



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.4.2008  
KOM (2008) 216 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND  
DEN RAT**

**Versicherungsanforderungen an Luftfahrzeugbetreiber in der EU – Bericht über die  
Durchführung der Verordnung 785/2004**

# MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## Versicherungsanforderungen an Luftfahrzeugbetreiber in der EU – Bericht über die Durchführung der Verordnung 785/2004

### 1. Einleitung

Noch vor nicht allzu langer Zeit musste ein Luftfahrtunternehmen nach geltendem Gemeinschaftsrecht für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung 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“<sup>1</sup>. Die Regelung enthielt weder besondere Bedingungen noch Beträge, die diesbezüglich zu beachten gewesen wären. Um eine transparente, diskriminierungsfreie und einheitliche Anwendung der Mindestversicherungsanforderungen zu gewährleisten, schlug die Kommission 2002 eine Verordnung über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber<sup>2</sup> vor.

Die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber trat am 30. April 2005 in Kraft. Sie regelt, welchen versicherungstechnischen Mindestverpflichtungen Luftfahrtunternehmen und nicht-gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber hinsichtlich ihrer Haftung für Fluggäste, Reisegepäck, Frachtgut und Dritte unterliegen.

Die Verordnung gilt für alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die innerhalb des Hoheitsgebiets, in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder – bis zu einem gewissen Grad – über das Hoheitsgebiet der EU fliegen. Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge, Modellflugzeuge mit einer zulässigen Höchststartmasse (MTOM) von weniger als 20 kg, fußgestartete Flugmaschinen, Fesselballons, Drachen und Fallschirme. Die Verordnung schafft somit gleiche Bedingungen für sämtliche inner- und außereuropäischen Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge innerhalb der Gemeinschaft, in die Gemeinschaft oder aus der Gemeinschaft heraus durchführen.

Die Verordnung beruht auf dem Grundprinzip, dass sämtliche Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber hinsichtlich ihrer luftverkehrsspezifischen Haftung in Bezug auf Fluggäste, Reisegepäck, Güter und Dritte versichert sein müssen. Die zu versichernden Risiken schließen Kriegshandlungen und Terrorakte mit ein (Artikel 4 Absatz 1).

Seit Inkrafttreten der Verordnung hat die Kommission vier Treffen der Ad-hoc-Gruppe „Versicherung“ mit Vertretern der Mitgliedstaaten und Branchenvertretern organisiert, um Marktentwicklungen zu erörtern. Eine Einberufung des Ausschusses (Zugang von Luftfahrtunternehmen zum Markt) nach dem in Artikel 9 der Verordnung festgelegten Ausschussverfahren zwecks Überarbeitung der Mindestanforderungen an die Versicherungspflicht oder wegen Versagens des Versicherungsmarktes war nicht erforderlich.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates, Artikel 7.

<sup>2</sup> KOM (2002) 521, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber.

Die Kommission holte im Wege einer offenen Anhörung am 21. September 2007 Stellungnahmen von interessierten Kreisen zur Durchführung der Verordnung 785/2004 ein. Sie erhielt daraufhin 68 Beiträge<sup>3</sup> und erörterte die Antworten mit den Mitgliedern der Ad-hoc-Gruppe „Versicherung“ bei einem Treffen am 1. Februar 2008.

Die Kommission hat ihren Bericht über die Durchführung der Verordnung 785/2004, wie in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vorgesehen, drei Jahre nach deren Inkrafttreten verfasst.

## **2. Versicherung und Haftung der Luftfahrtbranche**

Die Verordnung 785/2004 enthält Mindestanforderungen an die Haftpflichtversicherung für Fluggäste, Reisegepäck, Güter und Dritte. Sie stellt sicher, dass Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber über eine luftverkehrsspezifische Haftpflichtversicherung verfügen. Die Verordnung lässt jedoch die Haftungsvorschriften, wie sie sich aus internationalen Übereinkommen, EG-Rechtsvorschriften und dem innerstaatlichen Recht der EU-Mitgliedstaaten ergeben, unberührt. Ein Bericht über die Anforderungen an die Versicherungspflicht muss also zwangsläufig auch auf die bestehenden Haftungsvorschriften Bezug nehmen.

### *a) Haftung für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck*

Weltweit gültige Vorschriften über die Haftung von Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck sind im Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) niedergelegt. Die Europäische Gemeinschaft hat das Übereinkommen von Montreal ratifiziert und dessen Vorschriften durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen umgesetzt.

Das Übereinkommen von Montreal sieht im Falle eines Schadens an Leib oder Leben eines Flugreisenden eine unbeschränkte Haftung vor. Bei Schäden bis zu 100 000 SZR<sup>4</sup> kann das Luftfahrtunternehmen Schadenersatzansprüche nicht abwehren, d.h. die Haftung ist verschuldensunabhängig. Für höhere Schäden haftet das Luftfahrtunternehmen nicht, wenn es nachweisen kann, dass es weder fahrlässig noch in sonstiger Weise schuldhaft gehandelt hat. Die Verordnung 785/2004 legt für die Haftung für Personenschäden eine Mindestversicherungssumme von 250 000 SZR je Fluggast fest. Diese Mindestanforderungen gelten nicht nur für die Gefährdungshaftung, sondern auch für die deliktische Haftung.

Das Übereinkommen von Montreal beschränkt die Haftung für verspätetes, zerstörtes, verloren gegangenes oder beschädigtes Gepäck auf 1000 SZR. Die Verordnung 785/2004 sieht dem entsprechend für die Gepäckhaftung eine Mindestversicherungssumme von 1000 SZR je Fluggast vor.

