

## **9 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.**

**13. 5. 1970**

# **Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX, mit dem das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **Artikel I**

Der Zweite Abschnitt des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, RöBl. I S. 653, des Art. I des Gesetzes vom 26. Jänner 1943, RöBl. I S. 69, des § 151 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1963, BGBl. Nr. 200, wird in folgender Weise geändert:

**1. Die Abs. 1 und 2 des § 23 haben zu lauten:**

„(1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

- a) bei Luftfahrzeugen unter 1200 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 1.000.000 S,
- b) bei Luftfahrzeugen von 1200 Kilogramm Fluggewicht bis weniger als 2500 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 1.500.000 S,
- c) bei Luftfahrzeugen ab 2500 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 800 S für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von 6.000.000 S. Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte Gesamtfluggewicht.

(2) Ein Drittel der nach Abs. 1 errechneten Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel für den Ersatz von Personenschäden. Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 600.000 S. Wird der im Satz 1 für den Ersatz von Sachschäden oder den Ersatz von Personenschäden jeweils vorgesehene Höchstbetrag nicht oder nicht ganz in Anspruch genommen, so kann er für den Ersatz der Schäden der anderen Art beansprucht werden.“

**2. Der Abs. 1 des § 29 c hat zu lauten:**

„(1) Im Falle der Tötung oder der Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfahrzeughalter für jede Person bis zu einem Betrag von 430.000 S. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.“

**3. Im § 29 f Abs. 1 ist der Ausdruck „Luftfahrtunternehmen“ durch den Ausdruck „Inhaber von Luftverkehrsunternehmen“ zu ersetzen.**

**4. Der § 29 g hat zu laufen:**

„§ 29 g. (1) Die Inhaber von Luftverkehrsunternehmen müssen nachweisen, daß sie die Fluggäste für deren Rechnung gegen Unfälle (§ 29 a) versichert haben. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit für jeden Fluggast 215.000 S. Soweit dem Geschädigten aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt sein Anspruch auf Schadenersatz.

(2) Zur Sicherung der Schadenersatzforderungen gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs, den Luftfahrzeughalter, den vertraglichen und den ausführenden Luftfrachtführer sowie die Personen, die berechtigterweise beim Betrieb des Luftfahrzeugs tätig sind, muß der Luftfahrzeughalter, sofern er Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens ist, nachweisen, daß er eine Haftpflichtversicherung bis zu den im § 29 c genannten Beträgen geschlossen hat. Dies gilt nicht, wenn Luftfahrzeughalter der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern ist. Die Haftpflichtversicherung ist bei einem für diesen Versicherungszweig in Österreich zugelassenen Versicherer zu schließen, wenn der Luftfahrzeughalter seinen Sitz in Österreich hat.

(3) Für den Nachweis des Eingehens einer Unfallversicherung (Abs. 1) und einer Haftpflichtversicherung (Abs. 2) sowie für die Pflicht zur Erstattung einer Anzeige bei einer vor Ablauf der Versicherungsdauer eingetretenen Beendigung des Versicherungsverhältnisses und bei Unter-

**9 der Beilagen**

brechung des Versicherungsschutzes gelten die §§ 108 und 109 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung des Luftfahrtgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, sinngemäß.“

**5. Der § 29 h hat zu lauten:**

„§ 29 h. Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, BGBl. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBl. Nr. XXX, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.“

**Artikel II**

Der § 107 Abs. 2 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 12. Februar

1969, BGBl. Nr. 93, 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. XXX.“

**Artikel III**

Dieses Bundesgesetz ist, soweit es sich um die Haftung handelt, nur auf Haftungsfälle anzuwenden, die sich nach seinem Inkrafttreten ereignen. Für Haftungsfälle, die sich vorher ereignet haben, gelten die bisherigen Bestimmungen weiter.

**Artikel IV**

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und verstaatliche Unternehmungen und bezüglich des Art. I Z. 4 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

**Artikel V**

Dieses Bundesgesetz tritt mit dem 1. Jänner 1971 in Kraft.

## Erläuternde Bemerkungen

### I. Allgemeiner Teil

1. Der Zweite Abschnitt des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, RGBl. I S. 653, enthält Anordnungen über die Haftpflicht.

