



1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12

Tel.: +43 1 505 10 28 / Fax: +43 1 505 79 23
office@aeroclub.at / www.aeroclub.at

ZVR Zahl: 770691831

An das
**Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**
c/o Frau Mag. Katja Nonnenmacher
IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien am 21. März 2013

GZ. BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012

Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird;
Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher!

Bereits mit Schreiben vom 4. Februar 2013 hat der Österreichische Aero Club eine Stellungnahme zur geplanten Novelle des Luftfahrtgesetzes (LFG Novelle 2013) abgegeben.

Wie nunmehr festgestellt wurde, hat das Bundesministerium für Justiz und in dessen Gefolge auch die Arbeiterkammer und die Österreichische Rechtsanwaltskammer eine Änderung des derzeit bestehenden § 156 Abs.3 LFG, durch dessen ersatzlose Streichung gefordert. Dies macht eine ergänzende Stellungnahme erforderlich:

Mögen die Ausführungen des Bundesministeriums für Justiz für Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Freiballone allenfalls zutreffend zu sein, so sind Hänge- und Paragleiter, motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme differenziert zu betrachten.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wurden die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal umgesetzt, indem dessen einschlägige Bestimmungen für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck in diese aufgenommen wurden (Artikel 3 VO (EG) Nr. 2027/97). Artikel 2 Abs. 1 lit. b der Verordnung definiert, dass als „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ein Luftfahrtunternehmen gilt, das eine vom Mitgliedsstaat im Einklang der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilte gültige Betriebsgenehmigung besitzt.

Gemäß Artikel 1 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 gilt diese Verordnung aber ausdrücklich nicht für die Beförderung von Fluggästen, Post- und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit Ultraleichtmotorflugzeugen sowie Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flughäfen verbunden ist. Hänge- und Paragleiter - darunter werden aber auch motorisierte Hänge- und Paragleiter zu verstehen sein, da auch Ultraleichtmotorflugzeuge - die deutlich höherwertig wären - nicht vom Regelungsstatbestand umfasst sind - aber auch Fallschirme, sind daher von dieser Verordnung nicht umfasst, wie von allen diesen auch keine Beförderungen zwischen verschiedenen Flughäfen stattfinden.

Auch das Montrealer Übereinkommen 1999 über die Beförderung und Haftung im internationalen Luftverkehr ist gemäß Artikel 1 Abs. 1 nur auf internationale Beförderungen von Personen, Reisegepäck oder Gütern anzuwenden, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

Abs. 2 normiert weiters, dass als "internationale Beförderung" jene Beförderung anzusehen ist, entsprechend der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangs- und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung in der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaates liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebietes nur eines Vertragsstaates ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt ausdrücklich nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

Zusammengefasst ergibt sich daher, dass sämtliche Abkommen und Verordnungen, nicht den Betrieb von Hänge- und Paragleitern, motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen im Auge haben, sondern ausschließlich den Linien- und Charterflugverkehr regeln wollen. Sie sind daher nicht auf den Betrieb von Hänge- und Paragleitern, motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen anzuwenden. Seitens der Europäischen Union wurde aus gutem Grund eine Ausnahmeregelung für Hänge- und Paragleiter und für Fallschirme geschaffen, woran aber durch nationale Gesetze, wie dies aber nunmehr beabsichtigt wird, auch nichts geändert werden sollte, was noch näher aufzuzeigen ist.

Was Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirmspringer betrifft ist folgendes zu berücksichtigen:

1. Bei Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmspringern, handelt es sich in aller Regel um Flugsportler, von denen nur ein äußerst geringes Gefährdungspotential gegenüber unbeteiligten Dritten ausgeht. Passagiere, die einen Doppelsitzerflug mit einem Hänge- oder Paragleiter machen, oder die einen Tandemfallschirmsprung absolvieren, wollen nicht von A nach B befördert werden, sondern den Reiz dieser Flugsportarten selbst erleben.
2. Die vorgeschlagene Regelung, wonach eine verschuldensunabhängige Haftung bis zu einem Betrag von 250.000,-- SZR erfolgen soll, ist deshalb problematisch, da auf die Eigenarten des Hänge- und Paragleiterflugsports und auch des Fallschirmsprungsports nicht eingegangen wird. Dies verschärft sich noch dadurch, dass entsprechend dem Entwurf auf den Schadenersatzanspruch Vorschussleistungen zu erbringen sind. Im Gegensatz zur herkömmlichen Luftfahrt, in der sich die Passagiere, nachdem sie in ihrem Sitz Platz genommen haben, nur passiv zu verhalten haben, haben sich Passagiere an der Durchführung eines Hänge- oder Paragleiterfluges oder Fallschirmsprunges aktiv zu beteiligen. So haben sie unter anderem beim Start und bei der Landung eines Hänge- oder Paragleiters sowie bei der Landung eines Tandemfallschirmschirms mitzulaufen und auch am Flug oder Sprung selber mitzuwirken. Dabei handelt es sich aber nicht um eine potentielle Möglichkeit zur Beteiligung, sondern um eine unabdingbare Notwendigkeit, anderenfalls ein sicherer Flug oder Sprung nicht durchgeführt werden kann. Es ist daher für das Vermeiden eines Unfalles essentiell, dass sich der Passagier präzise an die Anweisungen des Piloten hält und diese aktiv umsetzt. Dies stellt eine Besonderheit gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen, mit denen Passagiere befördert werden, dar. Die Praxis hat gezeigt, dass fast alle Unfälle bei Hänge- und Paragleiterflügen sowie bei Fallschirmsprüngen mit Passagieren auf ein Fehlverhalten des Passagiers zurückzuführen sind, indem sich diese nicht an die ihnen ausdrücklich erteilten Weisungen halten. Dies geschieht etwa dadurch, dass der Passagier sich beim Start zu früh ins Gurtzeug setzt und nicht bis zum Abheben weiterläuft, der Passagier stolpert oder bei der Landung das Fahrwerk, also die Beine einzieht oder nicht mitläuft. Die aufgezeigte Besonderheit rechtfertigt eine unterschiedliche Behandlung dieser Passagierflüge bzw. -sprünge gegenüber der „normalen“ Beförderung von passiven Passagieren in anderen Luftfahrzeugen.

