

**27.05.05**

Vk

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

---

**Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-  
Ordnung****A. Problem und Ziel**

Die Europäische Gemeinschaft hat mit 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) (EG-Verordnung Nr. 785/2004) die Pflicht zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung zur Deckung luftverkehrsrechtlicher Drittschäden, Passagierschäden und Güterschäden neu geregelt.

Durch das Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) sind die durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 bedingten erforderlichen Änderungen des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes vorgenommen worden.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (sog. Denied Boarding VO) wurde den Mitgliedstaaten u. a. aufgegeben, eine nationale Durchsetzungs- und Beschwerdestelle einzurichten sowie Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung festzulegen.

Mit dieser Verordnung sollen nunmehr die notwendigen Anpassungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung an das Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften, an die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 und die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 durchgeführt werden sowie die noch verbleibenden Deckungslücken geschlossen werden. Des Weiteren müssen die Einzelheiten der nach § 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 6. April 2004 (Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz - MontÜG) (BGBl. I S. 550, 1027) zu unterhaltenden Haftpflichtversicherung für Güterschäden für den nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 noch verbleibenden Anwendungsbereich konkretisiert werden.

## **B. Lösung**

Durch die Verordnung wird zum einen die Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung wegen Güterschäden konkretisiert. Zum anderen werden mit dieser Verordnung die notwendigen Anpassungen an die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 und an das Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) vorgenommen. Schließlich werden durch die Verordnung Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegt.

## **C. Alternativen**

Keine

## **D. Finanzielle Auswirkungen**

### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Die Änderungen der Vorschriften über die Versicherungspflicht haben keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Der sich für das Luftfahrt-Bundesamt ergebende Personalmehrbedarf hinsichtlich der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wird mit drei Planstellen/Stellen angesetzt. Für den weiteren Mehrbedarf ist sichergestellt, dass dieser innerhalb des Luftfahrt-Bundesamtes aufgefangen wird oder durch eine finanzneutrale Umsetzung von Planstellen/Stellen innerhalb des Einzelplans 12 realisiert wird.

### **2. Vollzugaufwand**

Keiner

## **E. Sonstige Kosten**

Die durch die Verordnung konkretisierte Ausweitung der Versicherungspflichten lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Einzelpreise auswirken können. Die Erfüllung der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 enthaltenen Verpflichtungen kann – je nach Anzahl der Vorkommnisse – zu einer Kostenbelastung der Luftfahrtunternehmen führen, die zu einer geringfügigen Erhöhung der Einzelpreise führen kann. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**27.05.05**

Vk

**Verordnung**

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

---

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 27. Mai 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Neunte 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



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

Vom ....

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 12 und Abs. 5a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) sowie des § 4 Abs. 3 des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027), von denen § 32 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070), § 32 Abs. 5a des Luftverkehrsgesetzes zuletzt durch Art. 285 Nr. 7 Buchstabe e der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) und § 4 Abs. 3 des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, 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 die Verordnung vom 4. April 2005 (BGBl. I S. 992), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
  - a) Im Vierten Abschnitt wird die Angabe „11. (weggefallen) .... § 101“ gestrichen.
  - b) Die Angaben zum Fünften Abschnitt werden wie folgt gefasst:

„Fünfter Abschnitt

Haftpflichtversicherung

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Anwendungsbereich                           | § 101            |
| 2. Haftpflichtversicherung für Drittschäden    | § 102 und § 102a |
| 3. Haftpflichtversicherung für Fluggastschäden | § 103            |
| 4. Haftpflichtversicherung für Güterschäden    | § 104            |
| 5. Gemeinsame Vorschriften                     | §§ 105 bis 106a“ |

2. In § 8 Abs. 2 Nr. 3 werden die Wörter „oder der Hinterlegungsschein nach § 102b“ gestrichen.
3. Nach § 63 c wird folgender § 63d eingefügt:

**„§ 63d**

**Nichtbeförderung bei Überbuchung; Annullierung und Verspätung von Flügen**

Zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU Nr. L 46 S. 1) wird bestimmt:

1. Zuständige Stelle für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nach Artikel 16 Abs. 1 ist das Luftfahrt-Bundesamt. Es ist zugleich Beschwerdestelle nach Art. 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004;
  2. Das Luftfahrt-Bundesamt kann die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben notwendigen Auskünfte verlangen und Überprüfungen der Luftfahrzeuge und des Unternehmens durchführen;
  3. Die nach Artikel 14 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu erbringenden schriftlichen Hinweise und Angaben müssen in deutscher Sprache abgefasst sein; an Flugplätzen im Sinn des § 12 Abs. 1 des Verkehrsstatistikgesetzes sind die Hinweise und Angaben zusätzlich in englischer Sprache abzufassen;
  4. Die Luftfahrtunternehmen haben ihren Passagieren sowie dem Luftfahrt-Bundesamt auf Verlangen die für die Abwicklung von Ansprüchen und zur Entgegennahme von Beschwerden verantwortliche Stelle im Unternehmen mit allen notwendigen Kontaktangaben schriftlich mitzuteilen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann diese Angaben an Personen und Stellen, die ein berechtigtes Interesse nachweisen, weitergeben. Die Verfolgung von Ansprüchen und Beschwerden muss in deutscher Sprache möglich sein.“
4. Die Überschrift des Fünften Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Fünfter Abschnitt  
Haftpflichtversicherung“

5. Nach der Überschrift des Fünften Abschnitts wird folgende Überschrift eingefügt:  
„1. Anwendungsbereich“
6. Nach der Überschrift „1. Anwendungsbereich“ wird folgender § 101 eingefügt:

**„§ 101  
Anwendungsbereich**

Für die Haftpflichtversicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung einer nicht im Luftfahrzeug beförderten Person und der Zerstörung oder Beschädigung nicht im Luftfahrzeug beförderter Sachen (Drittschäden) sowie für die Haftpflichtversicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes durch einen Unfall, wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung seines Reisegepäcks (Fluggastschäden) und wegen der Zerstörung, der Beschädigung des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung von Gütern (Güterschäden) bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung gelten die Vorschriften dieses Abschnitts, soweit

1. die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,

2. die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung und

3. die 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) in der jeweils geltenden Fassung

nicht anwendbar sind oder keine Regelungen enthalten.“

7. Die bisherige Überschrift „1. Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters, Hinterlegung“ wird wie folgt gefasst:

„2. Haftpflichtversicherung für Drittschäden“

8. § 102 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag für Drittschäden muss die sich aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter ergebende Haftung decken.“

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „mit Ausnahme der in Absatz 3 bezeichneten,“ gestrichen und nach der Angabe „§ 37“ die Angabe „Abs. 1“ eingefügt.

- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für Drachen, Flugmodelle und nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte ist Gruppenversicherung zulässig.“

9. § 102a wird wie folgt gefasst:

„§ 102a

Anzeigepflicht

Der Versicherer und der Versicherungspflichtige haben jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes, jede Beendigung des Versicherungsverhältnisses und jede Erschöpfung der Deckungssumme der für die Verkehrszulassung zuständigen Stelle (§ 7) unverzüglich anzuzeigen, soweit dies ein Luftfahrzeug betrifft, das einer Verkehrszulassung nach § 6 bedarf.“

10. § 102b wird aufgehoben.

11. Die Überschrift „2. Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers“ wird wie folgt gefasst:

„3. Haftpflichtversicherung für Fluggastschäden“

12. In § 103 Abs. 1 werden die Wörter „des Luftfrachtführers seine Haftung“ durch die Wörter „für Fluggastschäden die Haftung des Luftfrachtführers“ ersetzt.



13. Nach § 103 wird folgende Überschrift eingefügt:

„4. Haftpflichtversicherung für Güterschäden“

14. § 104 wird wie folgt gefasst:

„§ 104

Versicherung für Güterschäden

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag für Güterschäden muss die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz nach dem Montrealer Übereinkommen wegen der in § 4 Abs. 2 des Montrealer – Übereinkommen- Durchführungsgesetzes genannten Schäden bei der von ihm geschuldeten oder der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung decken.

(2) Der Haftpflichtversicherungsvertrag nach Absatz 1 muss spätestens bei der Übernahme des Gutes vorliegen.

(3) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beläuft sich für den Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug betreibt oder führt, auf 17 Rechnungseinheiten je Kilogramm des beförderten Gutes. Für einen Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug weder betreibt noch führt, beläuft sich die Mindesthöhe der Versicherungssumme auf 600 000 Euro je Schadensereignis. Dieser Luftfrachtführer kann eine Begrenzung der Leistungen des Versicherers für alle innerhalb eines Versicherungsjahres verursachten Schäden vereinbaren; die Jahreshöchstleistung muss jedoch mindestens das Zweifache der Mindestversicherungssumme betragen.

(4) Soweit sich aus Artikel 23 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens nicht etwas anderes ergibt, gilt für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Absatz 3 § 431 Abs. 4 HGB entsprechend.

15. Die Überschrift „3. Gemeinsame Vorschriften“ wird wie folgt gefasst:

„5. Gemeinsame Vorschriften“

16. § 105 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Absatz 1 gilt nicht für die Versicherungsverträge hinsichtlich Drittschäden und Fluggast-schäden für ausländische Luftfahrzeuge nach § 99 Abs. 4 und 5 oder für deutsche Luftfahr-zeuge, für die die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit nach § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes auf den ausländischen Staat übertragen wurde. Jedoch kann der Ver-

sicherung eines Versicherungsnehmers 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 Union abgeschlossene Versicherung eines deutschen Luftfahrzeugs nicht anerkannt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten für die Anerkennung einer Versicherung nach § 104 entsprechend.“

17. § 106 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Luftfahrzeughalter und dem Luftfrachtführer“ durch das Wort „Versicherungspflichtigen“ ersetzt sowie die Wörter „nach § 102 oder § 103“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „des Luftfahrzeughalters“ durch die Wörter „für Drittschäden“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Gepäcks“ die Wörter „sowie von Gütern“, eingefügt und die Wörter „des Luftfrachtführers“ durch die Wörter „für Fluggastschäden oder Güterschäden“ ersetzt.

18. Nach § 106 wird folgender § 106a eingefügt:

„§ 106a  
Selbstbehalt

Die Vereinbarung eines Selbstbehaltes des Versicherungsnehmers ist zulässig. Der Selbstbehalt kann dem Anspruch des Dritten jedoch nicht entgegengehalten werden.“

19. § 108 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Absatz 1 Nr. 10 wird wie folgt gefasst:  
„10. entgegen § 63d Nr. 4 Satz 1 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht;“.

c) Es wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer als Luftfahrtunternehmer gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU Nr. L 46 S. 1) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 8 eine dort genannte Person nicht oder nicht richtig unterstützt,
2. entgegen Artikel 4 Abs. 3 oder Artikel 5 Abs. 1, jeweils in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 3, Artikel 8 oder Artikel 9, eine Ausgleichs- oder Unterstützungsleistung nicht oder nicht richtig erbringt,
3. entgegen Artikel 5 Abs. 2 eine Angabe zu einer anderweitigen Beförderungsmöglichkeit nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
4. entgegen Artikel 6 in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe a oder Artikel 9 eine Unterstützungsleistung nicht oder nicht rechtzeitig anbietet,
5. entgegen Artikel 10 einen Aufschlag oder eine Zuzahlung für die Verlegung in eine höhere Klasse erhebt oder bei Verlegung in eine niedrigere Klasse die Flugpreiserstattung nicht erbringt,
6. entgegen Artikel 11 Abs. 1 einer dort genannten Person bei der Beförderung nicht Vorrang gibt,
7. entgegen Artikel 11 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 9 eine Betreuungsleistung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erbringt,
8. entgegen Artikel 14 Abs. 1, auch in Verbindung mit Artikel 14 Abs. 3 oder § 63d Nr. 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nicht sicher stellt, dass bei der Abfertigung ein dort genannter Hinweis angebracht oder ein alternatives Mittel eingesetzt wird oder
9. entgegen Artikel 14 Abs. 2, auch in Verbindung mit Artikel 14 Abs. 3 oder § 63d Nr. 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, einen dort genannten Hinweis oder ein dort genannte Angabe nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig aushändigt oder ein alternatives Mittel nicht oder nicht rechtzeitig einsetzt.“

**Artikel 2**  
**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Begründung:**

**I. Allgemeiner Teil**

Mit der Verordnung sollen zum einen die Einzelheiten der nach § 4 Abs. 2 MontÜG zu unterhaltenden Haftpflichtversicherung für Güterschäden näher bestimmt werden:

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 Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust und verspätete Beförderung) bei Beförderungen im internationalen Luftverkehr vorzuschreiben.

