

TRANSPORTRECHT AKTUELL

Neuerliche Anhebung der Haftungshöchstbeträge des Montrealer Übereinkommens

von RA Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin, Bonn

Regelmäßige Überprüfung der Haftungshöchstbeträge zur Sicherstellung ihrer Werthaltigkeit

Art. 24 Montrealer Übereinkommen (MÜ) sieht vor, dass die Haftungshöchstbeträge für Personen-, Gepäck- und Güterschäden im fünfjährigen Turnus durch den Depositär (Internationale Zivilluftfahrtbehörde) einer Überprüfung unterzogen und im Hinblick auf eine eventuelle inflationsbedingte Geldentwertung angepasst werden sollen. Damit soll die Werthaltigkeit der Haftungshöchstbeträge sichergestellt werden.

Die erste Überprüfung mit der Folge einer Anhebung der Haftungshöchstbeträge ist rund fünf Jahre nach Inkrafttreten des MÜs mit Wirkung zum 30. Dezember 2009 vorgenommen worden. Aufgrund einer Inflationsrate von 13,1% über diesen Fünfjahreszeitraum hinweg in einigen der bedeutenden Ratifikationsstaaten, u. a. USA, Kanada, EU-Mitgliedsstaaten, notifizierte der Depositär gegenüber den Vertragsstaaten die um die Inflationsrate erhöhten Haftungshöchstbeträge, die sodann in Deutschland durch eine Rechtsverordnung in innerstaatliches Recht umzusetzen waren.¹ Die neuen Haftungshöchstbeträge betragen seinerzeit 113.100 SZR (statt 100.000 SZR) für Personenschäden, 4964 SZR (statt 4150 SZR) für Verspätungsschäden von Reisenden, 1131 SZR (statt 1000 SZR) für Reisegepäckschäden und 19 SZR (statt 17 SZR) für Güterschäden.

Eine Überprüfung der Haftungshöchstbeträge im Jahre 2014 unterblieb, jedoch wurde nach weiteren fünf Jahren im vergangenen Jahr eine zweite Überprüfung vorgenommen. Diese hatte zum Ergebnis, dass über den Zehnjahreszeitraum hinweg die Inflationsrate 13,9% betragen hatte. Folglich wurden die Haftungsgrenzen angehoben auf folgende Beträge:

Personenschäden (Tod oder Körperverletzung) 128,821 SZR

Verspätungsschäden von Reisenden 5346 SZR

Reisegepäckschäden 1288 SZR je Reisender*

Güterschäden 22 SZR je kg

* Der Höchstbetrag für Reisegepäckschäden bezieht sich einheitlich auf aufgegebenes und mitgeführtes Gepäck.

Auch hier erfolgte die Notifizierung der Haftungsgrenzen durch den Depositär und die Umsetzung in nationales Recht durch eine Rechtsverordnung²

Die neuen Haftungsgrenzen gelten für alle Beförderungsverträge, die am oder nach dem 28. Dezember 2019 geschlossen worden sind.

¹ BGBl. 2009 II S. 1258

² BGBl. 2019 II S. 1098

Anpassung des Gemeinschaftsrechts

Im Bereich der Passagierschadenshaftung soll durch die Verordnung (EG) 2027/97 i.d.F.d. Verordnung 889/2002³ ein einheitliches Haftungsniveau für Personenschäden, einschließlich Schäden durch Verspätung, und für Reisegepäckschäden hergestellt werden, und zwar für sämtliche Beförderungen, die von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft⁴ ausgeführt werden. Unabhängig davon, ob es sich um eine internationale Beförderung, die dem Warschauer Abkommen, dem Haager Protokoll oder um eine nationale Beförderung, die dem LuftVG unterliegt, handelt, soll stets das Haftungsregime des Montrealer Übereinkommens für die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Reisende und Gepäck (nicht für Güterschäden) zur Anwendung gelangen. Mit der völkerrechtlich wirksamen Erhöhung der Haftungshöchstbeträge des Montrealer Übereinkommens sind die neuen Haftungshöchstbeträge kraft der Verweisung in Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 2027/97 i.d.F.d. VO (EG) 889/2002 zugleich in das Gemeinschaftsrecht eingepasst worden.

Anpassung des nationalen Luftverkehrsrechts

Die Haftung nach dem nationalen Luftverkehrsrecht für Personen- und Gepäckschäden ist in den §§ 45-47 LuftVG geregelt. Allerdings gelten diese Vorschriften nur subsidiär, nämlich dann, wenn die in § 44 LuftVG genannten völker- und europarechtlichen Haftungs- und Versicherungsvorschriften nicht anwendbar sind (z.B. weil die Beförderung nicht durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt worden ist) oder keine Regelungen enthalten. §§ 45-47 LuftVG sind in ihren Voraussetzungen und ihrem Umfang an die Haftungsregelungen des MÜ angepasst worden, allerdings fehlt eine pauschale Verweisung auf das MÜ. Mangels dieser Verweisung hat noch eine Anpassung dieser Haftungsgrenzen an diejenigen des MÜ durch ein Änderungsgesetz analog dem Zweiten Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 5. August 2010⁵ (BGBl. I 2010, S. 1126) zu erfolgen, durch welches seinerzeit die erste Anpassung der Haftungsgrenzen vorgenommen worden war.

Die Haftung für Güterschäden anlässlich innerstaatlicher Beförderungen ist nicht mehr im LuftVG geregelt, sondern in den §§ 407ff HGB. Die dortigen Haftungsgrenzen sind nicht mit dem Montrealer Übereinkommen harmonisiert und infolgedessen bedarf es dort auch keiner Anpassung.

Anpassung der Versicherungsanforderungen

Auch die Mindestdeckungssummen der (Versicherungs-) Verordnung (EG) 785/2004⁶ sind an die neuen Haftungsgrenzen des MÜ anzupassen, um weiterhin den bewährten Gleichlauf von Haftungshöchstgrenzen und Mindestdeckungssummen zu gewährleisten.

³ ABl. Nr. L 285, S. 1.

⁴ Zum Begriff s. Art. 2 Abs. 1 a VO 2027/97 i.d.F.d. VO 889/2002.

⁵ BGBl. I 2010, S. 1126.

⁶ ABl. Nr. L. 138, S. 1

Soweit die Haftung des Luftfrachtführers sich nach den (subsidiär anwendbaren) Vorschriften der §§ 45-47 LuftVG bemisst, sind auch die bislang gültigen und in den §§ 103 und 104 LuftVZO geregelten Mindestdeckungssummen alsbald anzuheben

Es ist erkennbar, dass eine eher unscheinbare Änderung der Haftungshöchstgrenzen erhebliche Änderungsmaßnahmen nach sich zieht. Mit diesen Maßnahmen wird jedoch sichergestellt, dass Völkerrecht, Gemeinschaftsrecht und nationales Recht weiterhin aufeinander abgestimmten, einheitlichen Schutz den Reisenden und den Absendern und Empfängern von Luftfracht bieten.