### *b) Haftung für die Güterbeförderung*

---

<sup>3</sup> Eine Zusammenfassung der Beiträge wurde am 10. Januar 2008 auf der Internetseite [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/consultation/2007\\_17\\_11\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm) ins Netz gestellt. Alle nicht vertraulichen Stellungnahmen können über dieselbe Seite abgerufen werden.

<sup>4</sup> Sonderziehungsrechte. 1 SZR = 1,04 EUR (Stand 28.3.2008).

Auch die Haftung für die Güterbeförderung ist im Übereinkommen von Montreal geregelt. Die in der Verordnung festgelegte Mindestversicherungssumme von 17 SZR je Kilo entspricht der im Übereinkommen von Montreal festgelegten Haftungsgrenze.

### *c) Drittschadenshaftung*

Eine gemeinschaftsweit einheitliche Regelung der Drittschadenshaftung gibt es bisher noch nicht. Die in der Verordnung 785/2004 geforderte Mindestdeckung richtet sich nach der im Lufttauglichkeitszeugnis ausgewiesenen zulässigen Höchststartmasse (MTOM) des Luftfahrzeugs, wodurch dem Verhältnis zwischen dem Gewicht und dem von den einzelnen Luftfahrzeugtypen für Dritte ausgehenden Gefahrenpotenzial Rechnung getragen wird. In mehreren Mitgliedstaaten gibt es Vorschriften, wonach Luftfahrzeugbetreiber gegenüber Dritten nur bei nachweislichem Verschulden aufgrund von Fahrlässigkeit oder Vorsatz haften. In anderen Mitgliedstaaten gilt hingegen der Grundsatz der Gefährdungshaftung, teils in unbegrenzter Höhe, teils bis zu einem bestimmten Höchstbetrag.

Jedoch gibt es auf internationaler Ebene ernsthafte Bestrebungen, um die Vorschriften für die Drittschadenshaftung von Luftfahrzeugbetreibern zu vereinheitlichen. Der Entwurf eines Übereinkommens über die Drittschadenshaftung bei widerrechtlichem Eingriff in den Luftverkehr (Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in Case of Unlawful Interference) wird bei Veröffentlichung dieses Berichts gerade im ICAO-Rechtsausschuss erörtert. Der Entwurf des ICAO-Rechtsausschusses sieht bei widerrechtlichem Eingriff in den Luftverkehr eine Haftungsbeschränkung des Luftfahrzeugbetreibers gegenüber Dritten auf die in Artikel 7 der Verordnung 785/2004 genannten Mindestbeträge in Abhängigkeit von der dort genannten Startmasse der Luftfahrzeuge vor.

Die Kommission war bei Vorlage der Verordnung über die Versicherungsanforderungen der Auffassung, dass „keine ausreichenden Gründe vorliegen, die die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen gegenüber Dritten für kriegs- und terrorbedingte Risiken nötig machen“<sup>5</sup>. Die Anhörung zur Durchführung der Verordnung 785/2004 zeigte jedoch, dass einige Stakeholder und Mitgliedstaaten Vorteile in einer Harmonisierung der Vorschriften über die Drittschadenshaftung sehen, weil dadurch gleiche Bedingungen geschaffen würden.

Die Kommission versteht, dass viele Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber der Ansicht sind, dass das Risiko von Terroranschlägen vom Staat und nicht von den Betreibern der Luftfahrzeuge getragen werden sollte. Das Übereinkommen von Montreal entbindet jedoch Luftfahrtunternehmen auch im Falle eines Terroranschlags nicht von ihrer Haftung gegenüber ihren Fluggästen. In den meisten Mitgliedstaaten haften Luftfahrtunternehmen von Gesetzes wegen für Schäden, die Dritten durch Terroranschläge entstehen. Um von dem Erfordernis der Versicherung gegen terroristische Handlungen abzusehen, müssten die Haftungsvorschriften geändert werden. Sollte es nicht gelingen, in dem geplanten Übereinkommen über die Drittschadenshaftung bei widerrechtlichem Eingriff in die Zivilluftfahrt zu einer internationalen Regelung zu gelangen, wird die Kommission die Situation neu bewerten und eventuell gemeinschaftsweit harmonisierte Vorschriften über die Drittschadenshaftung vorschlagen.

---

<sup>5</sup> KOM(2002) 521 vom 24.9.2002, S. 6.

### 3. Durchführung der Verordnung 785/2004

In den drei Jahren seit ihrem Inkrafttreten hat die Verordnung dafür gesorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber mit Abflug- und/oder Zielflughafen in der Gemeinschaft über einen Versicherungsschutz verfügen. Nur in ganz wenigen Fällen wurden Luftfahrzeugbetreiber den Anforderungen an die Versicherungspflicht nicht gerecht. Die Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten berichten, dass einige außergemeinschaftliche Luftfahrtunternehmen – in der Regel Chartergesellschaften aus Zentralasien– nach Inkrafttreten der Verordnung ihre Flüge vorerst eingestellt haben. Die Versicherungsbranche bietet den Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern die von der Verordnung geforderte Deckung.

Die Antworten auf die Anhörung haben gezeigt, dass die Verordnung klar und leicht durchführbar ist. Von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen haben die Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 5 Absatz 1 die Einhaltung der Anforderungen an die Versicherungspflicht durch Hinterlegung eines Versicherungszertifikats nachgewiesen. Können Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber aus einem Drittland keinen Versicherungsschutz nachweisen, verweigern ihnen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 Absatz 6 die Landeerlaubnis. Diese Zwangsmaßnahme erwies sich als wirkungsvoll und hat einige Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten davon abgehalten, ohne hinreichenden Versicherungsschutz Flüge in die Gemeinschaft zu unternehmen. Bei innergemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern mussten die Mitgliedstaaten nur ganz vereinzelt zu Zwangsmaßnahmen greifen. Dies ist ein Beleg dafür, dass die Mindestanforderungen der Verordnung an die Versicherungspflicht klar und bedarfsgerecht sind.