In Ausführung dieser Vorschrift bestimmt § 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 6. April 2004 (Montrealer-Übereinkommens-Durchführungsgesetz - MontÜG) (BGBl. I S. 550, 1027) in der Fassung des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070), dass der Luftfrachtführer unbeschadet der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) und 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) verpflichtet ist, zur Deckung seiner Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen für die Zerstörung, die Beschädigung, den Verlust und die verspätete Ablieferung von Gütern während der von ihm geschuldeten oder der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung eine Haftpflichtversicherung zu unterhalten. Diese Versicherungspflichten bedürfen der Konkretisierung, insbesondere hinsichtlich des Vertragsinhalts. Die Konkretisierung erfolgt im wesentlichen durch Neufassung des § 104.

Zum anderen werden mit dieser Verordnung die notwendigen Anpassungen an die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 und das damit zusammenhängende Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) vorgenommen.

Schließlich werden die notwendigen Anpassungen an die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung

nung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (sog. Denied Boarding VO) vorgenommen:

1. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist am 17. Februar 2005 in Kraft getreten. In den Artikeln 4 bis 11 enthält die Verordnung bestimmte Leistungsverpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gegenüber ihren Passagieren im Falle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung sowie bei Annullierung oder größerer Verspätung von Flügen. Werden Fluggäste in einer niedrigeren Klasse als der ursprünglich gebuchten befördert, entstehen ebenfalls Ansprüche. Die Palette der Ansprüche reicht von pauschalen Ausgleichszahlungen über Ersatzbeförderungen, Flugpreiserstattungen, Betreuungsmaßnahmen wie Mahlzeiten und Erfrischungen bis zur Hotelunterbringung. Neben diesen auf Schadensersatz gerichteten Leistungen sind die Luftfahrtunternehmen nach Artikel 14 verpflichtet, die Fluggäste auf verschiedene Weise über ihre Rechte zu unterrichten.

2. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 legt auch den Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten auf: Nach Artikel 16 Abs. 1 der Verordnung muss jeder Staat eine Stelle bezeichnen, die für die Durchsetzung der Verordnung in dem betreffenden Land zuständig ist. „Gegebenenfalls ergreift diese Stelle die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Fluggastrechte gewahrt werden.“ Diese Stelle, oder eine sonstige zu benennende Stelle, ist nach Artikel 16 Abs. 2 auch Beschwerdestelle für Fluggäste wegen behaupteter Verstöße gegen die Verordnung.

Als Durchsetzungs- und Beschwerdestelle in Deutschland ist das Luftfahrt-Bundesamt bestimmt worden (vgl. Abschnitt II Zu Art. 1 Nr. 1).

3. Schließlich sind die Mitgliedstaaten gem. Artikel 16 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 verpflichtet, Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung festzulegen. „Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“ Der Sanktionierung durch deutsche Behörden unterliegen nach Artikel 16 Abs. 1 i.V.m. Artikel 3 Abs. 1 alle Luftfahrtunternehmen, die von Deutschland abgehende Flüge durchführen sowie deutsche und andere EU-Luftfahrtunternehmen, die Flüge aus einem Nicht-EU-Land nach Deutschland anbieten. Für Flüge innerhalb der EU ist grundsätzlich der Abflugstaat zuständig.

Für die Festlegung von Sanktionen kommen zwei Möglichkeiten in Betracht: Genehmigungsrechtliche Maßnahmen im Rahmen der behördlichen Aufsichtsführung über die Luftfahrtunternehmen und/oder Maßnahmen nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten.

3.1 Sanktionsmaßnahmen im Bereich der luftrechtlichen Genehmigungen werden in mehrfacher Hinsicht als problematisch angesehen. So bestehen erhebliche Schwierigkeiten, geeignete Nebenbestimmungen zu formulieren, die je nach Art und Schwere der Verstöße ein abgestuftes Handeln ermöglichen würden. Ein Entzug der Genehmigung als das härteste aller denkbaren Mittel wäre aber in der Regel nicht zu vertreten, so dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur schwer zu wahren wäre. Hinzu kommt, dass Eingriffe im Genehmigungsbereich gegenüber Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EU-Staaten auf Grund der bilateralen Luftverkehrsabkommen in der Regel erst nach Durchführung eines zeitraubenden förmlichen Konsultationsverfahrens mit der jeweiligen Regierung vorgenommen werden können und häufig das Risiko von entsprechenden Maßnahmen gegen deutsche Unternehmen im Heimatland des betreffenden Unternehmens in sich bergen. Die Verhängung von genehmigungsrechtlichen Sanktionen gegenüber Luftfahrtunternehmen aus EU-Staaten ist auch nicht frei von rechtlichen Bedenken. Einschränkungen der auf Grund von EG-Recht erteilten Genehmigungen sind nur im Rahmen der durch die jeweilige Verordnung gesetzten Grenzen zulässig. Anwendbar sind hier die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen und die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs. Die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 lässt gem. Artikel 6 Abs. 1 das Aussetzen oder den Widerruf der den Luftfahrtunternehmen erteilten Betriebsgenehmigung bei „schwerwiegendem standeswidrigem Verhalten“ der Personen, „die auf Dauer die tatsächliche Leitung der Geschäfte des Unternehmens übernehmen“ zu. Schwerwiegendes standeswidriges Verhalten ist der Unzuverlässigkeit der für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen im Sinne des § 20 Abs. 2 LuftVG gleichzusetzen. Diese ist immer dann gegeben, wenn „die betroffenen Personen nicht alles Erforderliche zum Schutze der Fluggäste *und des Flugpersonals* tun und die einschlägigen luftverkehrsrechtlichen *und luft-sicherheitsrechtlichen* Vorschriften nicht einhalten“ (Schladebach, NZV 2003, Heft 2 S. 74). Ist somit die Verletzung der Verpflichtungen aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 als schwerwiegendes standeswidriges Verhalten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 anzusehen, so können die daran anknüpfenden Sanktionen aber nur gegen deutsche Luftfahrtunternehmen ergriffen werden, da nur diese Inhaber einer von einer deutschen Behörde erteilten Betriebsgenehmigung sind. Unternehmen aus anderen EU-Staaten bedürfen zur Durchführung des Luftverkehrs nach/von Deutschland einer Streckengenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92. Diese Verordnung enthält keine Regelungen zu Widerruf und Aussetzung der Streckengenehmigung. Sie sieht in Artikel 8 Abs. 2 Möglichkeiten der Beschränkung der Ausübung von Verkehrsrechten lediglich in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Slot-Zuweisung vor. Luftfahrtunternehmen aus anderen EU-Staaten kön-

