

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 14/2002**vom Rat festgelegt am 19. Dezember 2001****im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung (EG) Nr. .../2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen**

(2002/C 58 E/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT
DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig zu gewährleisten, dass Fluggäste, die von einem Unfall im Luftverkehr betroffen sind, Schadensersatz in angemessener Höhe erhalten.
- (2) Am 28. Mai 1999 wurde in Montreal ein neues Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr verabschiedet, in dem neue, weltweit geltende Regeln für die Haftung bei Unfällen im internationalen Luftverkehr festgelegt werden, die an die Stelle des Warschauer Abkommens von 1929 und seiner Änderungen treten ⁽⁴⁾.
- (3) Das Warschauer Abkommen wird neben dem Übereinkommen von Montreal für unbestimmte Zeit weiter bestehen.
- (4) Im Übereinkommen von Montreal ist die unbeschränkte Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen vorgesehen.
- (5) Die Gemeinschaft hat das Übereinkommen von Montreal unterzeichnet und damit ihre Absicht erklärt, dem Übereinkommen durch Ratifizierung beizutreten.

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 68, und ABl. C 213 E vom 31.7.2001, S. 298.

⁽²⁾ ABl. C 123 vom 25.4.2001, S. 47.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 5. April 2001 (AbL. C 21 E vom 24.1.2002, S. 317), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. Dezember 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 194 vom 18.7.2001, S. 38.

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen ⁽⁵⁾ ist zu ändern, um sie an die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal anzugleichen und so eine einheitliche Haftungsregelung für den internationalen Luftverkehr zu schaffen.

(7) Diese Verordnung und das Übereinkommen von Montreal dienen der Verstärkung des Schutzes der Fluggäste sowie ihrer Angehörigen und dürfen nicht so ausgelegt werden, dass dieser Schutz gegenüber dem am Tag der Annahme dieser Richtlinie geltenden Recht verringert würde.

(8) Da im Luftverkehrsbinnenmarkt nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden wird, ist es angemessen, Art und Umfang der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Gemeinschaft anzugleichen.

(9) Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ist ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene wünschenswert, um eine einheitliche Regelung für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu schaffen.

(10) In einem sicheren und modernen Luftverkehrssystem ist es angemessen, die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen nicht zu beschränken.

(11) Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sollte sich nur dann auf Artikel 21 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal berufen können, wenn es nachweist, dass der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Unternehmens oder seiner Leute verursacht wurde.

(12) Durch einheitliche, für alle Beförderungen durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft geltende Haftungshöchstbeträge für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung von Reisegepäck sowie für Schäden, die durch Verspätung entstehen, wird sichergestellt, dass sowohl für die Fluggäste als auch für die Luftfahrtunternehmen einfache und klare Regeln gelten und dass der Fluggast erkennen kann, wann er eine zusätzliche Versicherung benötigt.

(13) Die Anwendung unterschiedlicher Haftungsregelungen auf verschiedenen Strecken ihrer Netze wäre für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sehr aufwändig und für ihre Fluggäste verwirrend.

⁽⁵⁾ ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1.

- (14) Es ist wünschenswert, für Unfallopfer und ihre Angehörigen kurzfristige finanzielle Härten unmittelbar nach einem Unfall zu mildern.
- (15) Gemäß Artikel 50 des Übereinkommens von Montreal müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, dass ihre Luftfahrtunternehmen angemessen versichert sind; dabei ist Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen⁽¹⁾ Rechnung zu tragen.
- (16) Jeder Fluggast sollte über die wesentlichen Punkte der geltenden Haftungsregelung informiert werden, so dass er erforderlichenfalls vor der Reise zusätzliche Versicherungen abschließen kann.
- (17) Die in dieser Verordnung festgesetzten Beträge werden zu überprüfen sein, um der Inflation sowie sämtlichen Änderungen der Haftungshöchstbeträge im Übereinkommen von Montreal Rechnung zu tragen.
- (18) Soweit weitere Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens von Montreal zu Punkten, die von der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 nicht geregelt werden, erforderlich sind, ist es Aufgabe der Mitgliedstaaten, derartige Vorschriften zu erlassen —
- 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‘.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„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 Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats ausgeweitet.“

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

a) ‚Luftfahrtunternehmen‘ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

(2) Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen.“

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„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.“

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

5. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„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.“.

6. Artikel 4 wird gestrichen.

7. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

(1) Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zahlt unverzüglich, spätestens jedoch fünfzehn Tage nach der Feststellung der Identität der schadensersatzberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falles.

