

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber

(2003/C 20 E/17)

KOM(2002) 521 endg. — 2002/0234(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 24. September 2002)

BEGRÜNDUNG**Hintergrund**

1. Am 10. Oktober 2001 nahm die Kommission die Mitteilung „Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche“ ⁽¹⁾ an. In Bezug auf das besondere Problem der Versicherungen wurde darin festgestellt, dass die Attentate, deren Schäden jedes vorhersehbare Maß übersteigen, die Verletzlichkeit der Luftverkehrsbranche deutlich gemacht haben. Da die Versicherer wenige Tage nach den Ereignissen den Versicherungsschutz für Schäden durch Kriegs- oder Terrorakte aufhoben, gewann die Frage, ob die in der Gemeinschaft tätigen Luftfahrtunternehmen über einen ausreichenden Versicherungsschutz verfügen, an Dringlichkeit.
2. In dieser Mitteilung kündigte die Kommission an, sie werde die Änderung von Deckungssummen und Konditionen bei den Versicherungen, die die Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung sind, überprüfen, um ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten. Auch vertrat sie die Auffassung, die Mitgliedstaaten sollten in Ermangelung einer Gemeinschaftsvorschrift prüfen, ob Luftfahrtunternehmen aus Drittländern eine den Empfehlungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) entsprechende Mindestrisikodeckung nachweisen können. Sie kündigte ferner an, die Frage des Versicherungsschutzes von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die innergemeinschaftliche Strecken bedienen oder die Gemeinschaft von einem Drittland aus anfliegen, anzugehen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und unterschiedliche Reaktionen der Mitgliedstaaten zu vermeiden. In Anbetracht der internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft wären die Mitgliedstaaten bei Fehlen eines solchen Versicherungsschutzes gezwungen, in gegenseitiger Abstimmung geeignete Maßnahmen zu ergreifen, d. h. die Verkehrsrechte zu entziehen und das Überfliegen von Gemeinschaftsgebiet zu untersagen.
3. In einer zweiten Mitteilung vom 2. Juli 2002 über die Versicherung im Luftverkehr nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA ⁽²⁾ stellte die Kommission fest, dass die Entwicklungen auf dem Luftfahrtversicherungsmarkt hinsichtlich der für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen erforderlichen Deckungshöhen und Versicherungsbedingungen weiter zu beobachten waren. Das Fazit lautete: „Sollte die Kommission zu der Ansicht gelangen, dass es angebracht ist, die [...] genannten Themen weiter zu bearbeiten [...], wird sie prüfen, ob entsprechende Legislativvorschläge notwendig und angebracht sind.“
4. Die Kommission hält es für notwendig, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, der die von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern aus der Gemeinschaft und aus Drittländern einzuhaltenden Versicherungskonditionen und Mindestversicherungssummen bezüglich ihrer Haftpflicht gegenüber Fluggästen, für Gepäck, Fracht und Post sowie gegenüber Dritten festlegt. Ein solcher Rahmen dürfte für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber aus der Gemeinschaft und aus Drittländern, die innergemeinschaftliche Strecken bedienen oder die Gemeinschaft von einem Drittland aus anfliegen, Rechtssicherheit schaffen und eine transparente, diskriminierungsfreie und harmonisierte Anwendung der Mindestversicherungsanforderungen gewährleisten.

⁽¹⁾ KOM(2001) 574 endg. vom 10.10.2001.

⁽²⁾ KOM(2002) 320 endg. vom 2.7.2002.

5. Nach der geltenden Gemeinschaftsvorschrift für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen⁽³⁾ muss ein Luftfahrtunternehmen lediglich „gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen, an Gepäck, an Fracht, an Post und Dritten durch Unfälle entstehen können, versichert sein“. Gleichzeitig vertrat die Gemeinschaft die Auffassung, dass Reisende, die in einen Unfall verwickelt werden, angemessen entschädigt werden müssen, und beschloss deshalb am 5. April 2001 den Abschluss und die Ratifizierung⁽⁴⁾ des Montrealer Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das das Warschauer Abkommen aus dem Jahre 1929 zum gleichen Sachverhalt ersetzt, sowie die Änderung der Gemeinschaftsvorschriften über die Haftung von Luftfahrtunternehmen⁽⁵⁾.
6. Für die Drittschadenshaftpflicht sind derzeit in keiner Gemeinschaftsvorschrift Haftungshöchstbeträge festgelegt. Völkerrechtliche Grundlage von Schadensersatzpflichten ist das 1933 in Rom geschlossene Übereinkommen über die Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften in Bezug auf Schäden, die ausländische Luftfahrzeuge Dritten am Boden zufügen, das zunächst im Jahre 1952 und dann am 23. September 1978 durch ein in Montreal unterzeichnetes Protokoll geändert wurde. Dieses Übereinkommen veranlasste die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz zu weiteren Arbeiten in diesem Bereich, deren Ziel es war, die vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen für Luftfahrtunternehmen, die Strecken in ECAC-Mitgliedsländern bedienen oder diese Länder von einem Drittland aus anfliegen, anzupassen⁽⁶⁾. Diese Arbeiten mündeten im Dezember 2000 in eine Entschließung (ECAC/25-1), die Mindestversicherungssummen für die Haftpflicht gegenüber Fluggästen und Dritten vorsieht.
7. Eine Prüfung der oben genannten Rechtsinstrumente lässt ein vernünftiges System erkennen, das sich als Grundlage für die vorgeschlagenen Gemeinschaftsvorschriften eignet. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Stufung der Versicherungssummen bei der Drittschadenshaftpflicht gelegt werden. Mit Blick auf die durch den 11. September 2001 ausgelöste Krise sollte darüber hinaus eine fortlaufende Überwachung der Entwicklungen auf dem Versicherungsmarkt vorgeschlagen werden, um eine rechtzeitige Überprüfung und Anpassung der Mindestanforderungen zu gewährleisten.