Dazu gehören auch die Haftungshöchstgrenzen der §§ 23 und 29 c Luftverkehrsgesetz. Deren Höhe ist zuletzt durch das Bundesgesetz vom 11. Juli 1963, BGBl. Nr. 200, mit dem die Haftungshöchstgrenzen im Luftverkehrsrecht erhöht werden, festgesetzt worden. Der Anlaß für die Hinaufsetzung der Haftungshöchstbeträge ist damals vor allem die Ratifikation des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929 durch Österreich gewesen (BGBl. Nr. 286/1961).

Nun macht der beabsichtigte Beitritt Österreichs zum Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955 (im folgenden „Haager Protokoll“ genannt) durch Österreich eine neuerliche Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen notwendig. Um ein Auseinanderklaffen der Haftungshöchstbeträge des Haager Protokolls, das für die große Mehrzahl der internationalen Luftbeförderungen gilt, und des innerstaatlichen Rechtes, das im wesentlichen für die innerstaatlichen Luftbeförderungen anzuwenden ist, zu verhindern, sollen die innerstaatlichen Haftungsgrenzen auf die Höhe des Haager Protokolls angehoben werden. Das ist der Hauptzweck des zu schaffenden Bundesgesetzes.

2. Daneben bringt der Gesetzesentwurf für den Luftfahrzeughalter, sofern er Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens ist, die Einführung einer Pflichthaftpflichtversicherung für den Bereich der Haftung aus dem Beförderungsvertrag (zweiter Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes). Im geltenden Recht ist der Luftfahrzeughalter nur bei der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (erster Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes), verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung einzugehen; bei der Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist nur eine Unfallversicherung vorge-

schrieben. Diese Neuerung ist zweckmäßig, weil die Unfallversicherung, wie im besonderen Teil noch ausgeführt werden wird, keineswegs immer den Geschädigten zugute kommt, für die Haftung des Luftfahrzeughalters daher noch genügend Raum bleibt und diese Haftung auch gesichert sein soll.

3. Der Gesetzesentwurf beschränkt sich darauf, eine Übereinstimmung zwischen dem Haager Protokoll und dem innerstaatlichen Recht bei den Haftungshöchstgrenzen herbeizuführen. Die Regelung des Ausschlusses der Haftungsbeschränkung des Haager Protokolls (Art. 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung des Art. XIII des Haager Protokolls) wird nicht in das Luftverkehrsgesetz übernommen, weil eine derartige Anordnung ein Fremdkörper im österreichischen Schadensersatzrecht wäre. Nach dem Haager Protokoll greift die Haftungsbeschränkung nur dann nicht Platz, wenn der Schaden durch Vorsatz oder durch eine Handlung oder eine Unterlassung verursacht worden ist, die leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen worden ist, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Abgesehen von der Unklarheit der Begriffsmerkmale „leichtfertig“ und „Bewußtsein, daß ein Schaden eintreten werde“, wäre es nach der Meinung des Bundesministeriums für Justiz nicht zu verantworten gewesen, bei Vorliegen gröbster Fahrlässigkeit, die noch nicht an die bewußte Fahrlässigkeit heranreicht, auf den Ersatz des vollen Schadens zu verzichten und sich mit der beschränkten Haftung begnügen zu müssen.

4. Wie aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes, mit dem die Haftungshöchstgrenzen im Luftverkehrsrecht erhöht werden, 50 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, X. GP., hervorgeht, ist ein großer Teil der aus dem deutschen Rechtskreis stammenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften durch das Luftfahrtgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, durch österreichisches Recht ersetzt worden. Aufrechtgeblieben sind die damals dem deutschen Recht entstammenden Bestimmungen über die Haftpflicht in der Luftfahrt.