Nur wenig Gebrauch machen die Mitgliedstaaten von der nach Artikel 8 Absatz 2 gegebenen Möglichkeit, von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern, die ihr Hoheitsgebiet überfliegen, den Nachweis einer gültigen Versicherung zu verlangen. Viele Mitgliedstaaten beschränken sich darauf, nur von Luftfahrtunternehmen, die mit gefährlicher Fracht in ihrem Luftraum unterwegs sind, einen Versicherungsnachweis zu fordern.

Einige Mitgliedstaaten haben unter Rückgriff auf Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung bei nicht gewerblichen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchststartmasse von unter 2 700 kg durchgeführt werden, eine niedrigere Mindestversicherungssumme festgesetzt, die aber 100 000 SZR je Fluggast nicht unterschreiten darf. Die Folge davon ist, dass für nicht gewerbliche Flüge mit Leichtflugzeugen derzeit unterschiedliche Mindestversicherungssummen für die Haftung für Personenschäden gelten. Einige Mitgliedstaaten verlangen einen Mindestversicherungsschutz von 100 000 SZR je Fluggast, während andere die Untergrenze bei 250 000 SZR je Fluggast ansetzen. Gelegentlich hat dies bei Haltern von Leichtflugzeugen, mit denen grenzüberschreitende Flüge im Rahmen der zivilen privaten Luftfahrt durchgeführt werden, zu Problemen geführt. Dennoch haben diese Unterschiede zu keiner erkennbaren Behinderung des freien Personenverkehrs geführt. Nach Ansicht der Kommissionsdienststellen erübrigt sich daher eine Änderung der Verordnung zur Vereinheitlichung der Anforderungen an die Haftpflichtversicherung für Personenschäden bei nicht gewerblichen Flügen mit Leichtflugzeugen.

Dennoch gibt es einige Punkte im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten, die einer weiteren Klärung bedürfen. Diese Punkte betreffen:

- das Versicherungszertifikat

Die Antworten der Stakeholder und Luftfahrtbehörden ließen eine breite Unterstützung für ein standardisiertes Versicherungszertifikat erkennen. Ein einheitliches Formular würde die Verfahren vereinfachen, die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften erleichtern, für mehr Klarheit sorgen und den Verwaltungsaufwand für die Luftfahrzeugbetreiber verringern. Allerdings hält es die Kommission für nicht sehr sinnvoll, ein einheitliches Versicherungszertifikat in die Verordnung aufzunehmen, da ein rechtlich verbindliches Zertifikat die Anpassungsfähigkeit an neue Gegebenheiten mindern würde. Überdies hat die Versicherungsbranche bereits Musterformulare sowohl für die gewerbliche als auch für die allgemeine Luftfahrt entwickelt, die auf breite Zustimmung stoßen. Die Musterformulare sind so konzipiert, dass sie den Anforderungen der Verordnung 785/2004 gerecht werden. Diesem Bericht als Anhang beigelegt sind die vom London Market Insurance Brokers Committee und der International Union of Aviation Insurers ausgearbeiteten Musterformulare. Die Kommission begrüßt diese Bemühungen der Versicherungsbranche, die die Durchführung der Verordnung 785/2004 erleichtern. Derzeit stellen zwei Mitgliedstaaten besondere, auf ihre eigenen Bedürfnisse zugeschnittene Anforderungen an das Versicherungszertifikat. Die Kommission wird die Versicherungsbranche und die Mitgliedstaaten zu weiteren Gesprächen ermuntern, um die Musterformulare so zu verbessern, dass sie in allen 27 Mitgliedstaaten akzeptiert werden.

#### - Ausstellung der Versicherungszertifikate

Für einige Mitgliedstaaten stellte sich die Frage nach der Zulässigkeit der Ausstellung der Versicherungszertifikate durch Versicherungsmakler. In der Luftfahrt ist es gängige Praxis, ein Flugzeug bei mehreren Versicherern versichern zu lassen, um die Risiken breiter streuen zu können. Versicherungszertifikate werden daher oft von Versicherungsmaklern anstatt von den Versicherern selbst ausgestellt. Die Verordnung 785/2004 verlangt von den Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern einen Versicherungsnachweis im Sinne der Verordnung durch Hinterlegung eines Versicherungszertifikats. Für die Zwecke der Verordnung ist es irrelevant, ob ein solches Versicherungszertifikat von den Versicherern selbst oder einem im Namen des Versicherers handelnden Versicherungsmakler oder Vertreter ausgestellt wurde.

#### - Verhältnis zwischen dem Versicherungszertifikat und den Vertragsbedingungen der Versicherungspolice

Die Verordnung 785/2004 regelt die Anforderungen an die Haftpflichtversicherung für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber. Die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Luftfahrzeugbetreibern und den Versicherern werden dadurch nicht berührt. Allerdings unterliegen die Versicherungszertifikate oft den in der Versicherungspolice genannten Bedingungen, Einschränkungen und Ausnahmen, so dass sich die Luftfahrtbehörden vergewissern müssen, dass die Vertragsbedingungen nicht im Widerspruch zu den Mindestanforderungen an die Versicherungspflicht des Luftfahrzeugbetreibers stehen (z.B. indem terrorismusbedingte Risiken ausgeschlossen werden). Eine darüber hinausgehende Prüfung der Vertragsbedingungen durch die Luftfahrtbehörden ist nicht nötig.