Der Vorschlag

a) Anwendungsbereich

8. Die Vorschriften sollen für alle Luftfahrtunternehmen aus der Gemeinschaft und aus Drittländern sowie für Luftfahrzeugbetreiber ohne Betriebsgenehmigung gelten. Auch Staatsluftfahrzeuge sollten in ihren Anwendungsbereich fallen. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Versicherungsanforderungen Schäden jeder Art abdecken sollten, d. h. Unfallschäden wie kriegs- oder terrorismusbedingte Schäden gleichermaßen einschließen sollten.
9. Um im Bereich der Drittschadenshaftpflicht ein harmonisiertes Vorgehen zu gewährleisten, sollten die Vorschriften für Flüge aller Art, also für Flüge im Linien- und Nichtlinienverkehr sowie für kommerzielle und nicht kommerzielle Flüge gelten.
10. Da Schäden nicht nur bei Start und Landung eines Luftfahrzeugs an einem Flughafen der Gemeinschaft, sondern auch beim Überfliegen eines Mitgliedstaates verursacht werden können, gilt die Verordnung sowohl für Flüge mit Bestimmungs- oder Abgangsort in der Gemeinschaft als auch für Flüge, bei denen Gemeinschaftsgebiet überflogen wird.

⁽³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1).

⁽⁴⁾ Beschluss des Rates vom 5. April 2001 über den Abschluss des Übereinkommens von Montreal (ABl. L 194 vom 18.7.2001).

⁽⁵⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2027/97 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1).

⁽⁶⁾ Die folgenden 38 Staaten sind ECAC-Mitglieder: Albanien, Armenien, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Moldau, Monaco, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakische Republik, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

11. Um weitestgehende Übereinstimmung mit den geltenden Luftverkehrsvorschriften, insbesondere dem 3. Legislativpaket (Marktzugang und Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen), den im Übereinkommen von Montreal festgelegten Rechten und Pflichten der Gemeinschaft und der Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen wie auch mit den bisherigen Arbeiten der ECAC zu gewährleisten, folgt die vorgeschlagene Verordnung begrifflich den genannten Rechtsinstrumenten.

b) *Die Versicherungsgrundsätze*

12. Die Verordnung soll eine eindeutige Verknüpfung zwischen den zu deckenden Schäden bei Reisenden, Reisegepäck, Fracht, Post und Dritten einerseits und der Haftpflicht andererseits herstellen. Was Reisende, Reisegepäck, Fracht und Post angeht, soll die Versicherung die Haftung nach folgenden Rechtsvorschriften abdecken:

1. das Übereinkommen von Montreal von 1999, das für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern gilt, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben und anwenden, das Warschauer Abkommen von 1929, das für unbegrenzte Zeit neben dem Übereinkommen von Montreal weiterbesteht und für Luftfahrtunternehmen aus Drittländern gilt, die an dieses Abkommen gebunden sind. Es ist festzustellen, dass keine der beiden Übereinkünfte die Haftung von Luftfahrtunternehmen begrenzt;
2. die Verordnung (EWG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 ⁽⁷⁾, die für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gilt.

Angesichts der Ereignisse des 11. September 2001 und der sich anschließenden Entwicklungen auf dem Versicherungsmarkt ist eine klare Aussage erforderlich, dass die Haftpflichtversicherung für Reisende, Reisegepäck, Fracht und Post auch Kriegs- und Terrorakte abdeckt.

13. Bezüglich der Drittschadenshaftpflicht ist im Gemeinschaftsrecht nicht geregelt, worauf sich die Haftung stützen soll. Auf internationaler Ebene sind im Übereinkommen von Rom über Schäden, die ausländische Luftfahrzeuge Dritten am Boden zufügen, aus dem Jahr 1933, das 1952 und 1978 geändert wurde, Mindestversicherungssummen für die Drittschadenshaftpflicht festgelegt, bei der für Schäden am Boden der Grundsatz der verschuldensunabhängigen Haftung gilt. Aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgenommen sind Nuklearschäden sowie Schäden durch Kriegshandlungen (bewaffnete Konflikte) und Terrorakte.

14. Dieses Übereinkommen gilt nicht in allen Mitgliedstaaten, da es nicht von allen unterzeichnet oder ratifiziert worden ist ⁽⁸⁾. Bislang gilt in den Mitgliedstaaten im Allgemeinen, dass Luftfahrtunternehmen Dritten gegenüber nur bei nachweislichem Verschulden aufgrund von Fahrlässigkeit oder Vorsatz haften, also nicht verschuldensunabhängig. Einige Mitgliedstaaten haben jedoch den Grundsatz der verschuldensunabhängigen Haftung nach dem Übereinkommen von Rom befolgt: In Frankreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich gilt eine unbegrenzte Drittschadenshaftpflicht, in Deutschland ist die Haftung der Höhe nach begrenzt.

15. Die Kommission ist der Auffassung, dass keine ausreichenden Gründe vorliegen, die die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen gegenüber Dritten für kriegs- und terrorbedingte Risiken nötig machen. Nach Auffassung der Kommission ist die Drittschadenshaftpflicht von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern bei Vorkommnissen in den Mitgliedstaaten bereits ausreichend geregelt.

⁽⁷⁾ ABl. L 140 vom 30.5.2002, S. 2.

⁽⁸⁾ Bis Juli 2002 hatten folgende Mitgliedstaaten das Übereinkommen unterzeichnet: Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich. Lediglich Belgien, Italien, Luxemburg und Spanien haben das Übereinkommen ratifiziert.

Angesichts dessen wird es zum jetzigen Zeitpunkt für notwendig erachtet, Mindestversicherungsanforderungen festzulegen, um die Drittschadenshaftpflicht für Schäden am Boden und in der Luft, die durch Unfälle oder Kriegs- und Terrorakte verursacht sind, durch Festlegung einer einheitlichen, kombinierten Höchstsumme zu regeln. Diese Anforderungen sollten Luftfahrtunternehmen jetzt dazu verpflichten, eine solche Versicherungsdeckung auf dem Markt oder auf sonstige Weise zu kontrahieren, im Gegensatz zu der vor dem 11. September 2001 häufig anzutreffenden Praxis.

16. Da möglicherweise nicht alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die Strecken innerhalb der Gemeinschaft bedienen oder diese von einem Drittland aus anfliegen, in der Lage sind, die in der Verordnung über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen ⁽⁹⁾ genannten finanziellen Voraussetzungen zu erfüllen, muss eine flexible Regelung eingeführt werden, die anstelle von Versicherungspolicen auch andere Instrumente, wie Staats- oder Bankgarantien, zulässt.

c) *Überwachungs- und Sanktionsmaßnahmen*

17. Um bei einer flexiblen Regelung zu gewährleisten, dass Luftfahrtunternehmen, denen inner- oder außerhalb der Gemeinschaft eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde, angemessen für Schäden bei Reisenden, Gepäck, Fracht, Post und Dritten haften können, müssen den Mitgliedstaaten verstärkte Überwachungspflichten auferlegt werden. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, durch regelmäßige Inspektionen sicherzustellen, dass die Unternehmen ihren Versicherungspflichten stets nachkommen, und in Fällen, in denen sie berechnete Zweifel am Bestehen eines Versicherungsschutzes haben, zusätzliche Nachweise von den betreffenden Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern verlangen. Sollte tatsächlich kein Versicherungsschutz bestehen, sollte den Luftfahrtunternehmen die Starterlaubnis verweigert werden, wenn sie bereits auf einem Flughafen der Gemeinschaft gelandet sind, bzw. der Einflug in den Luftraum oder die Landeerlaubnis verweigert werden.

