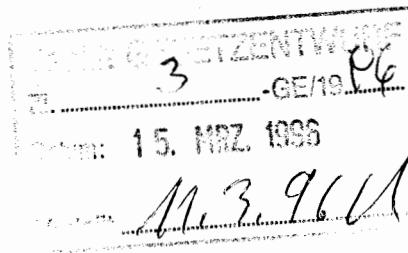




ÖAMTC
Rechtsdienste
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien



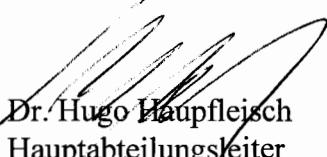
Datum: Wien, 13. März 1996
Zeichen: RD/SK83, LuftfahrtG
Bearbeiter: Dr.Ha-dd
Telefon: 711 99-1248
Telefax: 711 99-1259

**Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes;
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für öffentl. Wirtschaft und Verkehr
Pr.Zl.58.502/28-7/95**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen erwähnt

Tel (0222) 711 99-0
Fax 711 99-1259

**Juristische
Kurzauskünfte:**
Tel (0222) 711 99-8

**Rechtshilfe
rund um die Uhr:**
In Notfällen
auch nachts und
an Wochenenden
rufen Sie den
Euro-Notruf.
Tel (0222) 982 13 04

STELLUNGNAHME

zum Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes

Der ÖAMTC begrüßt ausdrücklich, daß die nunmehr durch Gesetzesnovelle vorzunehmende Anpassung der österreichischen Rechtsordnung an die durch die EU geplante Rechtslage langjährige Forderungen des ÖAMTC aufgreift. Insbesondere verweisen wir auf die bereits in der Stellungnahme zur Wertgrenzennovelle 1989 sowie zum Bundesgesetz, mit dem unter anderem das Konsumentenschutzgesetz geändert wurde (1992) dargelegten Vorschläge, die Haftungssummen im Luftfahrtbereich zumindest an das europäische Maß anzupassen. Der ÖAMTC begrüßt daher ausdrücklich, daß die von ihm seit Jahren geforderte Haftungssumme von öS 12 Mio. für die Verletzung oder Tötung beförderter Personen bzw durch aus dem Betrieb eines Luftfahrzeuges verletzte oder getötete Personen verankert werden. Das Zitat des § 149 (Haftungshöchstbeträge) in §159 ist aufgrund der für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag in der Spezialnorm des § 158 vorgesehenen Mindesthaftung für die Tötung und Verletzung einer beförderten Person bzw für den Fall des Verlustes oder Beschädigung einer beförderten Sache nicht ganz verständlich. Der ÖAMTC spricht sich jedenfalls gegen eine Begrenzung der in § 158 geregelten Mindesthaftung des Luftfrachtführers aus.

Auch die bisherige Goldfrankenregelung bei der Entschädigung für beschädigtes oder in Verlust geratenes Reisegepäck (s dazu Handelsgericht Wien 21.6.1983, 1 R 145/83) erwies sich als äußerst unpraktikabel und hinsichtlich des Entschädigungsbetrages als zu gering. Die geplante Neuregelung der Entschädigung in den §§ 158 Abs 2 und 3 sowie 162 des Entwurfs wird daher befürwortet. Eine dem Warschauer Abkommen entsprechende Regelung über den Verspätungsschaden sollte ebenfalls ins Gesetz aufgenommen werden.

Wie Bestimmung des § 162 über die Haftung bei internationalen Flügen wird im Falle ihrer Gesetzwerdung wohl nur gegenüber Luftfrachtführern anwendbar sein, die in Österreich einen Gerichtsstand haben. Auch eine Anhebung der Haftungssummen in den Warschauer Abkommen wäre daher unbedingt anzustreben.

Wie im ersten Abschnitt des X. Teiles (§ 154) über die Haftung für Personen und Sachen, welche im Luftfahrzeug befördert werden, sollte auch im zweiten Abschnitt des X. Teiles über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag ausdrücklich geregelt werden, daß hinsichtlich des Umfanges der Ersatzansprüche die Vorschriften des ABGB gelten (Im § 159

sollte auch § 154 als auch für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag anzuwendende Norm zitiert werden). Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, da nach dem Luftverkehrsgesetz bisher kein Anspruch des Verletzten auf Schmerzengeld bestand (s Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II², 501); der Mangel einer Schmerzengeldregelung wird als grob gleichheitswidrig betrachtet. Bisher mußten ja die Anspruchsteller gegenüber der AUA hinsichtlich der Zuerkennung von Schmerzengeld mehr oder weniger als Bittsteller auftreten. Der Anspruch auf Schmerzengeld sollte auch im § 162, der die Haftung bei internationalen Flügen regelt, übernommen werden.