nen daher genehmigungsrechtlich mangels einer ausreichenden Rechtsgrundlage nicht belangt werden.

3.2. Verstöße gegen die Verordnung werden daher zweckmäßigerweise vorrangig durch eine Bußgeldbewehrung geahndet. Hierzu bietet § 58 Abs. 1 Nr. 13 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit einer entsprechenden Ergänzung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) gem. § 32 Abs. 5a LuftVG die geeignete Rechtsgrundlage. Lediglich in den Fällen, in denen eine Bußgeldverhängung wegen des begrenzten räumlichen Anwendungsbereichs des OWIG (§ 5) nicht möglich ist, muss auf die Sanktionierung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zurückgegriffen werden. Hierbei handelt es sich um von deutschen Luftfahrtunternehmen in Drittstaaten begangene Verstöße.

Allerdings ist zu bedenken, dass die Sanktionierung der Nichterfüllung zivilrechtlicher Ansprüche mittels einer Bußgeldbewehrung dem deutschen Recht grundsätzlich fremd ist. Im Vordergrund der vom europäischen Gesetzgeber gewollten Sanktionierung steht allerdings nicht die Durchsetzung einzelner individueller Leistungsansprüche, sondern die Erziehung der Luftfahrtunternehmen zu gesetzeskonformem Verhalten. Hieran besteht ein öffentliches Interesse. Ziel der Verordnung ist es, die von einer Überbuchung, Flugstreichung oder erheblichen Verspätung betroffenen Passagiere vor einem „Stranden“ am Flughafen und den damit verbundenen psychischen und physischen Beeinträchtigungen zu bewahren. Dieses Ziel kann nicht durch nachträgliche gerichtliche Durchsetzung einzelner Ansprüche (was selbstverständlich stets möglich ist), sondern nur durch die prohibitive Wirkung eines drohenden Bußgeldes erreicht werden. Darüber hinaus dient die Verordnung auch unmittelbar öffentlichen Zwecken, indem sie zur Aufrechterhaltung geordneter Verhältnisse am Flughafen, etwa bei Wetter bedingten Ausfällen mehrerer Flüge, beiträgt. Erfahrungsgemäß kommt es besonders dann zu kritischen Situationen am Flughafen, wenn Fluggesellschaften sich nicht um ihre Passagiere kümmern. Eine Bußgeldbewehrung ist das geeignete Mittel, um solchen Entwicklungen und damit Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vorzubeugen. Der eigentliche Anknüpfungspunkt für die Bußgeldbewehrung liegt in der Verletzung unternehmerischer Verhaltenspflichten. Die Bußgeldbewehrung dient somit im Wesentlichen der Durchsetzung öffentlicher Belange und ist daher geboten.

Wenn damit zugleich auch im privatrechtlichen Bereich liegende Wirkungen erzielt werden, ist das vom europäischen Gesetzgeber im Blick auf die besonderen Verhältnisse im grenzüberschreitenden Luftverkehr so gewollt. Die Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche beispielsweise gegenüber ausländischen Luftfahrtunternehmen oder von ausländischen Reisenden gegenüber hier ansässigen Unternehmen ist für die Betroffenen in der Regel mit erhöhtem Aufwand verbunden: sprachliche Barrieren sind zu überwinden, Verfahrensregeln zu beachten, schriftliche Nachweise vorzulegen, finanzielle Vorleistungen zu erbringen. Die



Verordnung will dazu beitragen, dass dem Flugreisenden solche zusätzlichen Belastungen bis hin zu gerichtlichen Auseinandersetzungen nach Möglichkeit erspart bleiben. Die Bußgeldbewehrung ist auch geeignet, Luftfahrtunternehmen davon abzuhalten, bestimmte geringwertige Leistungen (z. B. niedrige Ausgleichszahlungen, Betreuungen) im Vertrauen darauf, dass Passagiere diese nicht gerichtlich durchsetzen würden, nicht zu erbringen. Das Unternehmen muss damit rechnen, dass Fluggäste sich in solchen Fällen bei der zuständigen Beschwerdestelle beschweren würden mit der Folge der wahrscheinlichen Verhängung eines empfindlichen Bußgeldes.

Im Übrigen enthält auch das deutsche Sanktionsrecht bereits Normen, die dem Einzelnen bei der Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche Erleichterungen bringen (z.B. §§ 142, 170 StGB, § 39 Abs. 1 Ziff. 8 i.V.m. § 33 BJagdG). Die Änderungsverordnung schafft daher nichts grundlegend Neues. Auch andere europäische Staaten (z.B. Großbritannien, Frankreich) sehen die Ahndung von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 mittels Geldstrafe bzw. Geldbuße vor.

Die Verankerung der Sanktionierung im Ordnungswidrigkeitenrecht erlaubt gezieltes und am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit orientiertes Vorgehen gegen das Fehlverhalten eines Luftfahrtunternehmens und ist das geeignetere Mittel zur Erfüllung der Verpflichtungen Deutschlands gegenüber dem europäischen Gesetzgeber.

