II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

(96/C 104/11)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(95) 724 endg. — 95/0359(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 15. Februar 1996)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Frage der Haftung bei Unfällen ist durch das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr bzw. das Abkommen in der Fassung von Den Haag vom 28. September 1955 — je nachdem, welches Anwendung findet — geregelt. Das Warschauer Abkommen gilt weltweit zum Nutzen der Fluggäste als auch der Luftfahrtunternehmen und ist aufrechtzuerhalten.

Die Bestimmungen über Art und Begrenzung der Haftung für Schäden, die dadurch entstehen, daß ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, sind Teil der Beförderungsbedingungen in einem Beförderungsvertrag zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggast.

Mit den Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92 [1], (EWG) Nr. 2408/92 [2], geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, und (EWG) Nr. 2409/92 des Rates [3] wurde ein Luftverkehrsbinnenmarkt geschaffen, in dem die Bestimmungen über Art und Begrenzung der Haftung harmonisiert sein sollten.

Die durch das Warschauer Abkommen festgesetzten Haftungsgrenzen sind in Anbetracht des heutigen wirtschaftlichen und sozialen Niveaus zu niedrig. Daher haben verschiedene Mitgliedstaaten die Haftungsgrenzen erhöht, was wiederum zu unterschiedlichen Beförderungsbedingungen innerhalb der Gemeinschaft geführt hat.

Das Warschauer Abkommen gilt nur für den internationalen Luftverkehr. Im Luftverkehrsbinnenmarkt wird nicht mehr zwischen nationalen und internationalen Flügen unterschieden. Aus diesem Grund erscheint es angemessen, daß im nationalen und internationalen Luftverkehr dieselben Bestimmungen über Art und Begrenzung der Haftung gelten.

Die gegenwärtigen geringen Haftungsgrenzen führen oft zu langwierigen Rechtsstreitigkeiten, die das Image des Luftverkehrs beschädigen.

Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs sollten auch darauf abzielen, im Interesse der Luftverkehrsnutzer ein hohes Schutzniveau zu erreichen.

Um die Beförderungsbedingungen im Hinblick auf die Haftung von Luftfahrtunternehmen zu harmonisieren und darüber hinaus ein hohes Schutzniveau für die Luftverkehrsnutzer zu gewährleisten, sind entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene am besten geeignet.

Es erscheint angemessen, im Fall von Tod, körperlicher Verletzung oder sonstigen gesundheitlichen Schäden eines Fluggastes jegliche Haftungsgrenzen aufzuheben.

Um zu verhindern, daß Opfer nicht vermeidbarer Unfälle ohne Versicherungsschutz bleiben, sollten Luftfahrtunternehmen bei Schadenersatzforderungen im Rahmen von Artikel 17 des Warschauer Abkommens aufgrund von Tod, körperlicher Verletzung oder sonstigen gesundheitlichen Schäden eines Fluggastes bei Beträgen unter 100 000 ECU nicht Artikel 20 Absatz 1 des Warschauer Abkommens geltend machen.

(1) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1.
(2) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 8.
(3) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 15.

Die Fluggäste oder ihre nächsten Angehörigen sollten zur Deckung ihrer dringendsten Bedürfnisse baldmöglichst einen Pauschalbetrag erhalten.

Schadenersatzberechtigte sollten bei Unfällen von einer eindeutigen Rechtslage profitieren; sie sind im voraus umfassend über die geltenden Bestimmungen zu informieren. Langwierige Rechtsstreitigkeiten oder Schadenersatzverfahren sind zu vermeiden. Darüber hinaus erscheint es angemessen, jedem Schadenersatzberechtigten die Möglichkeit einzuräumen, ein Gericht des Mitgliedstaats anzurufen, in dem der Fluggast seinen Wohnsitz oder seinen ständigen Aufenthaltsort hat.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist es wünschenswert, daß Luftfahrtunternehmen aus Drittländern ihre Fluggäste in angemessener Form über ihre Beförderungsbedingungen informieren.

Die Verbesserung der Situation im Hinblick auf Gepäck und Fracht wird gegenwärtig auf der Ebene der ICAO behandelt und erfordert nicht dieselbe Dringlichkeit wie die Verbesserung der Situation der Fluggäste.