#### **4. Entwicklungen auf dem Versicherungsmarkt seit Inkrafttreten der Verordnung**

Die Verordnung 785/2004 betrifft die Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber und nicht die Versicherer der Luftverkehrsbranche. Nichtsdestotrotz sind die Entwicklungen auf dem Luftfahrtversicherungsmarkt mitentscheidend dafür, wie sich die Anforderungen an die Versicherungspflicht in wirtschaftlicher Hinsicht auf die Luftverkehrsbranche auswirken.

Zum Zeitpunkt der Vorlage der Verordnung über die Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber durch die Kommission im Jahr 2002 war der Luftfahrtversicherungsmarkt durch die schrecklichen Ereignisse des 11. September ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen worden. Dies führte zu einem massiven Anstieg der Versicherungskosten. Die auf die Terroranschläge vom 11. September folgende Kündigung des Versicherungsschutzes bei Kriegshandlungen und Terrorakten machte den diesbezüglichen Versicherungsschutz von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern plötzlich zu einem Problem<sup>6</sup>.

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung haben sich die Bedingungen auf dem Versicherungsmarkt wieder gebessert. Neue Kapazitäten auf dem Luftfahrtversicherungsmarkt haben den Wettbewerb gestärkt, was sich wiederum kostendämpfend ausgewirkt hat. Die Sicherheitsbilanz im Luftverkehr mit ihren relativ geringen Verlusten hat das Ihrige dazu getan, dass die Versicherungsprämien seit 2004 wieder deutlich gesunken sind.

Zwischen 2004 und September 2006 wurden die Folgeprämien jährlich um 5-10 % abgesenkt. Mit Beginn der neuen Versicherungsperiode im Oktober 2006 sanken die Prämien um über 20 %, so dass im Jahr 2006 im Schnitt ein Rückgang von 16 % zu verzeichnen war<sup>7</sup>. Im ersten Halbjahr 2007 wurden die Folgeprämien nochmals um 20 % gesenkt. Die neue Versicherungsperiode Ende 2007 brachte eine Senkung der Prämien um rund 11 %<sup>8</sup>. Diese Prämiensenkungen gingen nebenbei bemerkenswert einher mit einer Erhöhung des Risikos infolge gestiegener Passagierzahlen und einer Wertsteigerung der Flotten. Die Richtprämien für Kasko- und Haftpflichtversicherungen sind insgesamt von 3,4 Mrd. USD in 2002 auf 1,5 Mrd. USD in 2007 gesunken. Die europäischen Luftfahrtunternehmen mussten für Prämien für die Kasko- und Haftpflichtversicherung im Jahr 2006 weniger als 500 Mio. USD. aufwenden<sup>9</sup>.

Bei Annahme der Verordnung überprüfte die Kommission die Vereinbarkeit bestimmter Praktiken der Versicherungsbranche im Bereich des Luftverkehrs mit den EG-Wettbewerbsregeln. Dabei stellte sich heraus, dass die Luftfahrtversicherer auf eine Weise zusammenarbeiteten, die dazu führte, dass der Markt nicht so funktionierte wie er sollte. Um einer unbotmäßigen Koordinierung entgegenzuwirken, verpflichteten sich die europäischen Luftfahrtversicherer im März 2005, ihre Praxis künftig zu ändern<sup>10</sup>. Im Juni 2005 setzten die beiden Branchenverbände Lloyd's Market Association und International Underwriting Association of London einen Ausschuss für Versicherungsklauseln im Luftverkehr, die Aviation Insurance Clauses Group (AICG), ein. Die AICG befasst sich mit der Ausarbeitung unverbindlicher Standardformulierungen und -klauseln für Versicherungspolizen. Die Nutzer werden zu den Vorschlägen konsultiert und können selbst Varianten vorschlagen. Die Sitzungsprotokolle des Ausschusses und die Formulierungsvorschläge sind öffentlich zugänglich<sup>11</sup>. Die Luftfahrtunternehmen können die Vorgänge auf dem Versicherungsmarkt

---

<sup>6</sup> KOM (2001) 574 vom 10.10.2001 „Die Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche“, S. 4 und 5. KOM (2002) 320 vom 2.7.2002 „Mitteilung über die Versicherung im Luftverkehr nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA, S.2.

<sup>7</sup> Quelle: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

<sup>8</sup> Quelle: Willis Global Aviation Bulletin; Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>9</sup> Quelle: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>10</sup> IP/05/361 vom 23. März 2005: „Wettbewerb: Luftfahrtversicherer verpflichten sich zu mehr Wettbewerb und Transparenz“.

<sup>11</sup> [www.aicg.co.uk](http://www.aicg.co.uk)

damit besser nachvollziehen, und dies gilt auch für die Kommission und die nationalen Luftfahrtbehörden, denen die Kontrolle dadurch erleichtert wird.

Nach den Ereignissen vom 11. September schufen die Luftfahrtversicherer die Möglichkeit einer Drittschadenshaftpflicht-Zusatzversicherung, die Kriegs- und Terrorrisiken abdeckt<sup>12</sup>. Die Prämien hierfür sind deutlich – von 1,7 Mrd. USD im Jahr 2001 auf 0,13 Mrd. USD in 2007 – gesunken. Die ausbleibenden Verluste und die Marktbedingungen haben zu einem merklichen Rückgang der Versicherungskosten geführt. Die Prämien für die Drittschadenshaftpflicht-Zusatzversicherung dürften 2007 um rund 40 % zurückgegangen sein<sup>13</sup>.

