

Konsolidierter TEXT

hergestellt mit dem System **CONSLEG**

des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

CONSLEG: 1997R2027 — 30/05/2002

Seitenanzahl: 8



Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**

► **M1** VERORDNUNG (EG) Nr. 2027/97 DES RATES

vom 9. Oktober 1997

über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr ◀

(ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1)

Geändert durch:

| | Nr. | Amtsblatt Seite | Datum |
|---|-------|--------------------|-----------|
| ► M1 Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 | L 140 | 2 | 30.5.2002 |

▼B
▼M1

VERORDNUNG (EG) Nr. 2027/97 DES RATES

vom 9. Oktober 1997

über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

▼B

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist das Niveau des Schutzes von Fluggästen, die von Unfällen im Luftverkehr betroffen sind, zu verbessern.
- (2) Die Haftung bei Unfällen ist geregelt durch das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr bzw. dieses Abkommen in der durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 geänderten Fassung und das Abkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 — je nachdem, welches Anwendung findet, wobei jedes dieser Abkommen nachstehend, falls anwendbar, „Warschauer Abkommen“ genannt wird. Das Warschauer Abkommen gilt weltweit zum Nutzen sowohl der Fluggäste als auch der Luftfahrtunternehmen.
- (3) Die durch das Warschauer Abkommen festgesetzten Haftungsgrenzen sind in Anbetracht der heutigen wirtschaftlichen und sozialen Maßstäbe zu niedrig und führen oft zu langwierigen Rechtsstreitigkeiten, die das Image des Luftverkehrs schädigen. Daher haben verschiedene Mitgliedstaaten die Haftungsgrenzen erhöht, was wiederum zu unterschiedlichen Beförderungsbedingungen im Luftverkehrsbinnenmarkt geführt hat.
- (4) Das Warschauer Abkommen gilt überdies nur für den internationalen Luftverkehr. Im Luftverkehrsbinnenmarkt wird nicht mehr zwischen nationalen und internationalen Flügen unterschieden. Aus diesem Grund sollten im nationalen und internationalen Luftverkehr dieselben Bestimmungen über Höhe und Art der Haftung gelten.
- (5) Eine umfassende Überprüfung und Revision des Warschauer Abkommens ist seit langem überfällig und wäre langfristig auf internationaler Ebene eine einheitlichere und praktischere Lösung hinsichtlich der Haftung der Luftfahrtunternehmen bei Unfällen. Die Bemühungen um eine Anhebung der im Warschauer Abkommen vorgeschriebenen Haftungsgrenzen sollten weiter in Verhandlungen auf multilateraler Ebene fortgesetzt werden.
- (6) Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene sind im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip wünschenswert, um eine Harmonisierung im Bereich der Haftung von Luftfahrtunternehmen zu erreichen,

⁽¹⁾ ABl. C 104 vom 10. 4. 1996, S. 18 und ABl. C 29 vom 30. 1. 1997, S. 10.

⁽²⁾ ABl. C 212 vom 22. 7. 1996, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. September 1996 (ABl. C 320 vom 28. 10. 1996, S. 30), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 24. Februar 1997 (ABl. C 123 vom 21. April 1997, S. 89) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 29. Mai 1997 (ABl. C 182 vom 16. 6. 1997).

▼B

und könnten als Leitlinie für einen besseren Schutz der Fluggäste weltweit dienen.

- (7) Im Einklang mit derzeitigen Tendenzen auf internationaler Ebene ist es angemessen, jegliche finanzielle Haftungsgrenzen im Sinne von Artikel 22 Absatz 1 des Warschauer Abkommens oder sonstige rechtliche oder vertragliche Haftungsgrenzen aufzuheben.
- (8) Um zu verhindern, daß Opfer von Unfällen keine Entschädigung erhalten, sollten die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei Schadensersatzforderungen im Rahmen von Artikel 17 des Warschauer Abkommens aufgrund von Tod, körperlicher Verletzung oder sonstigen gesundheitlichen Schäden eines Fluggastes bis zu einem bestimmten Betrag nicht Artikel 20 Absatz 1 des Warschauer Abkommens geltend machen.
- (9) Für den Fall, daß der Schaden durch Fahrlässigkeit des betreffenden Fluggastes mitverursacht wurde, können die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von ihrer Haftung befreit werden.
- (10) Die Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung sind im Lichte von Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen⁽¹⁾ zu sehen. In dieser Hinsicht sollten die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zu einem in dieser Verordnung festgelegten Betrag versichert sein.
- (11) Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sollten stets berechtigt sein, Dritte zu belangen.
- (12) Die rasche Zahlung eines Vorschusses kann den geschädigten Fluggästen oder den schadensersatzberechtigten natürlichen Personen in beträchtlicher Weise helfen, die unmittelbaren Kosten aufgrund eines Luftverkehrsunfalls zu tragen.
- (13) Die Bestimmungen über Art und Begrenzung der Haftung im Falle des Todes, der körperlichen Verletzung oder sonstigen gesundheitlichen Schädigungen des Fluggastes sind Teil der Beförderungsbedingungen in dem Beförderungsvertrag zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggast. Um die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten Luftfahrtunternehmen aus Drittländern ihre Fluggäste in angemessener Form über ihre Beförderungsbedingungen informieren.
- (14) Es ist angemessen und erforderlich, die in dieser Verordnung festgelegten finanziellen Haftungsgrenzen zu überprüfen, um der wirtschaftlichen Entwicklung und den in internationalen Gremien sich vollziehenden Entwicklungen Rechnung zu tragen.
- (15) Das Warschauer Abkommen wird gegenwärtig im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) überprüft. In Erwartung der Ergebnisse dieser Überprüfung ergreift die Gemeinschaft Übergangsmaßnahmen, um den Schutz der Fluggäste zu verbessern. Der Rat sollte, nachdem die ICAO ihre Überprüfung abgeschlossen hat, diese Verordnung so bald wie möglich überprüfen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

