen Bereich hinaus aus praktischen Gründen erforderlich sein.

Soweit eine Versicherungsbestätigung nach Absatz 1 die Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden betrifft, wird der Versicherungsschutz durch ihre Vorlage bei der Zulassungsstelle (§ 8 Abs. 2 Nr. 3 LuftVZO) überprüft, wenn es sich um ein verkehrszulassungspflichtiges Luftfahrzeug handelt. Soweit eine Versicherungsbestätigung nach Absatz

1 die Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers für Passagierschäden betrifft, wird der Versicherungsschutz grundsätzlich durch die Vorlage bei der Genehmigungsstelle geprüft, wenn es sich um ein betriebsgenehmigungspflichtiges Luftfahrtunternehmen handelt (§ 62 Abs. 1 Nr. 8, § 63 Abs. 2 Nr. 6, § 67 n.F. LuftVZO). Erlischt der Versicherungsschutz, ist dies anzuzeigen (§ 102a n.F., § 64 LuftVZO), mit der Folge eines Widerrufs von Verkehrszulassung und Betriebsgenehmigung (§ 10 Abs. 2 Satz 3 LuftVZO, § 20 Abs. 3 LuftVG). Aber auch über diese behördlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren hinaus erscheint es zur Durchsetzung der gesetzlichen Versicherungspflicht notwendig, die Möglichkeit jederzeitiger behördlicher Kontrolle – beispielweise an Abflug- und Landeplätzen (Absatz 4) – zu gewährleisten. Dies gilt erst Recht, soweit eine behördliche Überprüfung und Sicherstellung des Versicherungsschutzes nicht schon in diesen Verfahren erfolgt, sei es, dass es sich um ein nicht verkehrszulassungspflichtiges Luftfahrzeug handelt, sei es, dass der Luftfrachtführer keiner Betriebsgenehmigung bedarf oder die Versicherung im Verfahren auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung ausnahmsweise nicht geprüft wird (z.B. die Versicherung für nicht unfallbedingte Gepäck- und Verspätungsschäden bei Luftbeförderungen durch Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind, Art. 3 Abs. 2 Satz 1 EG Verordnung Nr. 2407/92). Anknüpfend an § 105 Abs. 5 Satz 2 a.F. LuftVZO, dessen Regelung zum allgemeinen Prinzip ausgeweitet wird, sehen die Absätze 2 und 3 hierzu eine allgemeine Pflicht zum Mitführen der Versicherungsbestätigung vor:

Absatz 2 betrifft das Mitführen der Versicherungsbestätigung über die Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters. Sie ist bei jedem Betrieb jedes Luftfahrzeug mitzuführen – d.h. über § 103 Abs. 5 Satz 2 a.F. LuftVZO hinausgehend, künftig auch bei verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrzeugen. Die Mitführungspflicht ist – wie bisher – nach § 108 Nr. 5 Buchstabe e) bußgeldbewehrt.

Absatz 3 betrifft das Mitführen der Bestätigung über die Passagierschadensversicherung des Luftfrachtführers. Sie ist nach Satz 1 bei jeder vertraglich geschuldeten Luftbeförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks mitzuführen. Diese Mitführungspflicht ist nach dem neuen § 108 Nr. 5a bußgeldbewehrt. Absatz 3 Satz 2 behandelt den Fall, dass der vertraglich verpflichtete Luftfrachtführer die Beförderung durch einen anderen ausführen lässt (§ 48b LuftVG, Artikel 39 ff. MÜ, Zusatzabkommen von Guadalajara). Hier kann dem ausführenden Luftfrachtführer insbesondere in den Fällen, in denen der vertragliche Luftfrachtführer Pauschalreiseunternehmen ist, nicht zugemutet werden, auch dessen Versicherungsbestätigung mitzuführen. Ihm bleibt es daher nach dieser Vorschrift nachgelassen, nur den die Versicherung seiner Haftung als ausführender Luftfrachtführer bestätigenden Versicherungsnachweis mitzuführen. Damit aber gleichwohl die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführ-

ers sanktionsbewehrt ist, ist für diese Fälle eine neue Ordnungswidrigkeitenvorschrift bereits in § 58 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG eingefügt worden.

Absatz 4 enthält die Regelungen der bisherigen § 103 Abs. 5 Satz 1 und 4 und fasst sie zusammen: In den Fällen der Absätze 2 und 3 kann die Versicherungsbestätigung, im übrigen aber der Versicherungsschein und der Nachweis der letzten Beitragszahlung jederzeit von der zuständigen Stelle verlangt werden.

Zu Nummer 9

Die Änderungen betreffen die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten nach § 108 LuftVZO. Diese werden an die geänderten Verpflichtungen zur Mitführung von Versicherungsdokumenten angepasst. Ferner werden einige redaktionelle Anpassungen vorgenommen:

Nach der geänderten Nr. 5 Buchstabe e) handelt zunächst ordnungswidrig, wer beim Betrieb eines Luftfahrzeugs die Versicherungsbestätigung entgegen der Pflicht nach § 106 Abs. 2 nicht mitführt. Es handelt sich insoweit nur um eine redaktionelle Anpassung an die geänderte Mitführungspflicht. Da Nr. 5 Buchstabe e) bislang nur Verstöße gegen die Pflicht zum Mitführen der Bestätigung für die Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters betraf, musste die Vorschrift ergänzt und auch der Verstoß gegen die nach dem neuen § 106 Abs. 3 bestehende Pflicht zum Mitführen der Bestätigung für die Passagierschadensversicherung des Luftfrachtführers zur effektiven Durchsetzung der Versicherungspflicht bußgeldbewehrt werden. Diese Mitführungspflicht nach § 106 Abs. 3 Satz 1 setzt allerdings nicht schon bei jedem Betrieb, sondern erst bei der Luftbeförderung ein, weshalb zudem der abschließende Satzteil der Nr. 5 ergänzt werden musste.

Nr. 13 betrifft die Führer ausländischer Luftfahrzeuge. Für sie wird als neuer Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit die Fortsetzung des Luftfahrzeugbetriebs trotz fehlender Haftpflichtversicherung für Passagierschäden eingeführt.

Nr. 14, nach der die Nichtanzeige der Unterbrechung oder Beendigung des Versicherungsschutzes für die Drittschadensversicherung des Luftfahrzeughalters als Ordnungswidrigkeit bewehrt war, wird an den neuen § 102a angepasst und redaktionell überarbeitet.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift enthält gemäß Artikel 82 Abs. 2 des Grundgesetzes die übliche Inkrafttrensregelung.