Die Aviation Insurance Clauses Group (AICG) überprüfte die Ausschlussklausel für Kriegs-, Entführungs- und andere Risiken und die dazugehörigen Deckungserweiterungsklauseln. Im August 2006 veröffentlichte der Ausschuss neue Ausschluss- und Deckungserweiterungsklauseln<sup>14</sup>. Durch die Ausschlussklausel AVN48C würden alle Massenvernichtungswaffen von der Versicherungspolice ausgenommen; die diesbezüglichen Risiken würden durch die Deckungserweiterungsklausel AVN52H wieder eingeschlossen werden. Die alternative Ausschlussklausel AVN48D würde durch Massenvernichtungswaffen entstehende Risiken mit Ausnahme nuklearer Risiken bis zu einem gewissen Grad abdecken; die verbleibenden Risiken würden durch die Deckungserweiterungsklausel AVN52K wieder eingeschlossen werden. Nach Anhörung der Mitgliedstaaten teilte die Kommission den Versicherern im Januar 2007 mit, dass bei Ausschluss sämtlicher Massenvernichtungswaffen aus der Versicherungspolice die Luftfahrzeugbetreiber die in der Verordnung genannten Mindestanforderungen an die Haftpflichtversicherung nicht einhalten könnten.

Seit ihrer Veröffentlichung durch die AICG fanden die Klauseln bisher noch keinen Eingang in die luftfahrtspezifischen Versicherungsverträge. Angesichts der derzeitigen Bedingungen auf dem Markt ist nicht davon auszugehen, dass kurzfristig neue Klauseln zur Anwendung gelangen. Derzeit deutet nichts darauf hin, dass der Markt keinen ausreichenden Versicherungsschutz gegen die durch Massenvernichtungswaffen bedingten Risiken bieten kann. Die Kommission wird die Entwicklungen weiterhin genau beobachten, um sicherzustellen, dass die Verordnung eingehalten wird und dass den Luftfahrzeugbetreibern nicht die Betriebsgrundlage entzogen wird.

## **5. Wirtschaftliche Folgen für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber**

Am spürbarsten waren die Folgen der Vereinheitlichung der Anforderungen an die Haftpflichtversicherung logischerweise für diejenigen Luftfahrzeugbetreiber, die bis zum Inkrafttreten der Verordnung keinen strengen Mindestanforderungen unterlagen. Für diejenigen Betreiber, die bereits vor Inkrafttreten der Verordnung über einen über die Mindestanforderungen hinausgehenden Versicherungsschutz verfügten, fielen die Mehrkosten gering aus.

---

<sup>12</sup> Die Verordnung schließt die Absicherung gegen Terrorrisiken ausdrücklich in die Mindestanforderungen an die Haftpflichtversicherung mit ein. Luftfahrtversicherungspolices schließen hingegen kriegs-, entführungs- und terrorismusbedingte Risiken mit einer "Ausschlussklausel für Kriegs-, Entführungs- und andere Risiken" aus. Risiken dieser Art werden jedoch durch eine erweiterte Luftfahrt-Haftpflichtversicherung wieder eingeschlossen.

<sup>13</sup> Quelle: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>14</sup> Siehe [www.aicg.co.uk](http://www.aicg.co.uk).



Für die meisten Luftfahrzeugbetreiber hielten sich die wirtschaftlichen Folgen der Verordnung in Grenzen. Große Luftfahrtunternehmen beschaffen sich aus Gründen des unernehmensinternen Risikomanagements einen Versicherungsschutz, der über die Mindestanforderungen hinausgeht. Leasinggeber fordern in der Regel eine höhere als die von der Verordnung geforderte Deckung. Luftfahrtunternehmen, die Flugzeuge leasen, versichern sich daher deutlich über dem geforderten Mindestsatz. Selbst Luftfahrtunternehmen, die lediglich Kleinflugzeuge betreiben, verfügen über eine über den Mindestanforderungen liegende Deckung. Die Bedingungen auf dem Versicherungsmarkt sind derzeit so, dass die Versicherungskosten nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten der Luftfahrtunternehmen ausmachen. Nach den Ereignissen vom 11. September betrug der Kostenanstieg pro Fluggast zwischen 1,30 und 1,85 USD<sup>15</sup>. 2007 betragen die durchschnittlichen Versicherungskosten für die EU-Luftfahrtindustrie pro Fluggast und pro Flug 0,54 USD<sup>16</sup>.

Für die allgemeine Luftfahrt waren die wirtschaftlichen Folgen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. In einigen Mitgliedstaaten mussten nicht gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber bereits vor Inkrafttreten der Verordnung einen vergleichbaren oder sogar höheren Versicherungsschutz vorweisen können. In den meisten Mitgliedstaaten stellte die Verordnung die allgemeine Luftfahrt kaum vor größere Probleme. Generell waren die Folgen unmittelbar nach Inkrafttreten der Verordnung spürbarer, doch haben in den letzten Jahren die geänderten Marktbedingungen für Luftfahrtversicherungen zu einer deutlichen Senkung der Prämien geführt. In einigen Mitgliedstaaten und speziell in einigen neuen Mitgliedstaaten sind allerdings die Versicherungskosten für nicht gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber infolge der Verordnung massiv gestiegen. Drei Mitgliedstaaten berichteten von Kostensteigerungen von über 100 %. Einige Halter von Leichtflugzeugen, z.B. von Segel- oder Wasserflugzeugen oder Heißluftballons, hatten offenbar deutlich höhere Kosten zu tragen. Dasselbe gilt auch für Betreiber von schweren historischen Fluggeräten (wie der B-17 „Sally B“).