Auch aus dem Aspekt des Konsumentenschutzes lässt sich die unterschiedliche Regelung im LFG rechtfertigen. Die von einem Unfall betroffenen Passagiere sind aufgrund des vorliegenden Beförderungsvertrages durch die in § 1298 ABGB normierte Beweislastumkehr ausreichend geschützt. Der Beförderer bzw. Pilot hat im Fall eines Schadenereignisses zu beweisen, dass ihn kein Verschulden am Zustandekommen des Unfalls trifft. Kann er sich nicht freibeweisen, haftet der Beförderer ohnehin für den entstandenen Schaden.

Verschärft wird die Problematik der angeregten Gesetzesänderung noch dadurch, dass dann die Vorschusspflicht des § 165 LFG greift, wonach der Beförderer unverzüglich, spätestens aber binnen 15 Tagen, einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten hat. Mit diesem Vorschussbetrag bis zu einer Höhe von 16.000 SZR, das entspricht etwa EUR 18.300,-, ist oft mehr als der gesamte beim Passagier eines Hänge- und Paragleiterfluges oder Fallschirmsprungs eingetretene Schaden abgedeckt. Der Versicherer bzw. Beförderer wäre dann aber gezwungen unter Anwendung des § 165 Abs. 3 LFG - sofern ein Mit- oder Alleinverschulden des Passagiers gegeben ist - die geleisteten Zahlungen zurückzufordern. Ausgehend davon, dass jeder verletzte Passagier von seinem Recht auf Erhalt des Vorschusses Gebrauch machen und freiwillig keine Rückzahlungen leisten wird, müsste der betroffene Beförderer bei einem Verschulden des Passagiers die bezahlte Vorschussleistung im Prozessweg zurückverlangen. Nicht nur die Vorschusszahlungen, sondern auch das dann zu führende Rückforderungsverfahren, würden zu einer gravierenden Prämienanhebung der Versicherungen führen. Auch die daraus resultierenden Mehrbelastungen der Gerichte, vor denen diese Verfahren zu führen sind, darf nicht außer Acht gelassen werden.

Es muss entschieden bestritten werden, dass es bei den bestehenden Regelungen in der Praxis zu unnötigen Belastungen oder Streitigkeiten für den Passagier gekommen ist. Ganz im Gegenteil haben sich diese Regelungen in der jahrzehntelangen Praxis bestens bewährt. Die Anzahl der Verfahren, die Doppelsitzer- und Tandempassagiere gegen Beförderer in Österreich in den letzten Jahren geführt haben, ist verschwindend gering. Bedenkt man, dass davon nur wenige erfolgreich waren, ist unter Bedachtnahme auf die Eigenart der fliegerischen Betätigung der mit der Vorschusspflicht bei derartigen Unfällen verbundene Aufwand nicht zu rechtfertigen. Es ist daher in diesem Teilsegment der Luftfahrt, also für motorisierte und nichtmotorisierte Hänge- und Paragleiter, wie auch für Fallschirmsprünge, auch künftig sachgerecht, im Hinblick auf deren Sonderstellung bei der Flugdurchführung, eigene Regelungen in haftungsrechtlicher Sicht zu schaffen. Eine solche Sonderstellung stünde auch nicht - wie aufgezeigt - im Widerspruch zu sonstigen Regelungen der Europäischen Union. Es besteht daher keine Veranlassung in diesen Teilbereichen Änderungen, die noch dazu von größtem Nachteil sind, vorzunehmen.

Es wird daher ersucht, im aufgezeigten Sinne den Entwurf zur Änderung des Luftfahrtgesetzes zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Reinhard Flatz
Präsident des ÖAeC Landesverband Vorarlberg
Richter des Landesgerichtes Feldkirch



Ing. Manfred Kunschitz
Generalsekretär

Kopie ergeht per Email an: Präsidium des Nationalrates
(per Email: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)