Es erscheint angemessen und erforderlich, die in dieser Verordnung festgelegten Werte entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung anzupassen. Es erscheint ferner angemessen, die Kommission zu ermächtigen, nach Anhörung eines Beratenden Ausschusses über derartige Anpassungen zu entscheiden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung regelt die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei Unfällen mit Personenschäden.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

a) „Luftfahrtunternehmen" ein Lufttransportunternehmen, das im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung ist;

b) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft" ein Lufttransportunternehmen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates;

c) „Schadenersatzberechtigte" die Opfer und/oder die Personen, die nach den geltenden Gesetzen berechtigt sind, die Opfer aufgrund einer rechtlichen Bestimmung, einer gerichtlichen Entscheidung oder eines besonderen Vertrags zu vertreten;

d) „Pauschalbetrag" eine Vorauszahlung an den Fluggast oder die schadenersatzberechtigte Person zur Deckung ihrer dringendsten Bedürfnisse, unbeschadet einer möglichst schnellen Leistung des vollen Schadenersatzes;

e) „ECU" die bei der Aufstellung des Haushaltsplans der Europäischen Gemeinschaften gemäß Artikel 207 und 209 EG-Vertrag bestimmte Rechnungseinheit;

f) „Warschauer Abkommen" das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnet wurde, sowie alle anderen internationalen Vereinbarungen, die auf diesem Abkommen aufbauen oder mit ihm im Zusammenhang stehen.

(2) In dieser Verordnung verwendete Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Warschauer Abkommen benutzten Begriffen.

Artikel 3

(1) Die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft, das einen Schaden zu ersetzen hat, der dadurch entstanden ist, daß ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wurde, wird nicht durch gesetzlich oder vertraglich festgelegte Höchstbeträge begrenzt.

(2) Bei Schadenersatzleistungen von bis zu 100 000 ECU kann das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auch dann keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen, wenn es beweist, daß es oder seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Artikel 4

(1) Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zahlt dem Schadenersatzberechtigten unverzüglich, keinesfalls jedoch später als zehn Tage nach dem Ereignis, bei dem der Schaden entstanden ist, einen Pauschalbetrag von bis zu 50 000 ECU, je nach der Schwere der Verletzung, sowie von 50 000 ECU im Todesfall.

(2) Der Pauschalbetrag kann mit eventuell später fälligen Schadenersatzleistungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft verrechnet werden, ist aber unter keinen Umständen zurückzuzahlen.

Artikel 5

(1) Die Bestimmungen der Artikel 3 und 4 werden in die Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft aufgenommen.

(2) Angemessene Auskünfte über die Bestimmungen der Artikel 3 und 4 werden den Fluggästen in den Vertretungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft sowie in Reisebüros und an den Abfertigungsschaltern auf Anfrage erteilt; auf dem Beförderungsschein werden diese Bestimmungen in zusammengefaßter Form wiedergegeben.

(3) Luftfahrtunternehmen, die ihren Sitz außerhalb der Gemeinschaft haben und nicht den Bestimmungen der Artikel 3 und 4 unterliegen, informieren die Fluggäste beim Kauf des Beförderungsscheins in den Vertretungen des Luftfahrtunternehmens, in Reisebüros oder an den Abfertigungsschaltern ausdrücklich und eindeutig darüber. Auf Anfrage erhalten die Fluggäste von den Luftfahrtunternehmen ein Formblatt mit deren Beförderungsbedingungen. Die Angabe der Haftungsgrenze auf dem Beförderungsschein ist als Information nicht ausreichend.

Artikel 6

Einmal jährlich notifizieren die Behörden der Mitgliedstaaten das Verzeichnis derjenigen Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die nicht den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegen, den betroffenen Organisationen der Luftverkehrsnutzer und der Kommission, die diese Verzeichnisse den anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung stellt.

Artikel 7

Nach Luftverkehrsunfällen, in die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verwickelt sind, können die Schadenersatzberechtigten neben den Möglichkeiten, die sich ihnen gemäß Artikel 28 des Warschauer Abkommens bieten, Klage auf Schadenersatz vor einem Gericht des Mitgliedstaats erheben, in dem der betroffene Fluggast seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort hat.

Artikel 8

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 1 durch Verordnung die in den Artikeln 3 und 4 genannten Beträge anheben, sofern die wirtschaftliche Entwicklung eine solche Maßnahme erforderlich macht.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

(2) Außerdem kann der Ausschuß von der Kommission zu jeder anderen Frage gehört werden, die die Anwendung dieser Verordnung betrifft.

Artikel 10

Diese Verordnung tritt sechs Monate nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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