Durch die Verordnung stiegen die Anforderungen an die Haftpflichtversicherung für bestimmte historische Flugzeuge mit hoher zulässiger Startmasse. Es gab daher Befürchtungen, dass die Verordnung dazu führen würde, dass schwere historische Fluggeräte am Boden bleiben würden. Nach Auskunft der Betreiber von historischen Flugzeugen ist das Drittschadensrisiko wegen des verminderten Einsatzes und der Beschränkungen, denen der Betrieb dieser Fluggeräte unterliegt, sehr viel geringer als bei modernen Flugzeugen mit derselben Startmasse. Viele der anlässlich der Anhörung eingegangenen Beiträge lassen den Schluss zu, dass der Versicherungsmarkt diese Besonderheiten in gebührender Weise berücksichtigt. Es mag sein, dass die nach der Startmasse vorgenommene Einteilung in der Verordnung den schweren historischen Fluggeräten nicht hundertprozentig gerecht wird, doch ließe sich eine Ausnahme von der Regel nur schwer rechtfertigen. Die Erfahrungen derjenigen Mitgliedstaaten, die über eine große Flotte von historischen Fluggeräten verfügen, was vor allem für das Vereinigte Königreich gilt, scheinen zu bestätigen, dass die Anforderungen der Verordnung 785/2004 jedem Flugzeugtyp, ob modern oder museal, gerecht werden. Das jüngste Beispiel des restaurierten Bombers vom Typ Vulkan mit einer zulässigen Höchststartmasse von 79 379 kg zeigt, dass der Versicherungsmarkt imstande ist, flexible Lösungen für Betreiber von historischen Fluggeräten ohne Verstoß gegen die Verordnung

---

<sup>15</sup> KOM (2002) 320, S.4.

<sup>16</sup> Quelle: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

anzubieten<sup>17</sup>. Angesichts des bisherigen Angebots an marktgestützten Lösungen ist die Kommission der Ansicht, dass derzeit nichts für eine Änderung der Verordnung spricht. Versicherungsmakler und Versicherer sind in der Lage, die von historischen Fluggeräten ausgehenden Drittschadensrisiken zu bewerten und marktgestützte Lösungen für Betreiber dieser Art von Luftfahrzeugen anzubieten. Zurzeit hegt die Kommission daher nicht die Absicht, komplizierte Ausnahmeregelungen für eine kleine Zahl von Luftfahrzeugbetreibern einzuführen, sondern vertraut darauf, dass der Markt bedarfsgerechte Lösungen zur Verfügung stellt. Dennoch wird die Kommission die Entwicklung in diesem speziellen Bereich weiterhin genau beobachten.

## **6. Über den Geltungsbereich der Verordnung 785/2004 hinausgehende Aspekte**

Die Verordnung 785/2004 verlangt von Betreibern von Luftfahrzeugen, dass sie über eine Haftpflichtversicherung für Fluggäste, Reisegepäck, Güter und Dritte verfügen. Die Mindestanforderungen an die Haftpflichtversicherung für Postsendungen werden von den einzelstaatlichen Behörden festgesetzt. Der allgemeine Grundsatz, dass Luftfahrtunternehmen über eine Haftpflichtversicherung für Postsendungen verfügen müssen, ergibt sich aus den Gemeinschaftsvorschriften über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen<sup>18</sup>.

Die Verordnung stellt sicher, dass Luftfahrtunternehmen über eine angemessene Haftpflichtversicherung für Fluggäste und Reisegepäck verfügen, und trägt so zu einem hohen Schutzniveau für Fluggäste in der EU bei. Einige Vorfälle aus jüngster Zeit belegen allerdings, dass Fluggäste bei Ausfall der Fluggesellschaft, z.B. wegen Konkurses oder Entzug der Betriebsgenehmigung, auf Schwierigkeiten stoßen können. Die Kommission hat die Anhörung zur Durchführung der Verordnung 785/2004 dazu benutzt, um Möglichkeiten der Verbesserung des Fluggastenschutzes in derartigen Fällen auszuloten. Den Antworten ist nicht eindeutig zu entnehmen, ob Fluggäste gegen die Möglichkeit des Konkurses einer Fluggesellschaft durch zusätzliche versicherungstechnische Vorkehrungen geschützt werden müssen. Zwar gibt es zumindest in einigen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, sich auf dem Markt dagegen zu versichern, doch handelt es sich dabei um eine spezifische Ausfallversicherung, die nicht unter die Haftpflichtversicherung fällt. Die betroffenen Kreise und die nationalen Behörden halten eine genaue Beobachtung der finanziellen Leistungsfähigkeit der zugelassenen Luftfahrtunternehmen, die im Rahmen der Überarbeitung des dritten Pakets verbessert wurde<sup>19</sup>, für den besten Weg. Die Kommission weiß um die möglichen Probleme für Flugreisende und ist dabei, alle diesbezüglichen Fragen und möglichen Lösungen einer genaueren Prüfung zu unterziehen.

## **7. Fazit**

Die Kommission ist sich darüber im Klaren, dass in einigen Mitgliedstaaten bestimmten Luftfahrzeugbetreibern seit dem Inkrafttreten der Verordnung erhebliche Mehrkosten im Versicherungsbereich entstanden sind. Dennoch gibt es nach Ansicht der Kommission keine

---

<sup>17</sup> Nach Inkrafttreten der Verordnung 785/2004 hat sich die Kommission ebenfalls aktiv für eine marktgestützte Lösung für die "Sally B" eingesetzt.

<sup>18</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen und Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft.

<sup>19</sup> Vorschlag über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, siehe Pressemitteilung IP/07/1831 vom 30. November 2007.

