

971 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

3. 7. 1968

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem Haftpflichtversicherungssummen im Luftverkehr geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Der § 107 Abs. 2 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung des § 151 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, wird dahin geändert, daß er zu lauten hat:

„(2) Die Höhe der Versicherungssummen bestimmt sich nach § 23 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 200/1963.“

Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1969 in Kraft.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz betraut.

Erläuternde Bemerkungen

Der § 23 Luftverkehrsgesetz (im folgenden „LVG.“ genannt) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, RGBl. I S. 653, des G. vom 27. September 1938, RGBl. I S. 1246, des G. vom 26. Januar 1943, RGBl. I S. 69, des BG. vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und des BG. vom 11. Juli 1963, BGBl. Nr. 200, regelt die Haftungshöchstbeträge, bis zu denen der Luftfahrzeughalter einzustehen hat, wenn beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall außerhalb des Luftfahrzeugs jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Die Unterschiedlichkeit der Haftungshöchstbeträge bezieht sich auf das Fluggewicht, nämlich das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte Gesamtfluggewicht. Die Haftungshöchstgrenzen werden demgemäß in den Abs. 1 und 2 in folgender Weise festgesetzt:

- | | |
|---|--------------|
| 1. Luftfahrzeuge unter 1200 kg Fluggewicht | 600.000 S. |
| 2. Luftfahrzeuge von 1200 kg bis weniger als 2500 kg Fluggewicht | 1.000.000 S. |
| 3. Luftfahrzeuge ab 2500 kg Fluggewicht bis zu 430 S für jedes kg, jedoch höchstens | 3.300.000 S. |

Ein Drittel der Summen dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel für den Ersatz von Personenschäden. Die Höchstsumme des

Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt 330.000 S.

Nach dem § 29 Abs. 1 LVG. muß der Luftfahrzeughalter nachweisen, daß er zur Sicherung der Schadenersatzforderungen in einer ihm bekanntzugebenden Höhe eine Haftpflichtversicherung geschlossen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat. Auf weitere Einzelheiten, wie diese Sicherstellung gewährleistet wird, braucht hier nicht eingegangen zu werden. Da die Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren kaum eine Rolle spielen wird, kommt das Hauptgewicht dem Eingehen einer Haftpflichtversicherung zu.

Nähere Vorschriften über diese Haftpflichtversicherung sind in den §§ 106 bis 109 der Verordnung über Luftverkehr (im folgenden „LVV.“ genannt) vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung der V. vom 31. März 1937, RGBl. I S. 432, der V. vom 12. Juli 1937, RGBl. I S. 815, der V. vom 15. Dezember 1937, RGBl. I S. 1387, der V. vom 30. September 1938, RGBl. I S. 1327, und des BG. vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, ergangen. Der § 107 behandelt die Mindestversicherungssummen. Nach dem Abs. 1 muß der Haftpflichtversicherungsvertrag die aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter sich ergebende Haftpflicht gegenüber den nicht im Luftfahrzeug beförderten Menschen decken. Nach dem Abs. 2 bestimmt sich die Höhe

der Versicherungssumme bei „Flugzeugen“ und „Luftschriften“ nach dem § 23 LVG., bei „anderen Luftfahrzeugen“ werden bestimmte Mindestversicherungssummen festgesetzt, nämlich

1. für den Fall, daß jemand getötet oder verletzt wird, 150.000 S (oder 9000 S Jahresrente),
2. für den Fall, daß mehrere durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt werden, insgesamt 450.000 S (oder 27.000 S Jahresrente),
3. für den Fall, daß Sachen beschädigt werden, 30.000 S.

Es ergibt sich also, daß bezüglich der Mindestversicherungssummen erhebliche Unterschiede bestehen, je nachdem, ob es sich um „Flugzeuge“ und „Luftschriften“ einerseits und „andere Luftfahrzeuge“ andererseits handelt. Daß diese Mindestversicherungssummen bei den „anderen Luftfahrzeugen“ in der heutigen Zeit viel zu gering sind, bedarf keiner näheren Ausführungen.

Welche Luftfahrzeuge gehören nun zu den „anderen Luftfahrzeugen“ nach dem § 107 Abs. 2 LVV.? Gewiß sind zur Bejahung dieser Frage ursprünglich die Rechtsvorschriften heranzuziehen gewesen, in denen der § 107 Abs. 2 eingebettet war. Das war zunächst der § 1 Abs. 2 LVG., der als Luftfahrzeuge 1. Flugzeuge, 2. Luftschriften, 3. Segelflugzeuge, 4. Ballone, 5. Drachen und 6. ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte bezeichnet hat. Das war aber auch der § 1 LVV., der seinerseits eine Aufzählung der Luftfahrzeuge vorgenommen hat, nämlich 1. Flugzeuge, 2. Luftschriften, 3. Segelflugzeuge, 4. Frei- und Fesselballone, 5. Fallschirme und 6. Drachen und Flugmodelle mit mehr als 5 kg Gewicht. Zwischen der Aufzählung des § 1 LVG. und des § 1 LVV. scheint kein Widerspruch bestanden zu haben, weil die Fallschirme und die Flugmodelle mit mehr als 5 kg Gewicht eben „ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte“ gewesen sind. Nun gelten aber der § 1 LVG. und der § 1 LVV. heute nicht mehr. An ihre Stelle ist der § 11 LuftfahrtG. getreten, der im Abs. 1 die Luftfahrzeuge bloß allgemein umschreibt. Danach handelt es sich um Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Menschen oder Sachen in der Luft ohne technische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig ob sie schwerer oder leichter als Luft sind. Aufgezählt werden beispielsweise für die erstgenannte Gruppe 1. Flugzeuge, 2. Segelflugzeuge, 3. Schwingenflugzeuge, 4. Hubschrauber, 5. Tragschrauber, 6. Fallschirme, für die zweitgenannte Gruppe 7. Luftschriften und 8. Freiballone. Da die §§ 151 und 152 LuftfahrtG. Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge enthalten, muß angenommen werden, daß der Gesetzgeber den Begriff des Luftfahrzeugs im Sinn des § 23 LVG. nach dem § 11 Abs. 1 LuftfahrtG. ausgelegt hat wissen wollen. Da nun in der Aufzählung des