Das wirft die Frage auf, ob nicht — in den Grundzügen — eine Anpassung des Haftpflichtrechts der Luftfahrt an entsprechende österreichische Haftpflichtgesetze, etwa an das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz vom 21. Jänner 1959, BGBl. Nr. 48, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 6. Feber 1968, BGBl. Nr. 69 (EKHG.), angestrebt werden soll. Die Prüfung dieser Frage hat gezeigt, daß das Haftpflichtrecht der Luftfahrt viele schwierige Fragen enthält, die erst auf Grund eingehender Untersuchungen gelöst werden können. Um den Beitritt Österreichs zum Haager Protokoll nicht länger hinauszögern, nimmt dieser Gesetzesentwurf davon Abstand, das Haftpflichtrecht der Luftfahrt in seinem Inhalt und Aufbau wesentlich zu ändern. Die Neuordnung der Haftpflicht in der Luftfahrt ist einem eigenen Gesetzesentwurf vorbehalten, an dem das Bundesministerium für Justiz bereits arbeitet.

## II. Besonderer Teil

### 1. Zu Art. I Z. 1 (§ 23 Abs. 1 und 2):

Das Haager Protokoll regelt nur die Haftung aus dem Beförderungsvertrag. Die Regelung der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, ist daher nicht unmittelbar vom Haager Protokoll betroffen. Eine mittelbare Folge des Beitritts zum Haager Protokoll ergibt sich jedoch für diese Haftung, weil die Höchstbeträge der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, zu jenen der Haftung aus dem Beförderungsvertrag in einem bestimmten Verhältnis stehen müssen. Die Haftungsgrenzen des § 23 Luftverkehrsgesetz sind daher gleichfalls zu erhöhen.

Die im Abs. 1 in Aussicht genommenen Beträge bedeuten eine Steigerung um 66 bis 86 v. H. gegenüber den heute geltenden. Dennoch mögen sie mit Beziehung auf die Beschädigung mehrerer Menschen oder Sachen immer noch gering erscheinen, doch ist zu berücksichtigen, daß im allgemeinen bei Unfällen, durch die Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, zu Schaden kommen, nicht viele Menschen betroffen werden. In Österreich beispielsweise ist bei einem derartigen Unfall bisher noch nie mehr als ein Mensch verletzt worden.

Die im Abs. 2 für den einzelnen Menschen festgesetzte Haftungsgrenze von 600.000 S entspricht dem in anderen Sonderhaftpflichtgesetzen vorgesehenen Höchstbetrag (zum Beispiel § 15 Abs. 1 EKHG.); darin eine Vereinheitlichung zu finden, ist höchst erstrebenswert, da eine unterschiedliche Gestaltung in den verschiedenen Haftpflichtgesetzen unverständlich wäre.

Der letzte Satz des Abs. 2 ist neu. Er ist dem § 15 Abs. 2 Atomhaftpflichtgesetz vom 29. April 1964, BGBl. Nr. 117, nachgebildet. Durch diese

Anordnung soll erreicht werden, daß im Einzelfall die für die Deckung der Haftung vorhandenen Beträge auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Ein Beispiel möge das zeigen:

Unfall mit einem Luftfahrzeug unter 1200 Kilogramm Fluggewicht — zwei Geschädigte: A Personenschäden von 800.000 S, B Sachschaden von 800.000 S.

Ohne den letzten Satz bekäme A 600.000 S Ersatz, B rund 333.000 S. Die für den Ersatz von Personenschäden noch vorhandenen rund 66.000 S könnten für den Sachschaden nicht ausgenutzt werden. Durch die neue Anordnung soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß B diesen restlichen Betrag zusätzlich erhalten kann.

### 2. Zu Art. I Z. 2 (§ 29 c):

Die neue Haftungshöchstgrenze von 430.000 S für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag entspricht den 250.000 (französischen) Franken des Art. 22 Abs. 1 Warschauer Abkommen in der Fassung des Art. XI Haager Protokoll. Dieser Frankenbetrag bezieht sich nicht auf die heutige französische Währung, sondern auf eine Währungseinheit im Wert von 65 $\frac{1}{2}$  Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt, die durch ein französisches Gesetz vom 25. Juni 1928 festgelegt worden ist. Ein solcher Goldfranken entspricht, unter Bedachtnahme auf die im Einvernehmen mit dem Internationalen Währungsfonds am 4. Mai 1953 für den Schilling festgesetzte Parität zum Gold von 0,0341796 g, derzeit einem Wert von 1,72 S.