Anhaltspunkte dafür, dass die Verordnung generell ein Problem darstellt. Rat und Parlament ging es darum, gleiche Bedingungen zu schaffen und einheitliche Anforderungen an die Versicherungspflicht aller Luftfahrzeugbetreiber festzulegen, gleich, ob es sich dabei um gewerbliche oder nicht gewerbliche bzw. europäische oder außereuropäische Betreiber handelt, um zu gewährleisten, dass jeder Flugreisende und jeder geschädigte Dritte eine angemessene Entschädigung erhält. Die Stellungnahmen haben gezeigt, dass dieses Ziel nach wie vor Gültigkeit besitzt und dass die Wiedereinführung einzelstaatlicher Regelungen (z.B. für nicht gewerbliche Flüge mit Leichtflugzeugen) kontraproduktiv wäre.

Die Auswirkungen der Vereinheitlichung der Vorschriften sind für Luftfahrzeugbetreiber in einigen Mitgliedstaaten zwangsläufig spürbarer als anderswo. Den meisten Mitgliedstaaten verursachten die in der Verordnung niedergelegten Mindestanforderungen jedoch keine größeren Probleme. Deshalb können trotz der von einigen Mitgliedstaaten und den betroffenen Luftfahrzeugbetreibern geäußerten Bedenken die in der Verordnung genannten Mindestanforderungen für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen wie z.B. Leichtflugzeuge nicht als unangemessen hoch angesehen werden<sup>20</sup>. Ohnehin sind die Anforderungen an die Haftpflichtversicherung für Luftfahrzeuge mit einer zulässigen Höchststartmasse von weniger als 2 700 kg geringer als ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen.

In den drei Jahren seit ihrem Inkrafttreten hat die Verordnung 785/2005 wirksam dafür gesorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge in der Gemeinschaft durchführen, über eine angemessene Haftpflichtversicherung für Fluggäste, Reisegepäck, Frachtgut und Dritte verfügen. Nichts spricht derzeit dafür, dass Änderungen an der Verordnung vorgenommen werden müssten. Die Erläuterungen in diesem Bericht werden die Durchführung der Verordnung weiter verbessern helfen. Die Kommission wird die Umsetzung der Verordnung zusammen mit den Mitgliedstaaten und Stakeholdern – vor allem im Rahmen der Ad-hoc-Gruppe „Versicherung“ – genau beobachten.

---

<sup>20</sup> Implizit geht dies auch aus den Schlussfolgerungen des Rates vom 7. und 8. April 2008 zu der Kommissionsmitteilung über die Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt hervor.

**ANHANG**

*A) Muster eines Versicherungszertifikats für Luftfahrtunternehmen*

*Certificate of Insurance*

[ **Broker's Letterhead** ]

*Aviation*

[ Address ]

tel: [.....]

fax: [.....]

<sup>th</sup> February 2005

TO WHOM IT MAY CONCERN

[ **reference** ]

THIS IS TO CERTIFY that we, in our capacity as Insurance Brokers, have placed Insurance with Lloyds Underwriters and Certain Insurance Companies who have authorised us to issue this Certificate on their behalf in the name of [**Insured name**] covering their fleet of aircraft against the following risks and up to the limits stated whilst operating anywhere in the World:

AIRCRAFT THIRD PARTY, PASSENGER (INCLUDING BAGGAGE AND PERSONAL EFFECTS), CARGO, MAIL AND AIRLINE AVIATION GENERAL THIRD PARTY LEGAL LIABILITY for a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of at least USD[.....],000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability.

The coverage provided includes WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS in accordance with the Extended Coverage Endorsement AVN52E deleting all paragraphs other than (b) of the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause AVN48B, but Aircraft Third Party, Cargo and Mail whilst not on board an aircraft and Airline Aviation General Third Party Legal Liability is subject to an overall sub-limit of US\$[.....],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined . This sub-limit is part of the above Combined Single Limit and not addition thereto and does not apply to Cargo and Mail whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage Legal Liability.

Furthermore, a separate EXCESS THIRD PARTY WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY insurance has been placed to provide a limit of

US\$[...],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined excess of the sub-limit above for an overall MAXIMUM TOTAL LIMIT

for THIRD PARTY WAR , TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY of  
US\$[.....],000,000 over both insurances at inception.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) no 785/2004 based on (a) the rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, (b) third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and (c) it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

Subject to the coverage, terms, conditions, limitations, exclusions, excesses and cancellation provisions of the relative Policies, Numbered [.....] and [.....], which are in force from [.....] until [.....].

**[ Broker ]**

#### AUTHORISED SIGNATORY

SEVERAL LIABILITY NOTICE - The subscribing insurers' obligations under policies to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

## *B) Muster eines Versicherungszertifikats für Luftfahrzeugbetreiber<sup>21</sup>*

### **Certificate Rationale**

The CAA is conscious of the varying styles of certificate issued by insurance companies worldwide.

The aim of this certificate is to provide a consistent, common framework to enable the level of insurance cover to be checked by the CAA's staff (many of whom will not be insurance specialists).

The use of such a common certificate will hopefully reduce the potential risk of an aircraft being detained. The certificate is broken in to two parts:

- 1) A "Regulatory Box" in to which details of the aircraft and the level of cover required to meet the requirements of Council Regulation 285/2004 will be outlined.
- 2) A second section into which requirements specific to a particular policy can be detailed by the broker/underwriter as required. Note this second section cannot be inconsistent with the Regulatory Box.

The CAA having had expert input from the insurance industry and after a period of consultation believes that the model certificate attached will enable it to enforce Council Regulation 785/2004. The certificate is not however approved by the CAA and its ownership and responsibility for its accuracy remains with the insurance company/broker concerned.