▼M1*Artikel 1*

Diese Verordnung setzt die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr um und trifft zusätzliche Bestimmungen. Ferner wird der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf Beförde-

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1.

▼ **M1**

rungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats ausgedehnt.

Artikel 2

- (1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:
- a) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;
 - b) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung;
 - c) „Schadensersatzberechtigter“ ein Fluggast oder jede Person, die in Bezug auf diesen Fluggast gemäß den geltenden Rechtsvorschriften schadensersatzberechtigt ist;
 - d) „Reisegepäck“, vorbehaltlich anderer Bestimmungen, sowohl aufgegebenes als auch nicht aufgegebenes Reisegepäck im Sinne von Artikel 17 Absatz 4 des Übereinkommens von Montreal;
 - e) „SZR“ ein Sonderziehungsrecht gemäß der Definition des Internationalen Währungsfonds;
 - f) „Warschauer Abkommen“ das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr oder das Warschauer Abkommen in der durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 geänderten Fassung und das in Guadalajara am 18. September 1961 geschlossene Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen;
 - g) „Übereinkommen von Montreal“ das am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichnete „Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“.
- (2) Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen.

Artikel 3

- (1) Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.
- (2) Die Versicherungspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ist, soweit sie sich auf die Haftung für Schäden von Fluggästen bezieht, in dem Sinne zu verstehen, dass ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zu einer Höhe versichert sein muss, die Gewähr dafür bietet, dass alle schadensersatzberechtigten Personen den vollen Betrag erhalten, auf den sie gemäß dieser Verordnung Anspruch haben.

Artikel 3a

Der Zuschlag, den ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal verlangen kann, wenn ein Fluggast sein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben hat, richtet sich nach einem Tarif, der sich auf die Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäcks bezieht, die über die Kosten für Reisegepäck bis zum Haftungshöchstbetrag hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt.

Artikel 5

- (1) Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zahlt unverzüglich, spätestens jedoch 15 Tage nach der Feststellung der Identität der schadensersatzberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur

▼ **M1**

Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falls.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich dieser Vorschuss mindestens auf einen 16 000 SZR entsprechenden Betrag in Euro je Fluggast im Todesfall.

(3) Der Vorschuss stellt keine Haftungsanerkennung dar und kann mit den eventuell später aufgrund der Haftung des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft gezahlten Beträgen verrechnet werden; er kann jedoch nur in den Fällen des Artikels 20 des Übereinkommens von Montreal oder den Fällen, in denen die Person, die den Vorschuss erhalten hat, keinen Schadensersatzanspruch hatte, zurückgefordert werden.

Artikel 6

(1) Alle Luftfahrtunternehmen, die in der Gemeinschaft Luftbeförderungen gegen Entgelt anbieten, stellen sicher, dass den Fluggästen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder Internet, eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck, einschließlich der Fristen für die Erhebung von Schadensersatzklagen und der Möglichkeit der Abgabe einer besonderen Erklärung zum Reisegepäck, bekannt gegeben wird. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, verwenden die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Hinweise im Anhang. Diese Zusammenfassung oder Hinweise können weder als Grundlage eines Schadensersatzanspruchs noch zur Auslegung dieser Verordnung oder des Übereinkommens von Montreal herangezogen werden.