18. Die Aufgabe der Kommission besteht insbesondere darin sicherzustellen, dass die Mindestanforderungen der Marktsituation gerecht werden und bei einer Zunahme von Vorfällen mit kriegerischem oder terroristischem Hintergrund eine ausreichende Haftungsdeckung gewährleisten. Aus diesem Grund sollte die Verordnung die Kommission zur Berichterstattung über die Marktentwicklungen verpflichten, wobei alle Vorfälle zu berücksichtigen sind, die die Versicherungsbedingungen wesentlich beeinflussen können, außerdem sollte sie eine Klausel enthalten, die bei Bedarf eine Anpassung der Versicherungssummen ermöglicht. Außerdem ist zu bedenken, dass es Änderungen auf völkerrechtlicher Ebene geben kann (mögliche künftige Änderung des Übereinkommens von Rom), die sich auf die Drittschadenshaftpflicht auswirken.

19. Um möglichen Änderungen und Entwicklungen in den vorgeschlagenen Regeln Rechnung zu tragen, ist vorgesehen, dass entsprechende Entscheidungen nach dem sogenannten „Komitologieverfahren“ gemäß Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁰⁾ getroffen werden. Die im Rahmen der Liberalisierung des Luftverkehrs erlassenen Vorschriften enthalten bereits entsprechende Bestimmungen für einen solchen Ausschuss (Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992). Deshalb wird vorgeschlagen, für die Überarbeitung der Mindestversicherungsanforderungen auf diesen Ausschuss zurückzugreifen.

d) *Mindestversicherungsanforderungen*

20. In der Verordnung ist jeder Fall von Haftung, ob bezüglich Reisenden, Reisegepäck, Fracht, Post oder Dritten, genau geregelt.

1. Haftung gegenüber Reisenden: Mindestversicherungssumme 250 000 SZR.

Die Mindestversicherungssumme entspricht den derzeit auf ECAC-Ebene geltenden Beträgen.

⁽⁹⁾ Siehe Fußnote 2.

⁽¹⁰⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal von 1999 und der Verordnung (EWG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 ⁽¹⁾ haftet das Luftfahrtunternehmen für Reisende bis zu 100 000 SZR (Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds) unabhängig von eigenem Verschulden.

Über diesen Betrag hinaus (bis zur Mindestsumme von 250 000 SZR und darüber) deckt die Versicherung für Reisende und deren Reisegepäck die gesetzliche Haftung ab, die ein Verschulden voraussetzt.

Luftfahrtunternehmen, die dem Warschauer Abkommen von 1929 unterliegen, haften vorbehaltlich bestimmter Einreden und im Rahmen von Haftungsbeschränkungen, für die bestimmte Ausnahmen (Vorsatz) gelten, gegenüber Reisenden annahmegemäß in unbegrenzter Höhe für Verletzung oder Tod.

2. Reisegepäck: gleiche Höchstgrenzen wie für Reisende, vorausgesetzt, das Gepäck wurde aufgegeben und befand sich in der Obhut des Luftfahrtunternehmens und war defekt- und mangelfrei.
3. Fracht: Mindestversicherungssumme 17 000 SZR je Tonne (17 SZR je kg).

Diese Art Haftung ist vom Übereinkommen von Montreal abgedeckt, das die Haftung des Luftfahrtunternehmens beschränkt, unter anderem in Fällen von Krieg und bewaffnetem Konflikt. Die Mindestversicherungssumme entspricht den derzeit durch dieses Übereinkommen vorgeschriebenen Beträgen.

Luftfahrtunternehmen, die dem Warschauer Abkommen unterliegen, haften unbegrenzt für Fracht aufgrund Verschuldens vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen (Sorgfalt während der Obhut, Fahrlässigkeit und Vorsatz).

Um dem internationalen Umfeld Rechnung zu tragen, in dem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und aus Drittländern derzeit tätig sind, wird in der vorliegenden Verordnung eine verschuldensabhängige Haftung für Fracht vorgeschlagen.

4. Die Mindestsumme der Haftpflichtversicherung für Postsendungen ist von den nationalen Verwaltungen in Anbetracht der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für die Postbeförderung festzulegen.
5. Mindestsumme der Drittschadenshaftpflichtversicherung in Abhängigkeit vom Flugzeugmuster.

Wie bereits ausgeführt, bestehen derzeit in den Mitgliedstaaten keine harmonisierten Anforderungen. Die Mindestversicherungssummen für geleaste Luftfahrzeuge sind derzeit im Vergleich zu den Summen nach dem Übereinkommen von Rom ⁽¹²⁾ oder der ECAC-Entschliebung ⁽¹³⁾ stark erhöht. Die vorgeschlagenen Mindestversicherungsanforderungen tragen dem Rechnung.

Die Drittschadenshaftpflicht weist die Besonderheit auf, dass sich die Versicherungssummen nach der höchstzulässigen Startmasse (MTOW) des Luftfahrzeugs richten, wodurch dem Gefahrenpotential der einzelnen Luftfahrzeugmuster Rechnung getragen wird. Aus Gründen der Vereinbarkeit mit der derzeitigen Versicherungspraxis ist es angebracht, eine eindeutige Klassifizierung der Luftfahrzeuge in bestimmte MTOW-Kategorien vorzunehmen. Eine Tabelle mit den wichtigsten in der Zivilluftfahrt eingesetzten Luftfahrzeugmustern ist als Anhang beigefügt.

⁽¹⁾ Siehe Fußnote 6.

⁽¹²⁾ Artikel 11 des Übereinkommens von Rom in der Fassung des Protokolls von Montreal von 1978 sieht Folgendes vor:

- a) Luftfahrzeuge mit MTOW < 2 000 kg: 300 000 SZR.
- b) Luftfahrzeuge mit MTOW < 6 000 kg: 300 000 SZR plus 175 SZR pro kg.
- c) Luftfahrzeuge mit MTOW > 6 000—30 000 kg: 1 000 000 SZR plus 62,5 SZR pro kg für Luftfahrzeuge über 6 000—30 000 kg.
- d) Luftfahrzeuge mit MTOW > 30 000 kg: 1 000 000 SZR plus 65 SZR pro kg.

