

08.12.03**Empfehlungen
der Ausschüsse**R - Vk - Wizu **Punkt ...** der 795. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 2003

Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im
Luftverkehr

A.**Der federführende Rechtsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:1. Zu Artikel 1 (§ 5 Abs. 1 MontÜG)

In Artikel 1 § 5 Abs. 1 sind nach dem Wort "wer" die Wörter "vorsätzlich oder
fahrlässig" einzufügen.

Begründung:

§ 5 MontÜG-E enthält die zur Durchsetzung der Versicherungspflicht für
Güter nach § 4 Abs. 2 MontÜG-E erforderliche Bußgeldbewehrung. Der im
Entwurf vorgesehene Wortlaut sieht allerdings eine Ahndung fahrlässigen Han-
delns in Ermangelung dessen ausdrücklicher Erwähnung nicht vor (vgl. § 10
OWiG). Ein sachlicher Grund ist dafür nicht ersichtlich. Die Ahndung nur
vorsätzlichen Handelns dürfte zur wirksamen Durchsetzung der Versiche-
rungspflicht kaum geeignet sein und weicht im Übrigen von § 58 Abs. 1 Nr. 15
LuftVG-E wie auch sonstigen Regelungen zur Versicherungspflicht (§ 6
PflVG) ab.

...

Zur Schaffung einer effektiven Bußgeldvorschrift ist es daher erforderlich, auch fahrlässiges Handeln in die Bußgeldbewehrung in Absatz 1 aufzunehmen.

2. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 46 Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 2 Nr. 2 § 46 ist Absatz 2 aufzuheben.

Begründung:

Nach dem autonomen deutschen Recht haftet der Reiseveranstalter und sonstige Luftfrachtführer dem Fluggast derzeit bei Verspätungen vertraglich und damit betragsmäßig unbegrenzt. Hierbei sollte es aus Gründen des Verbraucherschutzes und der vertraglichen Ausgewogenheit auch bleiben.

Insbesondere gibt es keinen Anlass, auch für diejenigen Reise- und Luftbeförderungsverträge, die nicht in den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens oder des europäischen Rechts fallen, den dort vorgesehenen Haftungshöchstbetrag von 4 150 Sonderziehungsrechten einzuführen. Eine solche Gleichbehandlung aller Reise- bzw. Luftbeförderungsverträge würde nicht einmal die Arbeit des Rechtsanwenders wesentlich erleichtern, denn während zwar die Prüfung des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens entfielen, würde die präzise Abgrenzung seines sachlichen Anwendungsbereichs um so bedeutender. Vor allem ist die Gleichbehandlung der Sache nach nicht gerechtfertigt. Es ist der Sinn und Zweck eines internationalen Übereinkommens, zwischen seinen Mitgliedern besondere Regelungen zu schaffen, die auf Gegenseitigkeit beruhen und in einem Gesamtzusammenhang stehen. Unterschiedliche Ergebnisse je nachdem, ob die Reise in einen Vertragsstaat des Montrealer Übereinkommens führt und damit in dessen Anwendungsbereich fällt oder nicht, sind daher nicht willkürlich, sondern sachlich begründet. Da die Begrenzung der Haftung selbst für vom Reiseveranstalter verschuldete Verspätungsschäden inhaltlich nicht überzeugt, sollte sie auch nicht über den Geltungsbereich des Übereinkommens hinaus ausgedehnt werden.

3. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 47 Abs. 4 Satz 1 LuftVG)

In Artikel 2 Nr. 2 § 47 Abs. 4 Satz 1 ist die Angabe "1 000 Rechnungseinheiten" durch die Angabe "1 700 Euro" zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem autonomen deutschen Recht haftet der Reiseveranstalter und sonstige Luftfrachtführer dem Fluggast derzeit für Schäden am Gepäck und an am Körper mitgeführten Sachen bis zu einem Betrag von 1 700 Euro. Dieser

ohnehin schon niedrige Betrag sollte aus Gründen des Verbraucherschutzes und der vertraglichen Ausgewogenheit nicht noch weiter reduziert werden.

Insbesondere gibt es keinen Anlass, auch für diejenigen Reise- und Luftbeförderungsverträge, die nicht in den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens oder des europäischen Rechts fallen, den dort vorgesehenen Haftungshöchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten entsprechend ca. 1 230 Euro einzuführen. Eine solche Gleichbehandlung aller Reise- bzw. Luftbeförderungsverträge würde nicht einmal die Arbeit des Rechtsanwenders wesentlich erleichtern, denn während zwar die Prüfung des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens entfielen, würde die präzise Abgrenzung seines sachlichen Anwendungsbereichs um so bedeutender. Vor allem ist die Gleichbehandlung der Sache nach nicht gerechtfertigt. Es ist der Sinn und Zweck eines internationalen Übereinkommens, zwischen seinen Mitgliedern besondere Regelungen zu schaffen, die auf Gegenseitigkeit beruhen und in einem Gesamtzusammenhang stehen. Unterschiedliche Ergebnisse je nachdem, ob die Reise in einen Vertragsstaat des Montrealer Übereinkommens führt und damit in dessen Anwendungsbereich fällt oder nicht, sind daher nicht willkürlich, sondern sachlich begründet. Da die sehr knappe Begrenzung der Haftung selbst für vom Reiseveranstalter verschuldete Gepäckschäden inhaltlich nicht überzeugt, sollte sie auch nicht über den Geltungsbereich des Übereinkommens hinaus ausgedehnt werden.

4. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 48 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 2 Nr. 2 § 48 Abs. 1 sind nach dem Wort "Schadensersatz" die Wörter "wegen der in § 44 genannten Schäden" einzufügen.

Begründung:

Die Beschränkung des § 48 Abs. 1 LuftVG-E auf die in § 44 LuftVG-E genannten Schäden ergibt sich zwar bereits aus der in dieser Vorschrift enthaltenen Eingrenzung des Anwendungsbereichs des gesamten 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts. Es erleichtert jedoch die Rechtsanwendung, darauf in § 48 Abs. 1 LuftVG-E noch einmal hinzuweisen. Einen entsprechenden Hinweis sieht der Gesetzentwurf auch in § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG-E vor, obwohl auch dieser im 2. Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts steht.

5. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 49a LuftVG)

In Artikel 2 Nr. 2 ist § 49a aufzuheben.

Begründung:

Nach dem autonomen deutschen Recht verjähren vertragliche Schadensersatzansprüche gegen den Reiseveranstalter oder sonstigen Luftfrachtführer derzeit wie Ansprüche aus unerlaubter Handlung (§ 47 i.V.m. § 39 LuftVG), d.h. seit der Neufassung des BGB-Verjährungsrechts zum 1. Januar 2002 in der mindestens dreijährigen Regelfrist gemäß den §§ 195 und 199 BGB. Es gibt keinen Anlass, diese Frist dem geschädigten Fluggast durch eine Ausschlussfrist von zwei Jahren abzukürzen.

Einen solchen Anlass bietet insbesondere nicht die gleichlautende Ausschlussfrist im Montrealer Übereinkommen bzw. im europäischen Recht. Diejenigen Reise- und Luftbeförderungsverträge, die nicht in den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens oder des europäischen Rechts fallen, brauchen hiermit nicht gleichbehandelt zu werden. Eine solche Gleichbehandlung aller Reise- bzw. Luftbeförderungsverträge würde nicht einmal die Arbeit des Rechtsanwenders wesentlich erleichtern, denn während zwar die Prüfung des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens entfielen, würde die präzise Abgrenzung seines sachlichen Anwendungsbereichs um so bedeutender. Vor allem ist die Gleichbehandlung der Sache nach nicht gerechtfertigt. Es ist der Sinn und Zweck eines internationalen Übereinkommens, zwischen seinen Mitgliedern besondere Regelungen zu schaffen, die auf Gegenseitigkeit beruhen und in einem Gesamtzusammenhang stehen. Unterschiedliche Fristerfordernisse je nachdem, ob die Reise in einen Vertragsstaat des Montrealer Übereinkommens führt und damit in dessen Anwendungsbereich fällt oder nicht, sind daher nicht willkürlich, sondern sachlich begründet.

Für den Fluggast kann sich die längere Verjährungsfrist des autonomen deutschen Rechts nur günstig auswirken. Dem Reiseveranstalter oder sonstigen Luftfrachtführer geschieht kein Unrecht, wenn er bei Beförderungen, die dem Montrealer Übereinkommen nicht unterliegen, auch nicht die Wohltat von dessen kurzer Ausschlussfrist erfährt. Der Einheit der deutschen Rechtsordnung wäre gedient.

6. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 49b Satz 2 LuftVG)

In Artikel 2 Nr. 2 § 49b Satz 2 sind die Wörter "die Tatsacheninstanz" zu streichen.

Begründung:

In § 49b Satz 1 LuftVG-E wird klargestellt, dass die in den §§ 45 bis 47 LuftVG-E erwähnte Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ist. § 49b Satz 2 LuftVG-E bestimmt den für die Umrechnung des Sonderziehungsrechts maßgeblichen Zeitpunkt im Fall einer

gerichtlichen Entscheidung auf den Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung. Nach der Einzelbegründung zu § 49b LuftVG-E (S. 62, dritter Absatz) folge diese Festlegung aus Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens (MÜ). Entgegen § 49b Satz 2 LuftVG-E stellt Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 MÜ im Fall des gerichtlichen Verfahrens jedoch auf den "Zeitpunkt der Entscheidung" ab. Eine Einschränkung auf eine bestimmte Instanz enthält das Montrealer Übereinkommen nicht.

7. Zu Artikel 3 Abs. 3 - neu - (§ 431 Abs. 4 Satz 2, 3 HGB)

Dem Artikel 3 ist folgender Absatz 3 anzufügen:

'(3) In § 431 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird Absatz 4 wie folgt geändert:

1. In Satz 2 werden die Wörter "in Deutsche Mark" durch die Wörter "in Euro" und die Wörter "der Deutschen Mark" durch die Wörter "des Euro" ersetzt.
2. In Satz 3 werden die Wörter "der Deutschen Mark" durch die Wörter "des Euro" ersetzt.'

Begründung:

Die offenbar versehentlich bislang unterbliebene Anpassung des § 431 Abs. 4 Satz 2 und 3 HGB an die Einführung des Euro soll anlässlich des Verweises auf diese Vorschriften in Artikel 1 (§ 3 MontÜG-E) nachgeholt werden.

B.

8. **Der Verkehrsausschuss**
und der **Wirtschaftsausschuss**
empfehlen dem Bundesrat,

gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.