Die durch die Verordnung konkretisierte Ausweitung der Versicherungspflichten lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Einzelpreise auswirken können. Die Erfüllung der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 enthaltenen Verpflichtungen kann – je nach Anzahl der Vorkommnisse – zu einer Kostenbelastung der Luftfahrtunternehmen führen, die zu einer geringfügigen Erhöhung der Einzelpreise führen kann. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Der sich für das Luftfahrt-Bundesamt ergebende Personalmehrbedarf hinsichtlich der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wird mit drei Planstellen/Stellen angesetzt. Für den weiteren Mehrbedarf ist sichergestellt, dass dieser innerhalb des Luftfahrt-Bundesamtes aufgefangen wird oder durch eine finanzneutrale Umsetzung von Planstellen/Stellen innerhalb des Einzelplans 12 realisiert wird.

## **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

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

#### *Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)*

Durch das Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) wurden die Ermächtigungsgrundlagen der §§ 4 Abs. 3 MontÜG und § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 12 LuftVG neu gefasst:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Einzelheiten auch der nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft zu unterhaltenden Haftpflichtversicherungen zu regeln. Somit wird ausdrücklich die Möglichkeit eröffnet, konkretisierende Bestimmungen zu der sich aus der Verordnung (EG) Nr. 785 ergebenden Versicherungspflicht durch Rechtsverordnung vorzusehen.

Dies bedeutet konkret, dass die Regelungen der §§ 102 bis 106 nunmehr nicht nur die Versicherungspflicht für die Passagier-, Dritt und Güterschadenshaftung konkretisieren können, die ihre Grundlage außerhalb des EG-Rechts hat, sondern erstmals auch nach der Verordnung Nr. 785/2004 noch verbleibende Regelungslücken für die Versicherungspflichten, die aus dieser EG-Verordnung erwachsen, durch die Regelungen der LuftVZO geschlossen werden können.

Hierzu wird der Fünfte Abschnitt insgesamt umgestaltet. Die Vorschriften werden so strukturiert und formuliert, dass sie geeignet sind, die Versicherungspflicht sowohl für die nach der VO (EG) Nr. 785/2004 Versicherungspflichtigen als auch für die nur nach nationalem Recht, d.h. in den vom EG-Recht belassenen Regelungslücken näher auszugestalten.

Möglich ist dies dadurch, dass nicht länger an den Haftpflichtigen, sondern vielmehr, wie die VO (EG) Nr. 785/2004, an die Haftung angeknüpft wird. Die bisherigen Unterabschnitte „Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters“ und „Haftpflichtversicherung des Luftfrachtführers“ werden ersetzt durch neue Unterabschnitte, die jeweils die Haftpflichtversicherung für Drittschäden, für Fluggastschäden und für Güterschäden zum Gegenstand haben.

Schließlich werden durch den Wegfall von § 102b weitere Anpassungen der Inhaltsübersicht erforderlich (vgl. Begründung zu Nummer 4).

#### *Zu Nummer 2 (§ 8 Abs. 2 Nr. 3)*

Folgeänderung der Aufhebung des § 102 b (siehe Begründung zu Nummer 4).

*Zu Nummer 3 (§63d)*

Mit der Vorschrift werden der nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 benannten zuständigen nationalen Stelle die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Befugnisse eingeräumt. Die Vorschrift entspricht § 65.

Als zuständige Behörde für die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (Artikel 16 Abs. 1) einschließlich Verhängung der notwendigen Sanktionen kann nur eine Behörde in Betracht kommen, die mit den besonderen Verhältnissen im nationalen und internationalen Luftverkehr vertraut ist. In Deutschland erfüllt diese Voraussetzung das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), welches durch Organisationserlass des Bundesministeriums für Verkehr vom 31.02.05 zur Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für alle Luftfahrtunternehmen bestimmt wurde, deren Luftfahrzeuge nicht ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Soweit Luftfahrtunternehmen ausschließlich nach Sichtflugregeln operieren, ist das Bundesland, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, zuständige Genehmigungsbehörde (§ 31 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG). Da solche Unternehmen in der Regel kaum Luftverkehr betreiben, der Haftungsfälle nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auslösen würde, wird aus praktischen Gründen davon abgesehen, den Ländern Zuständigkeiten für die Sanktionierung der EG-Verordnung zu übertragen. Außerdem haben einige Bundesländer kürzlich die Rückübertragung der Genehmigungsaufgaben auf den Bund (LBA) beantragt. In Anlehnung an die im Genehmigungsbereich bestehende gesetzliche Zuständigkeitsregelung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) mit Organisationserlass vom 16. Februar 2005 das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Stelle gemäß Artikel 16 Abs. 1 der EG-VO bestimmt.

Die vorstehenden Ausführungen gelten sinngemäß auch für die Bestimmung der Beschwerdestelle gem. Artikel 16 Abs. 2 der EG-Verordnung. Zur Gewährleistung einer sachgerechten Beurteilung der Beschwerden und daraus ggfs. abzuleitender Sanktionen empfiehlt es sich, das Luftfahrt-Bundesamt auch mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe zu betrauen.

Das LBA ist auch zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

§ 63d bestimmt darüber hinaus, dass Aushänge und Passagierinformationen in deutscher Sprache erfolgen müssen. An den größeren Flughäfen in Deutschland (mehr als 150.000 Ein- und Aussteiger jährlich) sind die Informationen mit Rücksicht auf die der deutschen Sprache nicht mächtigen Reisenden zusätzlich in englischer Sprache vorzuhalten. Die Abgrenzung wird zweckmäßigerweise in Anlehnung an die in § 12 des Verkehrsstatistikgesetzes vorgenommene Kategorisierung der Flughäfen getroffen. Weiterhin wird zur Erleichterung der Geltendmachung von Ansprüchen festgelegt, dass der Schriftwechsel mit dem jeweiligen Luftfahrtunternehmen in Deutsch möglich sein muss. Ebenso sind die erforderlichen Adressen bereitzustellen.

*Zu Nummer 4 (Überschrift des Fünften Abschnittes)*

siehe Begründung zu Nummer 1.

*Zu Nummer 5 (Überschrift Unterabschnitt 1)*

siehe Begründung zu Nummer 7.

*Zu Nummer 6 ( § 101)*

Der neue § 101 regelt den Anwendungsbereich des Abschnittes über die Haftpflichtversicherung. Zur Klarstellung bestimmt § 101, dass die Vorschriften der §§ 102 nur dann zur Anwendung gelangen, wenn Verordnungen der Gemeinschaft nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten. Die Vorschrift ist dem neuen § 44 LuftVG nachgebildet.