Airline Licensing & Consumer Issues

Civil Aviation Authority

London

March 2005

---

<sup>21</sup> Dieses Muster wurde vom London Insurance Market Brokers Committee in Zusammenarbeit mit der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs erarbeitet.

# ABC CERTIFICATE OF AVIATION INSURANCE

TO WHOM IT MAY CONCERN 1 January 2005

This is to Certify that	G-XXXX	(Aircraft type)	[MTOM xxxxx kgs]
has declared a maximum of (XXX) passengers to be carried and is engaged in commercial/non-commercial* operations and is issued on behalf of	Certain Insurance Companies and/or Lloyd's Underwriters. (complete as applicable)-		
Policy Number:	MU04YYYYYY		
In the name(s) of	e.g. Joe Bloggs Aviation and/or Associated and/or subsidiary Companies and/or Agents and/or Employees for their respective rights and interests.		
For the period:	(complete as applicable) e.g. 00.01 GMT 1 January 2005 to midnight GMT 1 January 2006		
against all risks in flight or on the ground anywhere in (complete as applicable) e.g. EUROPE, THE MEDITERRANEAN, CANARY ISLANDS AND COUNTRIES BORDERING THE MEDITERRANEAN			
and coverage includes LEGAL LIABILITY to THIRD PARTIES and PASSENGERS up to the following Limit of Indemnity:			
<b>Part A</b>			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
<b>EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS:</b>	£[ ] ,000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of product liability <i>Edit Note product liability may not be applicable for all policies and reference to it maybe deleted</i>		
<b>Part B</b>			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
<b>WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**:</b>	The limit shown in Part A above applies except that within such limit THIRD PARTY LIABILITY including off aircraft Cargo and Mail is limited to £[ ] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
<b>Part C</b> <i>Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy</i>			
Furthermore a separate <b>EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY</b> insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for:	£[ ] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate		
<b>Part D</b>			
The MAXIMUM TOTAL LEVEL OF WAR TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance available is	£[Part B + C],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
The amounts of insurance stated herein are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) No 785/2004 based on:			
(a) The rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances,			
(b) Third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, as permissible in accordance with Article 7.1 of EC Regulation 785/2004.			
(c) It being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.			
Signed: .....for and on behalf of <b>ABC Limited</b>			
Date:.....			
*Delete as appropriate			
~ The CAA reserves its right under Section 84 of the Civil Aviation Act 1982 to request full list of insurers.			
** Cover is in accordance with Extended Coverage Endorsement AVN52E writing back of all paragraphs other than (b) of War Hijacking and other Perils Exclusion Clause AVN48B.			
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles			



**C) Muster eines Versicherungszertifikats für die allgemeine Luftfahrt (Entwurf)<sup>22</sup>**

**Certificate of Insurance**

Policy No.

Aviation Insurance

<b>Insured</b>	<b>Issuing Date</b>																																		
	<b>Period of Insurance</b>																																		
	<b>Type of Aircraft</b>	<b>MTOM Kg</b>																																	
	<b>Reg. Mark</b>	<b>Number of Passengers</b>																																	
<b>Territorial Scope of Coverage</b>																																			
<p><b>EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance</b> The coverage is in accordance with EU regulation (EC) 785/2004 for Third Party and Passenger Legal Liability.</p> <p>Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are:</p> <p>Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>&lt; 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2</td><td>&lt; 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3</td><td>&lt; 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4</td><td>&lt; 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5</td><td>&lt; 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6</td><td>&lt; 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7</td><td>&lt; 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8</td><td>&lt; 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9</td><td>&lt; 500.0000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10</td><td>≥ 500.0000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> <p>In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150</p>		Category	MTOM (kg)	Limits of indemnity	1	< 500	SDR 750.000	2	< 1.000	SDR 1.500.000	3	< 2.700	SDR 3.000.000	4	< 6.000	SDR 7.000.000	5	< 12.000	SDR 18.000.000	6	< 25.000	SDR 80.000.000	7	< 50.000	SDR 150.000.000	8	< 200.000	SDR 300.000.000	9	< 500.0000	SDR 500.000.000	10	≥ 500.0000	SDR 700.000.000	<p><u>Sum insured</u></p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, any one accident, in all</p> <p>Property Damage, any one accident, in all</p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all</p> <p>Passenger Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, each passenger each occurrence</p>
Category	MTOM (kg)	Limits of indemnity																																	
1	< 500	SDR 750.000																																	
2	< 1.000	SDR 1.500.000																																	
3	< 2.700	SDR 3.000.000																																	
4	< 6.000	SDR 7.000.000																																	
5	< 12.000	SDR 18.000.000																																	
6	< 25.000	SDR 80.000.000																																	
7	< 50.000	SDR 150.000.000																																	
8	< 200.000	SDR 300.000.000																																	
9	< 500.0000	SDR 500.000.000																																	
10	≥ 500.0000	SDR 700.000.000																																	

To whom it may concern

Certificate of Insurance

This is to certify that an insurance contract has been signed between us and the insured named above in accordance with information given in the schedule.

The insurance is valid for the owner and/or user of the insured aircraft.

A condition for the validity of the insurance contract is that premium instalments are duly paid.

<sup>22</sup> Dieser Entwurf stammt vom internationalen Verband der Luftfahrtversicherer (International Union of Aviation Insurers). Es handelt sich dabei um ein Schutzbrief, der belegt, dass die Bestimmungen der Verordnung 785/2004 eingehalten wurden, der aber den Mitgliedstaaten die Möglichkeit lässt, gegebenenfalls eigene Zusatzanforderungen an die Betreiber zu stellen.

Subject to the terms, definitions, conditions, limitations and exclusions of the Policy.