⁽¹³⁾ Nach ECAC 25/1 gelten folgende Mindestversicherungsanforderungen:

- Kategorie 1: Luftfahrzeuge mit MTOW < 2 000 kg: 1 500 000 SZR.
Kategorie 2: Luftfahrzeuge mit MTOW < 6 000 kg: 4 500 000 SZR.
Kategorie 3: Luftfahrzeuge mit MTOW < 25 000 kg: 12 500 000 SZR.
Kategorie 4: Luftfahrzeuge mit MTOW < 100 000 kg: 50 000 000 SZR.
Kategorie 5: Luftfahrzeuge mit MTOW > 100 000 kg: 90 000 000 SZR.

ANHANG

WICHTIGSTE IN DER ZIVILLUFTFAHRT EINGESetzte LUFTFAHRZEUGMUSTER

Hersteller	Muster	Variante	Sitze (max.)	Mtow (lbs)
A.S.T.A. (GAF)	NMAD	N22-24	12—17	8 500
ATR	AT42	100-500	42—50	32 849—41 005
ATR	AT72	100-500	68—74	48 501
Aero Commander	1121	A/B	8	16 800—17 500
Aerospatiale	CARV	10A-11R	99—140	95 901—123 459
Aerospatiale	N262	A/B/C/D/E	29	22 708—23 810
Airbus Industrie	A300	B1-600 (GE)	295—361	291 010—375 888
Airbus Industrie	A310	200-320 (GE)	280	291 005—361 558
Airbus Industrie	A318	110 (CFM)-120 (P&W)	130	131 000
Airbus Industrie	A319	100-130 (CFM)/(IAE)	124—154	145 505—166 300
Airbus Industrie	A320	110 (CFM)/230 (IAE)	180	145 505—166 449
Airbus Industrie	A321	100/230 (IAE)	220	181 198—196 211
Airbus Industrie	A330	200-340 (GE)	405—440	467 379—507 000
Airbus Industrie	A340	210 (CFM)-640 (RR)	361—185	566 587—804 686
Airbus Industrie	A380	800 F(GP)/(RR)	555	1 208 000—1 285 000
Antonov	A124	100		864 200
Antonov	A140		52	42 218
Antonov	A225			1 322 750
Antonov	AN10	A	84—130	112 436—121 475
Antonov	AN12-22			134 482—551 155
Antonov	AN24	RT/RV	42—52	42 990—48 061
Antonov	AN26	B-D		48 061—52 911
Antonov	AN30-32	B-P	45—50	50 706—66 390
Antonov	AN38	100/200	26	19 400
Antonov	AN70/72	P	8	82 670—286 600
Antonov	AN74	T-200 D	52	76 720—80 468
Antonov	AN8			88 185
Ayres Corporation	LM20	LM200		19 000
BAE SYSTEMS (Avro)	AVRJ	RJ100-RJ70	94—112	84 000—97 500
BAE SYSTEMS (Avro)	AVRJ	RJ85/RJX100	112	93 000—101 500
BAE SYSTEMS (BAC)	BRIT	100/252/310F	92—99	155 000—185 000
BAE SYSTEMS (BAC)	VANG	950		135 000—146 500
BAE SYSTEMS (BAC)	VC10		150	312 000—335 000
BAE SYSTEMS (BAC)	VISC	700/800	63—74	60 000—72 500
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	100/200	85—89	88 000—93 000

Hersteller	Muster	Variante	Sitze (max.)	Mtow (lbs)
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	C.1/E.1/T.2		105 000
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	Variante nicht angekündigt		
BAE SYSTEMS (HS)	ATP	Passagier-/Frachtflugzeug	72	50 550—52 200
BAE SYSTEMS (HS)	ATP	Jetstream 61	70	52 200
BAE SYSTEMS (HS)	B146	100	94—146	76 000—97 500
BAE SYSTEMS (HS)	COMT	1-4C	36—102	105 000—162 000
BAE SYSTEMS (HS)	TRID	1C-3B	103—170	115 000—159 000
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31		19	15 212
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31	F (SCD)		15 212
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31	Super	19	16 204
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J41		29	24 000
Boeing	B707	420	179—189	247 000—332 500
Boeing	B717	200ER	100	114 000—121 000
Boeing	B720	20	165	229 300
Boeing	B727	100QC 200C (M) Advanced	131—187	160 000—209 500
Boeing	B73N	T-43A-BBJ2	78—189	115 500—174 200
Boeing	B747	100B/SR (P&W)	550	600 000—750 000
Boeing	B747	100B/SR (SUD) (P&W)	624	600 000
Boeing	B747	200B Combi (SUD) (RR)	660	785 000—833 000
Boeing	B747	200C (SCD) (P&W)	584	775 000—833 000
Boeing	B747	300 Combi 400D (P&W)	563/568	520 000—610 000—833 000
Boeing	B747	400F (RR)		833 000—875 000
Boeing	B747	SP (RR)	331	630 000—696 000
Boeing	B747	SR-100	490	520 000—733 600
Boeing	B767	200 EROPS (GE)	290	345 000
Boeing	B767	200ER (P&W)	255	282 000—387 000
Boeing	B767	200ERM (P&W)	290	320 000—345 000
Boeing	B767	300 (RR)	309	345 000—350 000
Boeing	B767	300ER (RR)	309	387 000—407 000
Boeing	B767	400ER (GE)	375	400 000
Boeing	B777	300 (RR)	440/550	515 000—660 000
Boeing	B777	300ER (GE)	390	750 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC10	40I	380	444 000—580 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	20/51 (Stage 2 Hushkits)	176—189	276 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	30F (M)/54CF (Stage 3 Hushkits)	176—189	300 000—315 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	73CF	189—258	335 000—355 000