Nach In-Kraft-Treten der Verordnung (EG) 785/2004 verbleibt damit für die §§ 102 ff. ein geringer Anwendungsbereich. Soweit beispielsweise die Mindestdeckungssummen für die Versicherungen in EG-Verordnungen geregelt sind, sind diese maßgeblich.

*Zu Nummer 7 (Überschrift Unterabschnitt 2)*

Siehe Begründung zu Nummer 1.

*Zu Nummer 8 Buchstabe a ( § 102 Abs. 1)*

Wie in der VO (EG) 785/2004 wird durch die Änderung nunmehr an die Art der Haftung angeknüpft, und nicht mehr an die Halterschaft. Es handelt sich um eine rein strukturelle Änderung. Der Anwendungsbereich wird durch die Änderung nicht erweitert.

*Zu Nummer 8 Buchstaben b und c ( § 102 Abs. 2 und 3)*

Mit der Neufassung des § 43 LuftVG durch das Gesetz zur Anpassung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) ist die Ermächtigung des § 43 Abs. 4 entfallen, durch Rechtsverordnung Ausnahmen von der Versicherungspflicht für Luftfahrzeuge vorzusehen, die keiner Verkehrszulassung bedürfen und deren Aufstieg keiner Erlaubnis bedarf. In der Begründung zu der Neufassung des § 43 LuftVG (BT-Drucksache 15/4637) heißt es dazu: „Es ist kein sachlicher Grund erkennbar, der es rechtfertigen könnte, die bisher auf § 43 Abs. 4 LuftVG gestützten Befreiungen von der Versicherungspflicht nach § 102 Abs. 3 LuftVZO ebenso wie die hiernach stark reduzierten Mindestdeckungen beizubehalten. Teilweise werden die hiernach privilegierten Luftfahrzeuge ohnehin bereits von der EG-Verordnung Nr. 785/2004 einer Versicherungspflicht unterworfen. Im übrigen haben der 32. Verkehrsgerichtstag 1994 (32. VGT 1994, Entschließung AK VIII, S. 14) und ihm folgend

auch die Literatur (Müller-Rostin, in: Giemulla/Schmid, LuftVOen, § 103 LuftVZO, Rdnr. 6) bereits eine Anpassung an die Haftungsgrenzen des § 37 LuftVG gefordert, da sämtliche der nach § 102 Abs. 3 LuftVZO privilegierten Luftfahrzeuge uneingeschränkt der strengen Gefährdungshaftung bis zur vollen Höhe der Haftungsgrenzen des § 37 LuftVG unterlägen. Unter dem Gesichtspunkt des Opferschutzes, dessen Stärkung eine Pflichtversicherung zum Ziel hat, erscheint daher eine Privilegierung nicht länger vertretbar. Auch die Versicherungswirtschaft sieht diese Regelung als unzureichend an (Müller-Rostin, aaO, Rdnr. 6).“

Als Folgeänderung entfallen damit die auf § 43 Abs. 4 LuftVG a.F. gestützten Befreiungen sowie die hiernach reduzierten Mindestdeckungen nach § 102 Abs. 3.

Weiter erhalten bleibt lediglich die Möglichkeit des Abschlusses einer Gruppenversicherung für bestimmte Luftfahrzeuge, die ein geringes Gefährdungspotential aufweisen. Es wäre mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht zu vereinbaren, wenn jedes dieser Luftfahrzeuge einzeln gemäß § 102 Abs. 1 in Verbindung mit § 37 Abs. 1 Nr. a LuftVG mit einer Mindestdeckungssumme von 750 000 Rechnungseinheiten zu versichern wäre.

Da die EG-Verordnungen keine Regelungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Gruppenversicherungen enthalten, findet nach § 101 diese Vorschrift auch dann Anwendung, wenn sich die Versicherungspflicht sowie die Mindestdeckungssummen nach dem EG –Recht bestimmen.

#### *Zu Nummer 9 ( § 102a)*

Zum einen wird § 102 a strukturell angepasst, indem auch hier an die Art der Haftung angeknüpft wird. Soweit die EG-Verordnung 785/2004 hinsichtlich der Drittschadenshaftung keine Regelung der Anzeigepflicht enthält, ist § 102a auch für die sich nach der EG-Verordnung bestimmenden Versicherungspflichten für Drittschäden maßgeblich.

Außerdem wird die Anzeigepflicht auch für den Fall eingeführt, dass die Deckungssumme erschöpft ist:

Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EG) 785/2004 sieht für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen oder ein Luftfahrzeugbetreiber „zu irgendeinem Zeitpunkt keine Versicherungsdeckung für jeden einzelnen Unfall für die Haftung gegenüber Dritten aus Schäden durch Kriegs- oder Terrorrisiken erlangen“ kann, die Möglichkeit vor, der Pflicht zur Vorhaltung einer Mindestversicherung für diese Risiken „durch eine Versicherung über eine Gesamthaftungssumme“ nachzukommen.

Auch bei einer solchen Aggregatversicherung muss aber jederzeit sichergestellt sein, dass diese speziell für Kriegs- und Terrorrisiken vereinbarte Gesamthaftungssumme mindestens den in Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) 785/2004 festgelegten Mindestversicherungsbeträgen entspricht (Art. 7 Abs. 1 Satz 3). Bei der Aggregatversicherung wird als aus-

reichend erachtet, dass mindestens ein Schadensfall von den Mindestversicherungssummen abgedeckt ist.

Für den Fall, dass es während des vereinbarten Zeitraums zu einer Erschöpfung dieser Mindestversicherungssumme infolge eines kriegs- oder terrorbedingten Schadensereignisses kommen sollte, sind der Versicherer und der Versicherungspflichtige verpflichtet, dies der für die Verkehrszulassung zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen.

*Zu Nummer 10 (§ 102b)*

Die Aufhebung von § 102b ist eine Folgeänderung der durch das Gesetz zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) vorgenommenen Neufassung des § 43 LuftVG. Mit der Neufassung des § 43 LuftVG ist die Möglichkeit entfallen, Deckungsvorsorge durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren zu erbringen.

*Zu Nummer 11 (Überschrift Unterabschnitt 3)*

Siehe Begründung zu Nummer 1.