(2) Neben den Informationen nach Absatz 1 übergeben alle Luftfahrtunternehmen jedem Fluggast bei einer in der Gemeinschaft durchgeführten oder gegen Entgelt vereinbarten Beförderung im Luftverkehr schriftliche Angaben über

- den bei diesem Flug geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Tod oder Körperverletzung, sofern ein solcher Höchstbetrag besteht;
- den bei diesem Flug geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck mit dem Hinweis, dass der Fluggast Reisegepäck, dessen Wert diesen Betrag übersteigt, vor Antritt der Reise dem Luftfahrtunternehmen bei der Abfertigung melden oder es vollständig versichern sollte;
- den bei diesem Flug geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Schäden durch Verspätung.

(3) Werden alle Beförderungen von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft vorgenommen, so sind gemäß der Informationspflicht nach den Absätzen 1 und 2 die in dieser Verordnung festgelegten Höchstbeträge anzugeben, sofern das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Höchstbeträge nicht freiwillig anhebt. Werden alle Beförderungen durch ein außergemeinschaftliches Luftfahrtunternehmen vorgenommen, so finden die Absätze 1 und 2 nur auf Beförderungen in die Gemeinschaft, aus der Gemeinschaft und innerhalb der Gemeinschaft Anwendung.

Artikel 7

Die Kommission erstellt spätestens drei Jahre nach dem Beginn der Geltungsdauer der Verordnung (EG) Nr. 889/2002⁽¹⁾ einen Bericht über die Anwendung der vorliegenden Verordnung. Insbesondere prüft die Kommission, ob die in den einschlägigen Artikeln des Übereinkommens von Montreal festgesetzten Beträge angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung und der Notifizierungen der ICAO als Verwahrer geändert werden müssen.

⁽¹⁾ ABl. L 140 vom 30.5.2002, S. 2.

▼B

Artikel 8

Diese Verordnung tritt ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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

▼ **M1***ANHANG*

Haftung von Luftfahrtunternehmen für Fluggäste und deren Reisegepäck

Diese Hinweise fassen die Haftungsregeln zusammen, die von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und dem Übereinkommen von Montreal anzuwenden sind.

Schadensersatz bei Tod oder Körperverletzung

Es gibt keine Höchstbeträge für die Haftung bei Tod oder Körperverletzung von Fluggästen. Für Schäden bis zu einer Höhe von 100 000 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung) kann das Luftfahrtunternehmen keine Einwendungen gegen Schadensersatzforderungen erheben. Über diesen Betrag hinausgehende Forderungen kann das Luftfahrtunternehmen durch den Nachweis abwenden, dass es weder fahrlässig noch sonst schuldhaft gehandelt hat.

Vorschusszahlungen

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt, hat das Luftfahrtunternehmen innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung der schadensersatzberechtigten Person eine Vorschusszahlung zu leisten, um die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu decken. Im Todesfall beträgt diese Vorschusszahlung nicht weniger als 16 000 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung).

Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Fluggästen ist auf 4 150 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung) begrenzt.

Verspätungen bei der Beförderung von Reisegepäck

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Reisegepäck ist auf 1 000 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung) begrenzt.

Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck

Das Luftfahrtunternehmen haftet für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck bis zu einer Höhe von 1 000 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung). Bei aufgegebenem Reisegepäck besteht eine verschuldensunabhängige Haftung, sofern nicht das Reisegepäck bereits vorher schadhaft war. Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck haftet das Luftfahrtunternehmen nur für schuldhaftes Verhalten.

Höhere Haftungsgrenze für Reisegepäck

Eine höhere Haftungsgrenze gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine besondere Erklärung abgibt und einen Zuschlag entrichtet.

Beanstandungen beim Reisegepäck

Bei Beschädigung, Verspätung, Verlust oder Zerstörung von Reisegepäck hat der Fluggast dem Luftfahrtunternehmen so bald wie möglich schriftlich Anzeige zu erstatten. Bei Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck muss der Fluggast binnen sieben Tagen, bei verspätetem Reisegepäck binnen 21 Tagen, nachdem es ihm zur Verfügung gestellt wurde, schriftlich Anzeige erstatten.

Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfahrtunternehmens

Wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht mit dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen identisch ist, kann der Fluggast seine Anzeige oder Schadensersatzansprüche an jedes der beiden Unternehmen richten. Ist auf dem Flugschein der Name oder Code eines Luftfahrtunternehmens angegeben, so ist dieses das Vertrag schließende Luftfahrtunternehmen.

Klagefristen

Gerichtliche Klagen auf Schadensersatz müssen innerhalb von zwei Jahren, beginnend mit dem Tag der Ankunft des Flugzeugs oder dem Tag, an dem das Flugzeug hätte ankommen sollen, erhoben werden.

▼ M1

Grundlage dieser Informationen

Diese Bestimmungen beruhen auf dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999, das in der Europäischen Gemeinschaft durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 geänderten Fassung und durch nationale Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten umgesetzt wurde.