§ 11 Abs. 1 LuftfahrtG. Flugzeuge und Luftschriften ausdrücklich genannt werden, müssen alle anderen dort beispielsweise aufgezählten Luftfahrzeuge, wie Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber, Fallschirme und Freiballone, als „andere Luftfahrzeuge“ im Sinn des § 107 Abs. 2 LVV. gewertet werden. Für alle diese anderen Luftfahrzeuge gelten somit die geringeren Mindestversicherungssummen.

Abgesehen davon, daß diese Mindestversicherungssummen, wie bereits erwähnt worden ist, den heutigen Geldwertverhältnissen in keiner Weise mehr entsprechen, weil sie die Haftpflicht nicht in genügender Weise decken, ist es auch nicht gerechtfertigt, einen anderen Unterschied in den Mindestversicherungssummen als einen solchen bezüglich des Fluggewichts zu machen. Bei zahlreichen Unfällen mit Segelflugzeugen hat es sich gezeigt, daß die Halter Versicherungsverträge nur über die geringen Mindestversicherungssummen geschlossen haben, so daß zu ihrem eigenen Schaden und zum Schaden der Opfer die Haftung des Halters nicht durch eine entsprechende Versicherung gedeckt war. Es muß daher sowohl zum Schutz der Opfer als auch zum Schutz der Halter selbst der Gesetzgeber einschreiten, um die Mindestversicherungssummen auf eine angemessene Höhe hinaufzusetzen. Das ist um so mehr gerechtfertigt, als der Unterschied in den Prämien, wenn die Besonderheit für die „anderen Luftfahrzeuge“ beseitigt wird, nur ganz geringfügig ist (100 S jährlich). Zwar sind auch die Mindestversicherungssummen für Flugzeuge und Luftschriften nicht sehr hoch, doch kann eine allgemeine Hinaufsetzung der Mindestversicherungssummen im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfs, der ja nur einem dringenden Übelstand abhelfen soll, nicht geregelt werden.

Die Abhilfe wird demgemäß in der Weise bewerkstelligt werden, daß die Begünstigung in den Mindestversicherungssummen für die „anderen Luftfahrzeuge“ zu entfallen hat. Der neue § 107 Abs. 2 LVV., der Gegenstand der Änderung durch den vorliegenden Entwurf ist, wird demnach ganz allgemein aussprechen, daß sich die Höhe der Versicherungssummen nach dem § 23 LVG. richtet. Die Änderung muß mit einem Bundesgesetz bewerkstelligt werden, da die LVV. nach dem heutigen Stufenbau der Rechtsordnung ein Bundesgesetz darstellt.

Der Art. II setzt das Inkrafttreten des entworfenen Bundesgesetzes mit dem 1. Jänner 1969 fest, damit in der Zwischenzeit genügend Möglichkeit gegeben sei, die bestehenden Versicherungsverträge umzustellen.

Die Verwirklichung des vorliegenden Gesetzentwurfs bedeutet keine Belastung der Verwaltung.

Anhang

Wortlaut des geltenden § 107 LVV.:

„ § 107. Vertragsinhalt

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag muß die aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter sich ergebende Haftpflicht gegenüber unbeteiligten, das heißt, im Luftfahrzeug nicht beförderten Personen decken. Der Vertrag ist so abzuschließen, daß bei einem Wechsel des Halters während der Versicherungsdauer auch die Haftpflicht des neuen Halters gedeckt ist.

(2) Die Höhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Flugzeugen und Luftschiffen nach § 23 des LuftverkehrsG., bei anderen Luftfahrzeugen muß für folgende Haftpflichthöchstsummen Deckung nachgewiesen werden:

1. für den Fall, daß jemand getötet oder verletzt wird, bis zu 150.000 S Kapital oder bis zu 9000 S Jahresrente,

2. für den Fall, daß mehrere durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt werden, unbeschadet der Grenze in Nr. 1 bis zu insgesamt 450.000 S Kapital oder bis zu insgesamt 27.000 S Jahresrente,

3. für den Fall, daß Sachen beschädigt werden, bis zu insgesamt 30.000 S.

Der Reichsminister der Luftfahrt kann in Ausnahmefällen die Versicherungssumme anders festsetzen.“