*Zu Nummer 12 (§ 103 Abs. 1)*

Wie in der VO (EG) 785/2004 wird durch die Änderung nunmehr an die Art der Haftung angeknüpft. Es handelt sich um eine rein strukturelle Änderung. Der Anwendungsbereich wird durch die Änderung nicht erweitert.

*Zu Nummer 13 (Überschrift Unterabschnitt 4)*

Siehe Begründung zu Nummer 1.

*Zu Nummer 14 (§ 104)*

§ 104 enthält die Vorschriften über die Mindestversicherungsdeckung für die obligatorische Güterschadensversicherung.

Absatz 1 knüpft diese Mindestdeckung an die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz wegen der in § 4 Abs. 2 des Montrealer-Durchführungsgesetzes genannten Schäden. Von § 104 erfasst werden nur solche Luftfrachtführer, die eine unter das Montrealer Übereinkommen fallende internationale Beförderung schulden oder ausführen. Luftfrachtführer ist dabei sowohl der vertragliche Luftfrachtführer als auch der ausführende Luftfrachtführer im Sinne von Artikel 39 Montrealer Übereinkommen. Der Spediteur, der nicht zugleich als Luftfrachtführer im Sinne des Montrealer Übereinkommens anzusehen ist, sondern lediglich aufgrund der Rechtsfolgenverweisung der §§ 458 bis 460 HGB dem Luftfrachtführer haftungsrechtlich gleichgestellt ist, ist dagegen nicht von der Verordnung erfasst und damit auch nicht versicherungspflichtig.

Der Versicherungsvertrag muss nach Absatz 2 spätestens bei Beginn der Beförderung, d.h. im Zeitpunkt der Übernahme des Gutes zur Beförderung abgeschlossen sein. Der Versicherungsschutz muss sich dabei auf die Haftpflichtgefahren erstrecken, die sich aus der vom Luftfrachtführer geschuldeten Luftbeförderung ergeben. Versichert werden muss mithin die Gefahr, wegen Güter- oder Verspätungsschäden, die während der Luftbeförderung entstanden sind, nach den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens in Anspruch genommen zu werden.

Absatz 3 bestimmt den Deckungsumfang der abzuschließenden Versicherung. Nach Satz 1 soll die für Luftfahrtunternehmen geltende Mindestversicherungssumme mit dem Betrag übereinstimmen, bis zu dem das Unternehmen nach dem Montrealer Übereinkommen maximal haftet. Dieser Betrag bestimmt sich nach Artikel 22 Abs. 3 und 4 Montrealer Übereinkommen. Danach haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung bei der Beförderung von Gütern bis zu einem Betrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm des betroffenen Gutes. Die Regelung gilt allerdings grundsätzlich nur für Personen, die ein Luftfahrzeug betreiben oder führen.

Bei einem Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug weder betreibt oder führt, handelt es sich insbesondere um die Fälle, wo ein Spediteur als Luftfrachtführer im Sinne des Montrealer Übereinkommens anzusehen ist. Für diesen Luftfrachtführer kann nach Satz 2, da dieser im Regelfall auch unter § 7a Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) fällt und auch nach dieser Vorschrift ihre Haftung wegen Güter- und Verspätungsschäden zu versichern hat, die Mindestversicherungssumme gelten, die in § 7a GüKG in der Fassung des Ersten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. 1 S. 2302) genannt ist. Dadurch soll ihm die Möglichkeit eröffnet werden, durch ein und dieselbe Versicherungspolice auch Haftpflichtgefahren aus Luftbeförderungen zu versichern. Dies erleichtert es den Unternehmen, ohne großen Aufwand ihren gesetzlichen Versicherungspflichten nachzukommen. Da sämtliche Haftpflichtrisiken eines Speditionsbetriebes in einer Versicherungspolice zusammengefasst sind, müssen die bestehenden Verträge allenfalls geringfügig angepasst werden.

Die vorgesehene Mindestversicherungssumme von 600 000 Euro kann im Einzelfall möglicherweise unter der im Montrealer Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstsumme liegen, die 17 Sonderziehungsrechte je Kilogramm des verloren gegangenen, beschädigten oder verspätet ausgelieferten Gutes beträgt (Artikel 22 Abs. 3 und 4 MÜ). Zu denken ist hier etwa an einen durch eine Verspätung verursachten Großschaden, für den ein vertraglicher Luftfrachtführer einzustehen hat, der die Beförderung nicht ausgeführt hat. Da in diesem Falle jedoch gemäß Artikel 45 MÜ neben diesem Luftfrachtführer noch das Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung tatsächlich ausgeführt hat, unmittelbar in Anspruch genommen

werden kann, und dieses Luftfahrtunternehmen auch über eine Versicherungsdeckung in Höhe der im Montrealer Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstsumme verfügen muss, erscheint die vorgeschlagene Mindestversicherungssumme ausreichend. Dies gilt umso mehr, als in dem hier angeführten Beispiel das Luftfahrtunternehmen als der ausführende Luftfrachtführer regelmäßig im Innenverhältnis gegenüber seinem Vertragspartner regresspflichtig sein wird. Die Regelung des Satz 2, 2. Halbsatz ermöglicht dem Luftfrachtführer mit dem Versicherer zu vereinbaren, dass der Versicherer seine Gesamtleistung für alle Schadenereignisse eines Versicherungsjahres auf eine Versicherungssumme begrenzt, die bei mindestens 1,2 Mio. Euro liegt.

Die Bestimmungen des § 104 kommen nach § 101 in Übereinstimmung mit § 4 Abs. 2 MontÜG nur insoweit zum Tragen, als das Europäische Gemeinschaftsrecht keine Regelungen enthält.