Ergänzend ruft der ÖAMTC seine bei der erwähnten Stellungnahme zur Novellierung des Konsumentenschutzgesetzes erhobene Forderung nach **Einführung eines Verkehrsopferschutzes** bei Nichtbeachtung der Versicherungspflicht für Luft-beförderungsunternehmen in Erinnerung. In der Praxis kam es mitunter vor, daß von Vereinen angeblich nicht gewerblich betriebene kleinere Flugzeuge oder Heißluftballone entgegen den gesetzlichen Bestimmungen nicht versichert waren und die Hinterbliebenen getöteter Personen fast leer ausgingen. Diese Regelungslücke sollte unter allen Umständen vermieden werden.

Weiters wird darauf hingewiesen, daß weder im Entwurfstext noch in den Erläuterungen (zB zu § 146 oder § 156) auf die Haftung gegenüber den Hinterbliebenen getöteter **Dienstnehmer** oder gegenüber verletzten Dienstnehmern des Luftfahrzeughalters oder Luftfrachtführers bzw gegenüber Hinterbliebenen getöteter oder gegenüber verletzten Personen eingegangen wird, die an Bord des Luftfahrzeuges - ohne einen Beförderungsvertrag abgeschlossen zu haben - für den Halter oder den Luftfahrtführer entgeltlich oder unentgeltlich (zB als Rotkreuz-Sanitäter oder Bergungsspezialisten des österreichischen Bergrettungsdienstes bei Rettungshubschrauberflügen, usw) tätig waren. Es erscheint insbesondere auch unbillig, den nicht an Bord, sondern vorher am Berg tätig gewesenen Bergretter, der dann ohne Beförderungsvertrag vom Rettungshubschrauber ins Tal mitgenommen wird, hinsichtlich der Haftung wie eine aus bloßer Gefälligkeit beförderte Person zu behandeln.

Die Haftung gegenüber solchen Personen dürfte keineswegs geringer sein als gegenüber Personen, die mit dem Luftfrachtführer einen Beförderungsvertrag abgeschlossen haben. Auf die Regelung des § 333 Abs 3 ASVG in der Fassung der 48. ASVG-Novelle, BGBI 1989/642, sollte dabei Bedacht genommen werden; in diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob der „Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht“. Anders als nach dem EKHG besteht ja keine Gefährdungshaftung gegenüber an Bord

befindlichen Personen, sondern nur eine Verschuldenshaftung mit Umkehr der Beweislast.

Eine ausdrückliche Haftungsregelung für an Bord des Luftfahrzeuges tätige Personen erscheint schon deshalb geboten, da gem § 160 des Entwurfs der Anspruch auf Schadenersatz gegenüber dem Luftfrachtführer, der zugleich auch Dienstgeber oder Auftraggeber einer beförderten Person sein kann, nur aufgrund der Bestimmungen dieses Abschnittes geltend gemacht werden darf. Auch für jene Fälle, in denen nicht der Luftfrachtführer, sondern eine andere Person Dienstgeber der an Bord beschäftigten Personen ist, sollte eine Regelung getroffen werden. Auf die hier erörterte Problematik sollte auch in den Erläuternden Bemerkungen eingegangen werden; dies ist der Gesetzgeber zweifellos jenen Personen schuldig, die bisher bei der Hilfeleistung und Rettung anderer in Not geratener oder verunglückter Personen ihr Leben lassen mußten oder schwere Verletzungen davontrugen.

Auch bei Verletzung der Pflicht zum Abschluß einer Fluggast-Unfallversicherung gem § 166 sollte der Garantiefonds eintreten. Es wird angenommen, daß sich die Verpflichtung zum Abschluß einer Fluggast-Unfallversicherung nicht nur auf nationale sondern auch auf internationale Flüge bezieht (eine eventuelle Klarstellung in den EB wird angezeigt). Durch die Verpflichtung zum Abschluß einer Fluggast-Unfallversicherung wird ja nach herrschender Lehre (s Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II², 483) die gegenüber dem EKHG fehlende Gefährdungshaftung (zB die verschuldensunabhängige Haftung bei Versagen der Verrichtungen des Flugzeuges) ausgeglichen.

Wien, im März 1996
RD/Mag.MH, Dr.Ha,
Mag.Me-gm/dd