Hersteller	Muster	Variante	Sitze (max.)	Mtow (lbs)
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	14-21 (Stage 3 Hushkits)	109	85 700—100 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	31-51 (Stage 3 Hushkits)	127—139	98 000—122 200
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Frachtflugzeug (P&W)		602 500—625 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Passagierflugzeug (RR)/ER (GE)	405	618 000—630 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD80	87	139	125 000—149 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD80	88	172	149 500—160 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	10	139	139 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	30/30T (SAIC)	172	156 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	40	217	163 500
Bombardier (Canadair)	BCJT		10	37 500
Bombardier (Canadair)	CGXP		19	93 500
Bombardier (Canadair)	CGXP	ASTOR	5	93 500
Bombardier (Canadair)	CL44	J	178—214	205 000—210 000
Bombardier (Canadair)	CL60	604	19	45 100—47 600
Bombardier (Canadair)	CRJ7		70	72 750
Bombardier (Canadair)	CRJ9		86	80 500
Bombardier (Canadair)	CRJT	200LR	50	47 450—53 000
Bombardier (Learjet)	LJ24/25/35/36	TF	6—8	12 499—18 000
Bombardier (Learjet)	LJ55/60	Learjet 60	8	19 500—22 750
Bombardier (Shorts)	S330	200	30	22 900
Bombardier (Shorts)	S360	Advanced	39	26 453—27 100
Bombardier (de Havilland)	DHC5	A	41—44	41 000
Bombardier (de Havilland)	DHC6	300 Vista Liner	19—20	11 579—12 500
Bombardier (de Havilland)	DHC7	150	59	43 500—47 000
Bombardier (de Havilland)	DHC8	200	40	33 000—36 300
Bombardier (de Havilland)	DHC8	320C/400	56—80	41 100—63 750
Bombardier (de Havilland)	DHC8	8M		34 500
CASA	C295		78	46 297
Century Aerospace	CENT		5	7 000
Cessna	C525	1	7	10 600
Cessna	C670/750		9/10	22 450—35 700
Cessna	CEXL/CIT2	551	8—10	12 500—18 700
Chichester Miles	LPRD		4	2 550—4 000
Dassault Aviation	2000/DA50		12—19	35 000—40 780
Dassault Aviation	DA90	B	19	45 500
Dassault Aviation	DA90	EX		45 000—48 300

Hersteller	Muster	Variante	Sitze (max.)	Mtow (lbs)
Dassault Aviation	MERC	100	179	124 560
Embraer	E110	P2	9—22	9 921—15 432
Embraer	E120	ER	30	26 437
Embraer	E120	ER Advanced		
Embraer	E135		37	41 887—48 943
Embraer	E140		0	46 517
Embraer	E145		50	42 328—48 500
Embraer	E170		70	78 153
Embraer	E190	100	98	106 922
Embraer	E190	200	110	106 922
Fairchild	FH27	D (LCD)	40—52	36 225—45 500
Fairchild (Swearingen)	MTRO	Merlin IVC	14—20	12 500—17 000
Fairchild/Dornier	D328	100	33	27 558—30 847
Fairchild/Dornier	D328	100	33	
Fairchild/Dornier	D428		44	43 650
Fairchild/Dornier	D728		70	79 343—83 753
Fairchild/Dornier	D928			109 568
Fairchild/Dornier	DJET		34	33 510
Fokker	FK10		122	95 000
Fokker	FK27	600RF	48—60	40 500—45 000
Fokker	FK28	1000	70	63 000—71 000
Fokker	FK28	4000	85	71 000—73 000
Fokker	FK28	6000	79	70 800
Fokker	FK50		68	42 990—45 900
Fokker	FK70		79	81 000—84 000
General Dynamics (Convair)	C600/640		52—56	45 000—55 000
General Dynamics (Convair)	C880		110	184 500—193 000
General Dynamics (Convair)	C990		121	246 200—253 000
Gulfstream Aerospace	GLF1	Regionalflugzeug	24—38	36 000
Gulfstream Aerospace	GLF1	Frachtflugzeug		36 000
Gulfstream Aerospace	GLF4		19	73 200—90 500
Handley Page	HRLD	100	48—60	40 000—45 000
Ilyushin	IL14		60	50 045
Ilyushin	IL18	B/D	111—122	135 584—141 096
Ilyushin	IL18	D Frachtflugzeug		141 096
Ilyushin	IL18	E/V	122	134 923

Hersteller	Muster	Variante	Sitze (max.)	Mtow (lbs)
Ilyushin	IL18	V Frachtflugzeug		134 923
Ilyushin	IL62		186	357 148—368 172
Ilyushin	IL86		350	458 650
Ilyushin	IL96	300	300	476 198
Indonesian Aerospace	N250		54—68	48 501—54 674
Israel Aircraft Industries	1125/ARVA		4—30	23 500—40 780
Lockheed	1011	1 (Group 1)/Frachtflugzeug	315—400	430 000—510 000
Lockheed	1329	6/6A	10	40 921—44 500
Lockheed	HERC	L-100		155 000
Lockheed	L188	A	99	113 000—127 500
Raytheon	1300/1900/ BE99/B400	T-1A Jayhawk	7—19	12 500—16 950
Raytheon	HRZN		13	36 000
Raytheon	PREM		8	12 500
Saab	S200-340		37—58	28 000—50 265
Tupolev	T104		50—100	154 325—167 550
Tupolev	T114	AWACS	220	268 800—413 917
Tupolev	T124		56—68	83 776
Tupolev	T134		72—84	98 106—108 026
Tupolev	T144	Prototype		330 693—396 832
Tupolev	T154	100	167—180	198 416—220 462
Tupolev	T204	120F (RR)	214	209 555—244 155
Tupolev	T234	120 (BMW RR)	166	87 082—186 950
WSK-PZL Mielec	AN28	B1T/R-M28 Skytruck (P&W)	17	14 330
Xian	YUN7	200	52	46 295—52 911
Yakovlev	YK40/42	D-100 (Yak-142)	34—168	30 203—145 505

Quelle: AIRCLAIMS Datenbank (Mai 2002).

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,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik muss ein angemessener Mindestversicherungsschutz für die Haftung der Luftfahrtunternehmen insbesondere gegenüber Reisenden, Reisegepäck, Gütern, Postsendungen und Dritten bei Unfällen gewährleistet werden.
- (2) Auf dem Luftverkehrsmarkt der Gemeinschaft wurde die Unterscheidung zwischen In- und Auslandsflügen aufgehoben, sodass für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in Bezug auf Höhe und Art der Versicherung die gleichen Mindestanforderungen gelten sollten.