Damit ist der Anwendungsbereich der Absätze 1 und 2 sehr begrenzt. Er erstreckt sich insbesondere nur noch auf folgende Fälle:

- Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen verspäteter Beförderung von Gütern

(Verspätungsschäden sind weder von der Verordnung 2407/92 noch der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 umfasst)

- Deckung der Haftung auf Schadensersatz, die von der Versicherungspflicht nach der Verordnung 2407/92 und der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 nicht umfasst ist

(Luftfrachtführer, der keiner Betriebsgenehmigung nach der EG-VO 2407/92 und nicht unter die VO (EG) Nr. 785/2004 fallen, es sind dies die Luftfrachtführer, die ein Luftfahrzeug weder betreiben noch führen, also beispielsweise Speditionsunternehmen, die als Luftfrachtführer im Sinne des MÜ gelten)

Da zum Abschluss der Haftpflichtversicherung gemäß § 4 Abs. 2 MontÜG bzw. nach den Verordnungen des Gemeinschaftsrechts eine gesetzliche Verpflichtung besteht, gelten die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

Nach Absatz 4 gilt für die Umrechnung der Rechnungseinheit § 431 Abs. 4 HGB entsprechend, soweit sich aus Artikel 23 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens nicht etwas anderes ergibt. Die Vorschrift wurde aus § 3 MontÜG übernommen. Sie gewährleistet den Gleichlauf zwischen Haftungshöchstbetrag und Mindestversicherungssumme.

*Zu Nummer 15 (Überschrift Unterabschnitt 5)*

Siehe Begründung zu Nummer 1.



*Zu Nummer 16 (§ 105 Abs. 2)*

Zum einen wird durch die Änderung nunmehr an die Art der Haftung angeknüpft. Zum anderen wird durch die Verweisung auf § 104 Abs. 1 sichergestellt, dass die Sätze 1 und 2 des Absatzes 2 auch auf Versicherungsverträge für Güterschäden anwendbar sind:

Grundsätzlich muss es sich bei dem Versicherungsunternehmen um ein Unternehmen handeln, das im Inland zum Geschäftsbetrieb befugt ist. Dies kann sowohl ein Versicherungsunternehmen mit Sitz in Deutschland als auch ein Versicherungsunternehmen eines anderen EU-Mitgliedstaates sein.

Im Hinblick darauf, dass § 4 Abs. 2 MontÜG nicht nur Luftfrachtführer mit Sitz in Deutschland einer Versicherungspflicht unterwirft, sondern auch ausländische Luftfrachtführer, wird durch die Verweisung auf Satz 2 sichergestellt, dass auch eine Versicherung bei einem Versicherungsunternehmen genommen werden kann, das seinen Sitz außerhalb der EU und damit keine Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb im Inland hat. Die Anerkennung einer Versicherung bei einem Versicherungsunternehmen mit Sitz außerhalb der EU kann allerdings in jedem Falle dann versagt werden, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist.

Soweit die Verordnungen der Gemeinschaft keine Regelungen enthalten, findet die Vorschrift des § 105 Anwendung auch hinsichtlich der nach dem Gemeinschaftsrechts zu unterhaltenden Versicherungen.

*Zu Nummer 17 (§ 106)*

Durch die Änderungen wird nunmehr in Anlehnung an die VO (EG) 785/2004 an die Art der Haftung angeknüpft sowie die Anwendbarkeit der Vorschrift auf die Haftpflichtversicherung für Güterschäden erstreckt. Durch die Streichung der Wörter „nach § 102 oder § 103“ in Absatz 1 wird sichergestellt, dass der Versicherer auch in Bezug auf die Güterschadensversicherung eine Versicherungsbestätigung kostenlos erteilen muss.

Die Vorschrift findet nach § 101 auch dann Anwendung, wenn die Versicherung nach Verordnungen der Gemeinschaft zu unterhalten ist, soweit diese keine Regelungen hinsichtlich der Versicherungsbestätigung enthalten.

Absatz 3 betrifft das Mitführen der Bestätigung über die Güterschadensversicherung. Die Änderung bewirkt, dass auch die Versicherungsbestätigung für die Güterschadensversicherung mitzuführen und nach § 108 Nr. 5 Buchstabe e bußgeldwert ist.

*Zu Nummer 18 (§ 106a)*

Die Vorschrift erklärt die Vereinbarung eines Selbstbehaltes für zulässig. Allerdings darf die Vereinbarung eines Selbstbehaltes nicht zu einem verminderten Opferschutz führen. Deshalb darf nach Satz 2 der Selbstbehalt dem Anspruch eines Dritten nicht entgegengehalten werden.

*Zu Nummer 19 (§ 108)*

Der Ordnungswidrigkeitenkatalog des § 108 wird durch die in dieser Verordnung festgelegten sowie durch die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Tatbestände erweitert. Verstöße gegen § 63d können mit Geldbuße bis zu 50.000 Euro, Verstöße gegen die EG-Verordnung mit Geldbuße bis zu 25.000 Euro geahndet werden. Die Sanktionierung von Verstößen gegen die Pflichten aus der EG-Verordnung Nr. 261/2004 ist den Mitgliedstaaten durch Art. 16 Abs. 3 dieser Verordnung aufgegeben. Danach müssen die von den Mitgliedstaaten festgelegten Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Da eine gewerberechtliche Sanktionierung durch Einschränkung und Entzug von Betriebsgenehmigung oder Streckengenehmigung im Hinblick auf die EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2408/92 gemeinschaftsrechtlich bedenklich ist und eine zivilrechtliche Sanktionierung durch die allgemeinen Verzugsfolgen den Anforderungen der EG-Verordnung Nr. 261/2004 nicht genügen dürfte, kommt trotz des überwiegend zivilrechtlichen Charakters der betroffenen Pflichten als Sanktionierung nur eine Bußgeldbewehrung in Betracht. Dies erscheint mit der allgemeinen Funktion des deutschen Ordnungswidrigkeitenrechts gleichwohl vor dem Hintergrund vereinbar, dass die durch das Bußgeld bewehrten Pflichten aus der EG-Verordnung Nr. 261/2004 Fluggäste insbesondere auch davor schützen sollen, aufgrund einer Überbuchung, Annullierung oder großen Verspätung zu stranden und dieser Situation in fremden Ländern, in denen sie weder mit den Örtlichkeiten noch mit der Sprache vertraut sind, und in der sie möglicherweise auch nicht über die finanziellen Mittel zur Selbsthilfe verfügen, hilflos gegenüberzustehen. Damit wird zugleich einer in manchen solcher Fälle sonst notwendigen Inanspruchnahme konsularischer Hilfe vorgebeugt.

**Zu Artikel 2 (In-Kraft-Treten)**

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