(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.“.

8. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„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.“.

9. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Die Kommission erstellt spätestens drei Jahre nach dem Beginn der Geltungsdauer der Verordnung (EG) Nr. .../2002 (*) 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.

(*) ABL. L ... , S.“

10. Der folgende Anhang wird angefügt:

„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.

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

Geschehen zu . . .

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

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 vertragschließende 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.

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. . . ./2002 geänderten Fassung und durch nationale Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten umgesetzt wurde.“

Artikel 2

Die Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens, frühestens jedoch ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens von Montreal für die Gemeinschaft.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 7. Juni 2000 ihren Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen unterbreitet ⁽¹⁾. Dieser Vorschlag, der auf Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags gestützt ist, unterliegt dem Mitentscheidungsverfahren gemäß Artikel 251 des Vertrags.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 24. Januar 2001 Stellung genommen ⁽²⁾; der Ausschuss der Regionen wurde um Stellungnahme ersucht, beschloss jedoch, keine Stellungnahme abzugeben.

Das Europäische Parlament gab seine Stellungnahme in erster Lesung am 5. April 2001 ab ⁽³⁾; anschließend unterbreitete die Kommission — am 22. Mai 2001 — einen geänderten Vorschlag ⁽⁴⁾.

Der Rat legte am 19. Dezember 2001 gemäß Artikel 251 Absatz 2 des Vertrags seinen Gemeinsamen Standpunkt fest.

II. ZIELE

Das Hauptziel der zur Prüfung vorliegenden Verordnung besteht darin, die geltende Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen ⁽⁵⁾ den Bestimmungen des am 28. Mai 1999 in Montreal verabschiedeten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr anzugleichen.

Ergänzende Ziele der Verordnung bestehen darin, einige zusätzliche Bestimmungen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr festzulegen und die Anwendung der Gemeinschaftsbestimmungen auf Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auszuweiten.

Es sei daran erinnert, dass die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 einen ersten Versuch darstellte, das System für die Haftung der Luftfahrtunternehmen, das auf internationaler Ebene mit dem Warschauer Übereinkommen von 1929 eingerichtet wurde, auf Gemeinschaftsebene zu überprüfen. Im Lauf der Jahre erwies sich dieses System als überholt. Es ist deshalb durch Maßnahmen verschiedener Art, wie einseitige Maßnahmen einiger EG-Mitgliedstaaten und Maßnahmen des Verbands des Internationalen Luftverkehrs (IATA), ergänzt und überholt worden. Auf diese Maßnahmen hin berief die Internationale Luftfahrtorganisation (ICAO) im Mai 1999 in Montreal eine Internationale Konferenz über Luftfahrtrecht ein, um das Warschauer Übereinkommen zu überprüfen. Die Europäische Gemeinschaft nahm an dieser Konferenz teil und durfte als Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration das aus dieser Konferenz als Ergebnis hervorgegangene Übereinkommen von Montreal mit unterzeichnen und ihm sodann als Vertragspartei beitreten. Das Übereinkommen von Montreal kann als großer Erfolg für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten gewertet werden, da die in diesem Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen sich weitgehend an die der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 anlehnen.

III. BEGRÜNDUNG DES RATES

Der Rat ließ sich bei seinen Erörterungen beständig von dem Wunsch leiten, die Rechte der Fluggäste so weit wie möglich zu stärken. Der Rat ist in seinem Gemeinsamen Standpunkt dem Kommissionsvorschlag in seinen Grundzügen gefolgt und hat zugleich die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und insbesondere die vom Europäischen Parlament in erster Lesung beantragten Abänderungen berücksichtigt. Der Rat ist auf folgende spezifische Punkte eingegangen:

- a) Der Rat kam überein, einen neuen Erwägungsgrund 7 aufzunehmen, um hervorzuheben, dass die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der geänderten Fassung, die sich durch die zur Prüfung vorliegende Verordnung ergibt — im Einklang mit dem Übereinkommen von Montreal — den Schutz der Fluggäste sowie ihrer Angehörigen verstärkt. Deshalb kann die Verordnung nicht so ausgelegt werden, dass dieser Schutz gegenüber den geltenden Rechtsvorschriften, d. h. denen, die vor dem Inkrafttreten der zur Prüfung vorliegenden Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 bestanden haben, verringert wird.

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 68.