- (3) Es sind gemeinsame Maßnahmen erforderlich, um sicherzustellen, dass Mindestversicherungssummen auch für Luftfahrtunternehmen aus Drittländern gelten, damit die Wettbewerbsbedingungen dieselben wie für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind und der Verbraucherschutz gefördert wird.
- (4) In ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2001 über die Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche kündigte die Kommission an, sie werde Höhe und Konditionen der für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung erforderlichen Versicherungen überprüfen, um ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten. In ihrer Mitteilung vom 2. Juli 2002 über die Versicherung im Luftverkehr nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA gab die Kommission ihre Absicht bekannt, die Entwicklungen auf dem Luftfahrtversicherungsmarkt hinsichtlich der Deckungshöhen und Versicherungsbedingungen von für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen erforderlichen Versicherungen weiter zu beobachten.
- (5) Die Gemeinschaft hat das am 28. Mai 1999 in Montreal angenommene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr⁽¹⁾ geschlossen, das in Bezug auf die Haftung für Unfallschäden bei Personen, Reisegepäck und Gütern im internationalen Luftverkehr neue, weltweite Vorschriften festlegt, die die Bestimmungen des Warschauer Abkommens aus dem Jahre 1929 und seiner nachfolgenden Änderungen ersetzen.
- (6) Nach Artikel 50 des Übereinkommens von Montreal müssen die Vertragsstaaten ihre Luftfahrtunternehmen verpflichten, sich zur Deckung ihrer Haftung nach diesem Übereinkommen angemessen zu versichern. Das Warschauer Abkommen von 1929 und nachfolgende Änderungen bestehen auf unbegrenzte Zeit neben dem Übereinkommen von Montreal weiter. Beide Übereinkünfte sehen die Möglichkeit unbegrenzter Haftung vor.
- (7) Nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen muss ein Luftfahrtunternehmen gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Reisenden, an Reisegepäck, an Gütern, an Postsendungen und Dritten durch Unfälle entstehen können, versichert sein, wobei jedoch keine Mindestversicherungssummen und Konditionen vorgeschrieben sind.
- (8) Der von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz am 13. Dezember 2000 verabschiedeten Entschließung über den Mindestversicherungsschutz zur Deckung der Haftung gegenüber Reisenden und Dritten (ECAC/25-1) sollte Rechnung getragen werden.
- (9) Es müssen sowohl für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft als auch für Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die einen Flughafen in der Gemeinschaft als Bestimmungs- oder Abgangsort nutzen oder das Gebiet eines Mitgliedstaates überfliegen, diskriminierungsfreie Mindestversicherungsanforderungen zur Deckung der Haftung gegenüber Reisenden, Reisegepäck, Gütern, Postsendungen und Dritten festgelegt werden.
- (10) Die Luftfahrtunternehmen müssen auf Verlangen nachweisen können, dass sie jederzeit die zur Haftungsdeckung nach dieser Verordnung erforderlichen Mindestversicherungsanforderungen erfüllen.
- (11) Die Mindestversicherungsanforderungen sind nach einem gewissen Zeitraum einer Überprüfung zu unterziehen.
- (12) Die Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung dieser Mindestanforderungen sollten transparent und diskriminierungsfrei sein und den freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr in keiner Weise behindern.
- (13) Da die für die Durchführung dieser Verordnung hinsichtlich der Anpassung der Mindestversicherungsanforderungen erforderlichen Maßnahmen im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽²⁾ Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind und die Anpassung bestimmter nichtwesentlicher Bestimmungen der Verordnung betreffen, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des genannten Beschlusses erlassen werden.
- (14) Die Verordnung entspricht den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit von Artikel 5 EG-Vertrag. Die Einführung von Mindestversicherungsanforderungen kann durch die Beseitigung von Wettbewerbsverfälschungen zum Erreichen der Ziele des Luftverkehrsbinnenmarktes beitragen. Die Ziele können daher wirksamer durch die Gemeinschaft mittels harmonisierter Regeln erreicht werden. Diese Verordnung beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Diese Verordnung bezweckt die Festlegung von Mindestversicherungsanforderungen für die Versicherung von Reisenden, Reisegepäck, Postsendungen, Gütern und Dritten, die von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern als Voraussetzung für die Erlaubnis zur Durchführung von Flugdiensten innerhalb, von oder nach der Gemeinschaft oder über das Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten, auf das der EG-Vertrag Anwendung findet, einzuhalten sind.

⁽¹⁾ ABl. L 194 vom 18.7.2001, S. 38.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für

- a) alle Luftfahrtunternehmen, die einen Flughafen in der Gemeinschaft als Ziel- oder Abgangsort nutzen oder das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates überfliegen, gleich ob es sich dabei um einen Flug im Linienverkehr oder Nichtlinienverkehr handelt;
- b) alle Luftfahrzeugbetreiber, die einen Flughafen in der Gemeinschaft als Ziel- oder Abgangsort nutzen oder das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates überfliegen und Reisende und Reisegepäck, Postsendungen oder Güter nichtgewerblich befördern;
- c) die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck, von Postsendungen oder Gütern durch Staatsluftfahrzeuge eines Mitgliedstaates oder eines anderen Landes.

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf die Beförderung von Reisenden, Postsendungen und/oder Gütern mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Motorflugzeugen sowie auf Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flughäfen verbunden ist. Für Flüge dieser Art gelten die nationalen Unfallversicherungsvorschriften.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Luftfahrtunternehmen“ ist ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung.
- b) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat in Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde.
- c) „Luftfahrzeugbetreiber“ ist eine natürliche, in einem Mitgliedstaat ansässige Person oder eine juristische Person mit Sitz in einem Mitgliedstaat, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge entsprechend den in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91⁽¹⁾ einsetzt, oder eine natürliche, außerhalb der Gemeinschaft

ansässige Person oder eine juristische Person mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge entsprechend den in dem Land des Wohnsitzes oder Sitzes geltenden Vorschriften einsetzt.

- d) „Versicherungsunternehmen“ ist ein Unternehmen, das eine behördliche Zulassung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG des Rates⁽²⁾ erhalten hat, oder ein Unternehmen aus einem Nichtmitgliedstaat, das eine behördliche Zulassung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG oder Artikel 6 der Richtlinie 79/267/EWG benötigen würde, wenn es seinen satzungsmäßigen Sitz in der Gemeinschaft hätte.
- e) „Versicherung“ ist der Versicherungsvertrag, der die Konditionen festlegt, unter denen sich das Versicherungsunternehmen bereiterklärt, den Versicherungsnehmer bis zu dem für alle versicherten Risiken festgelegten Haftungshöchstbetrag für alle versicherten Verluste zu entschädigen, die auf Zwischenfälle zurückzuführen sind, die innerhalb des Versicherungszeitraums eingetreten sind; „Versicherung“ ist auch der Versicherungsvertrag, bei dem die versicherten Risiken Kriegshandlungen, Terrorakte, Entführungen, Sabotage, die unrechtmäßige Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, Aufruhr oder Arbeitsunruhen sind.
- f) „Hauptgeschäftssitz des Versicherungsunternehmens“ ist der Ort, an dem sich der Hauptsitz des Versicherungsunternehmens befindet oder von dem aus täglich der größte Teil der Geschäftstätigkeit des Unternehmens abgewickelt wird.
- g) „Vorkommnis“ ist ein Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, bei dem/denen ein Luftfahrzeug Reisenden, Reisegepäck, Gütern, Postsendungen und/oder Dritten am Boden und/oder in der Luft Schaden zufügt. Setzt sich ein Vorkommnis aus einer Reihe von Vorfällen zusammen, so wird der Tag des ersten Vorfalls als Zeitpunkt des Vorkommnisses angesehen. Als Vorkommnis gilt die unwillentliche Schädigung von Reisenden, Reisegepäck, Gütern, Postsendungen und/oder Dritten am Boden und/oder in der Luft oder die Schädigung durch Kriegshandlungen, Terroranschläge, Entführungen, Sabotage, die unrechtmäßige Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, Aufruhr oder Arbeitsunruhen.
- h) „Flug“ ist die Zeitspanne zwischen der Aufnahme der mit dem Abflug zusammenhängenden flugbetrieblichen Vorgänge und dem Abschluss der mit der Ankunft zusammenhängenden flugbetrieblichen Vorgänge bis zum vollständigen Stillstand des Luftfahrzeugs.
- i) „Flugdienst“ ist ein Flug oder eine Reihe von Flügen, bei denen Reisende, Güter und/oder Postsendungen gewerbsmäßig oder nicht gewerbsmäßig befördert werden.
- j) „Flugplanperiode“ ist entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

⁽²⁾ ABl. L 228 vom 16.8.1973, S. 3.

- k) „SZR“ ist ein Sonderziehungsrecht gemäß der Festlegung des Internationalen Währungsfonds von 1969 als internationale Währungsreserve zur Ergänzung der vorhandenen Reserven der Mitglieder (amtliche Bestände an Gold, Devisen und Reservepositionen im Internationalen Währungsfonds) ⁽¹⁾.
- l) „MTOW“ ist die höchstzulässige Startmasse (Maximum Take-Off Weight), bei der es sich um einen für das jeweilige Luftfahrzeugmuster spezifischen und im Lufttüchtigkeitszeugnis des jeweiligen Luftfahrzeugs angegebenen Wert handelt.

Artikel 4

Versicherungsgrundsätze

Die in der Gemeinschaft eingetragenen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und die Luftfahrzeugbetreiber von in der Gemeinschaft eingetragenen Luftfahrzeugen sowie andere Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die Flugdienste in die Gemeinschaft durchführen und/oder das Gebiet der Gemeinschaft überfliegen, haben eine Haftpflichtversicherung für im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erlittene Schäden, für die ein Schadensersatzanspruch besteht, zu unterhalten.

Artikel 5

Einhaltung der Bestimmungen

(1) Die Versicherung ist von einem Versicherungsunternehmen vorzunehmen, das nach gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften oder den Rechtsvorschriften eines der folgenden Länder zur Vornahme einer solchen Versicherung berechtigt ist:

- des Landes, das dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eine Betriebsgenehmigung erteilt hat,
- des Landes, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist,
- des Landes, in dem das Versicherungsunternehmen seinen Sitz oder Hauptgeschäftssitz hat.

Dieser Absatz lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, die Bedingungen festzulegen, unter denen ein Versicherungsunternehmen, das nicht über eine Zulassung nach Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG des Rates verfügt, in ihrem Hoheitsgebiet tätig werden darf.

(2) In einem Drittland eingetragene Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber haben alternativ zu den in Absatz 1 genannten Versicherungsanforderungen eine der folgenden Sicherheiten zu stellen:

- eine Barsicherheit, die bei einer Verwahrstelle des Landes hinterlegt wird, das dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eine gültige Betriebsgenehmigung erteilt oder dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat;

⁽¹⁾ SZR werden täglich vom Internationalen Währungsfonds festgelegt. Der SZR-Kurs betrug am 5. September 2002: SZR/Euro 0,747385 — Euro/SZR 1,338000.

— eine Garantie einer Bank, die von dem Land, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, entsprechend autorisiert wurde und deren finanzielle Leistungsfähigkeit von diesem Land überprüft wurde;

— eine Garantie einer Bank, die von dem Land, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, entsprechend autorisiert wurde, wenn dieses Land sich verpflichtet, in Bezug auf diese Garantie keine Immunität von der Gerichtsbarkeit geltend zu machen.

(3) Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber hinterlegen ein gemäß Absatz 1 ausgestellt Versicherungszertifikat oder eine der in Absatz 2 genannten Sicherheiten zu Beginn jeder Flugplanperiode bei den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats/der betreffenden Mitgliedstaaten.

Im Sinne dieses Absatzes ist der betreffende Mitgliedstaat derjenige Mitgliedstaat, der einem Luftfahrtunternehmen eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, oder der Mitgliedstaat, in dem ein Luftfahrzeug eingetragen ist, sowie der Mitgliedstaat, der für den Flughafen verantwortlich ist, von und nach dem ein Flugdienst durchgeführt wird.

Mitgliedstaaten, die überflogen werden, können Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern ebenfalls vorschreiben, Nachweise für eine dieser Verordnung entsprechende Versicherung vorzulegen.

(4) Setzt sich ein Flugdienst aus mehreren Flügen zusammen, haben alle beteiligten Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrzeugbetreiber die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen zu erfüllen.

(5) Läuft die Versicherung, die Garantie oder die Sicherheit während eines Fluges ab, stellen die Luftfahrtunternehmen sicher, dass sie ihre Gültigkeit bis zur nächsten im Flugdurchführungsplan vorgesehenen sicheren Landung des Luftfahrzeugs behält.