⁽²⁾ ABl. C 123 vom 25.4.2001, S. 47.

⁽³⁾ ABl. C 21 E vom 24.1.2002, S. 317.

⁽⁴⁾ ABl. C 213 E vom 31.7.2001, S. 298.

⁽⁵⁾ ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1.

- b) Mit dem Ziel der Verstärkung der Rechte der Fluggäste kam der Rat überein, einen neuen Erwägungsgrund 11 aufzunehmen, wonach ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sich nur dann auf Artikel 21 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal — über den Ersatz für im Falle des Todes oder der Verletzung von Fluggästen entstehende Schäden von über 100 000 SZR — berufen dürfte, wenn es nachweist, dass der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfahrtunternehmens oder seiner Leute verursacht wurde.
- c) Der Rat begrüßte den Vorschlag des Europäischen Parlaments für den Informationshinweis im Anhang der Verordnung, da dieser Hinweis eine Vereinfachung und Klarstellung der Angaben über die Haftung der Luftfahrtunternehmen bewirkt, welche die gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen ihren Fluggästen zu übergeben haben. Infolge dieses Informationshinweises ist Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 hinfällig geworden.
- d) In Bezug auf Artikel 2 Absatz 1 kam der Rat überein, den Wortlaut angesichts der Praxis, wonach eine Verordnung am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft tritt, anzupassen. Hinsichtlich des Zeitpunkts, ab dem die Verordnung gilt, beschloss der Rat vorzusehen, dass die Verordnung ab dem Tag ihres Inkrafttretens, frühestens jedoch ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens von Montreal für die Gemeinschaft in Kraft tritt. Dadurch soll die notwendige Parallelität zwischen der Verordnung und dem Übereinkommen von Montreal gewährleistet werden.
- e) Der Rat, dem sich die Kommission anschloss, erklärte, dass im Rahmen des Lufttransports verursachte Schäden zu einer Haftung sowohl gemäß dem Übereinkommen von Montreal oder der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 als auch der Richtlinie über Pauschalreisen⁽¹⁾ führen können. Deshalb gaben beide Organe eine gemeinsame Erklärung zum Gemeinsamen Standpunkt ab, wonach sie, um eine in sich schlüssige Haftungsregelung zu gewährleisten, vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens von Montreal und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in ihrer geänderten Fassung prüfen werden, ob in dieser Angelegenheit Klärungsbedarf besteht, erforderlichenfalls durch eine Revision der Richtlinie über Pauschalreisen.
- f) Der Rat und die Kommission erkannten außerdem an, dass die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 nicht alle Beförderungsunternehmen erfasst, die nach dem Übereinkommen von Montreal haftbar sind und deren Hauptniederlassung in der Gemeinschaft liegt. Deshalb erklärten der Rat und die Kommission in derselben unter Buchstabe e) bereits erwähnten gemeinsamen Erklärung, dass es im Hinblick auf diese Beförderungsunternehmen wünschenswert ist, dass die Mitgliedstaaten durch die Umsetzung des Übereinkommens von Montreal geeignete Maßnahmen treffen, um ein gleichwertiges Schutzniveau für die Fluggäste, insbesondere hinsichtlich der Haftung, zu gewährleisten.

IV. ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Der Rat ist sämtlichen Abänderungen des Europäischen Parlaments in vollem Umfang oder in sachlicher Hinsicht — sehr häufig in der vom Parlament vorgeschlagenen Form — gefolgt. Die Abänderungen 1 bis 17 wurden in vollem Umfang oder mit leichter Überarbeitung im Interesse größerer rechtlicher oder sprachlicher Klarheit angenommen.

Die Abänderung 18 hinsichtlich des Artikels 1 Nummer 9a (neuer Punkt, Anhang mit Hinweis zu den Informationen über die Haftung) wurde in sachlicher Hinsicht angenommen. Es wurden jedoch mehrere Änderungen vorgenommen, um den betreffenden Text klarer zu formulieren und besser den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal anzupassen. Insbesondere wurde ein neuer Absatz über Verspätungen bei der Beförderung von Reisegepäck eingefügt, mehrere Überschriften wurden hinzugefügt oder umformuliert und der Wortlaut einiger Absätze wurde geändert. Der Absatz über private Versicherungen wurde gestrichen, da er nach Ansicht des Rates zu einem Missverständnis hinsichtlich des Umfangs der (unbeschränkten) Haftung der gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr führen könnte.

⁽¹⁾ Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen (ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59).