Artikel 6

Haftung bezüglich Reisenden, Reisegepäck, Postsendungen und Gütern

(1) Bei der Beförderung von Reisenden auf dem Luftweg müssen die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gegen die im Rahmen ihrer Haftpflicht zu ersetzenden Schäden durch Tod, Verwundung oder jeden anderen von einem Reisenden erlittenen Personenschaden mit einem Betrag von mindestens 250 000 SZR pro Reisendem versichert sein. Diese Versicherung deckt auch den Schaden ab, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Gepäck eines Reisenden entsteht, wobei das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während eines Zeitraums eingetreten sein muss, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfahrtunternehmens oder seiner Leute befand.

Diese Bestimmung gilt entsprechend für Luftfahrzeugbetreiber.

(2) Wird ein Luftfahrzeug im Rahmen eines kurzfristigen Leasingvertrags mit oder ohne Besatzungsbereitstellung betrieben, so obliegt die Erfüllung der Mindestversicherungsanforderungen dem Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt.

(3) Bei der Beförderung von Gütern auf dem Luftweg müssen die Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber gegen die im Rahmen ihrer Haftpflicht zu ersetzenden Schäden durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung der beförderten Güter mit einem Betrag von mindestens 17 SZR pro Kilogramm versichert sein, wobei das Ereignis, das den Schaden verursacht hat, während des Fluges eingetreten sein muss.

(4) Für die Beförderung von Postsendungen im Luftverkehr legen die Mitgliedstaaten die Mindestversicherungssummen ohne Ansehen der Nationalität oder Identität des Luftfahrtunternehmens bzw. Luftfahrzeugbetreibers fest.

(5) Die in diesem Artikel genannten Beträge können erforderlichenfalls gemäß dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 2, geändert werden, und zwar unter anderem dann, wenn Änderungen auf völkerrechtlicher Ebene eine entsprechende Entscheidung nahelegen.

Artikel 7

Drittschadenshaftung

(1) Als Versicherung für die Haftung gegenüber Dritten ist die Deckung aller Schäden zu verstehen, die von einem Luftfahrzeug im Flug oder am Boden oder durch jede aus dem Luftfahrzeug fallende Person oder jedem daraus fallenden Gegenstand Dritten zugefügt wird, für jedes Luftfahrzeug und jedes Vorkommnis, sofern der Schaden

- a) für den das Luftfahrtunternehmen oder der Luftfahrzeugbetreiber gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sich das Vorkommnis ereignet hat, haftbar gemacht wird, oder
- b) durch Kriegshandlung, Entführung, Sabotage, Terroranschlag, Aufruhr oder Arbeitsunruhen mit dem Ziel einer Beeinträchtigung des Betriebs des Luftfahrzeugs herbeigeführt wurde und von dem Luftfahrtunternehmen oder seinen Leuten oder dem Luftfahrzeugbetreiber fahrlässig oder durch eine andere unerlaubte Handlung oder Unterlassung herbeigeführt wurde.

Diese Bestimmung gilt entsprechend für Luftfahrzeugbetreiber eines in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugs.

(2) Alle Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, sich gegen Drittschäden aus Unfällen oder Kriegs- und Terrorakten zu versichern. Ein Mindestversicherungsschutz wird für folgende Luftfahrzeugkategorien vorgeschrieben:

Kategorie 1: Luftfahrzeuge mit MTOW < 25 000 kg: 80 Millionen SZR

Kategorie 2: Luftfahrzeuge mit MTOW < 50 000 kg: 270 Millionen SZR

Kategorie 3: Luftfahrzeuge mit MTOW < 200 000 kg: 400 Millionen SZR

Kategorie 4: Luftfahrzeuge mit MTOW > 200 000 kg: 600 Millionen SZR

Diese Bestimmung gilt entsprechend für Luftfahrzeugbetreiber eines in der Gemeinschaft eingetragenen Luftfahrzeugs.

(3) Luftfahrtunternehmen, die einen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befindlichen Flughafen als Bestimmungs- oder Abgangsort nutzen oder das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats überfliegen, haben nachzuweisen, dass sie jederzeit die in Absatz 2 vorgeschriebenen Mindestversicherungsanforderungen erfüllen.

Diese Bestimmung gilt entsprechend für alle Luftfahrzeugbetreiber.

(4) Wird ein Luftfahrzeug im Rahmen eines kurzfristigen Leasingvertrags mit oder ohne Besatzungsbereitstellung betrieben, so obliegt die Erfüllung der Mindestversicherungsanforderungen dem Luftfahrtunternehmen, das das Betriebsrisiko für den Flug trägt.

(5) Die in diesem Artikel genannten Beträge können erforderlichenfalls gemäß dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 2, geändert werden, und zwar unter anderem dann, wenn Änderungen auf völkerrechtlicher Ebene eine entsprechende Entscheidung nahelegen.

Artikel 8

Durchsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten prüfen durch regelmäßige Inspektionen, dass Luftfahrtunternehmen, die Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet nutzen, oder Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, oder Luftfahrzeugbetreiber, denen sie ein Luftverkehrsbetriebserzeugnis gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates erteilt haben, die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung einhalten.

Diese Bestimmung gilt entsprechend für Luftfahrzeugbetreiber unabhängig vom Ort der Eintragung des Luftfahrzeugs.

(2) Gegebenenfalls können Mitgliedstaaten weitere Nachweise von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeugbetreiber oder Versicherungsunternehmen verlangen.

(3) Halten die betreffenden Mitgliedstaaten die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen für nicht erfüllt, so verweigern sie dem Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrzeugbetreiber den Zugang zu Strecken in die und innerhalb der Gemeinschaft oder das Recht auf Überflug ihres Hoheitsgebiets.

(4) Halten die betreffenden Mitgliedstaaten, nachdem ein Luftfahrzeug auf einem Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet gelandet ist, die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen für nicht erfüllt, so untersagen sie den Start dieses Luftfahrzeugs so lange, bis das betreffende Luftfahrtunternehmen oder der betreffende Luftfahrzeugbetreiber ein mit dieser Verordnung in Einklang stehendes Versicherungszertifikat beigebracht hat.

*Artikel 9***Ausschuss**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf die nach Absatz 1 getroffenen Entscheidungen Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 und Artikel 8 anzuwenden.

(3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.

(4) Darüber hinaus kann die Kommission den in diesem Artikel genannten Ausschuss in jeder anderen, die Durchführung dieser Verordnung betreffenden Frage konsultieren.

*Artikel 10***Bericht und Zusammenarbeit**

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über ihre Anwendung vor. Gegenstand dieses Berichts ist insbesondere die Anwendung der Artikel 5, 6, 7 und 8.

(2) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf Antrag Informationen über die Durchführung dieser Verordnung vor.

*Artikel 11***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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