Eine Haftungsgrenze von 430.000 S ist nicht sehr großzügig bemessen, zumal für Personenschäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen ein Haftungshöchstbetrag von 600.000 S gilt (§ 15 EKHG.). Eine höhere als mit 430.000 S bestimmte Haftungsgrenze hätte jedoch nur eine beschränkte Bedeutung. Ein höherer Betrag, etwa 600.000 S, käme nur einem Teil der Fluggäste zugute, weil für Fluggäste, deren Schäden nach dem Haager Protokoll zu beurteilen sind, im Hinblick auf den künftigen § 29 h Luftverkehrsgesetz die Haftungsgrenze von 430.000 S gelten würde; der Höchstbetrag von 600.000 S wäre nur in den Fällen zu gewähren, in denen das innerstaatliche Recht anzuwenden ist. Durch eine die Haftungsgrenze des Haager Protokolls übersteigende Haftungshöchstsumme würde eine nicht gerechtfertigte unterschiedliche Behandlung von Geschädigten erreicht werden. Da überdies für viele internationale Flüge das Haager Protokoll gilt, wäre eine solche höhere Haftungshöchstgrenze nur in bescheidenem Umfang wirksam.

### 3. Zu Art. I Z. 3 (§ 29 f Abs. 1):

In Anpassung an den künftigen § 29 g Luftverkehrsgesetz wird der Ausdruck „Luftfahrt-

## 9 der Beilagen

5

unternehmen“ durch den Ausdruck „Inhaber von Luftverkehrsunternehmen“ ersetzt. Der Begriff „Luftverkehrsunternehmen“ ist dem § 101 Luftfahrtgesetz entnommen. Darunter fallen Unternehmen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen (Luftbeförderungsunternehmen) und Unternehmen zur gewerbsmäßigen Vermietung von Luftfahrzeugen (Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen).

## 4. Zu Art. I Z. 4 (§ 29 g):

Im Abs. 1 trifft die Pflicht zur Eingehung einer Unfallversicherung die „Inhaber von Luftverkehrsunternehmen“ anstelle der Luftfahrtunternehmen. Durch die Verwendung dieses Ausdrucks soll nicht nur eine Anpassung an das Luftfahrtgesetz angestrebt werden, sondern es sollen auch die Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen der Versicherungspflicht unterstellt werden.

Neu ist auch, daß das Eingehen der Unfallversicherung nachzuweisen ist. Durch diese Anordnung soll die Pflicht, einen Unfallversicherungsvertrag zu schließen, wirksamer verankert werden.

Im ersten Satz des Abs. 1 ist nach dem Wort „Fluggäste“ die Wendung „für deren Rechnung“ eingefügt. Dadurch soll gewährleistet werden, daß die versicherten Fluggäste beziehungsweise ihre Erben in den Genuss der Versicherungssumme kommen, unabhängig von dem zwischen dem Inhaber des Luftverkehrsunternehmens als dem Versicherungsnehmer und dem Versicherer bestehenden Versicherungsvertrag.

Im zweiten Satz des Abs. 1 ist nun ausdrücklich gesagt, daß die Mindesthöhe der Versicherungssumme für jeden Fluggast 215.000 S betrage. Durch diese Fassung ist nicht eine Änderung der gegenwärtigen Rechtslage bezweckt, sondern nur eine Klarstellung. Im Begutachtungsverfahren hat sich nämlich gezeigt, daß auch die Meinung vertreten wird, die Versicherungssumme stände allen Fluggästen gemeinsam zu.

Im letzten Satz des Abs. 1 ist nach dem Wort „Soweit“ die Wendung „dem Geschädigten“ eingefügt und im Hauptsatz heißt es statt „der Anspruch“ „sein Anspruch“. Die Neufassung dieses Satzes bezweckt eine Verdeutlichung gegenüber dem bisherigen Wortlaut. Es soll endgültig klar gestellt sein, daß die aus der Unfallversicherung gewährte Leistung nur dann auf den Schadensersatz anzurechnen ist, wenn der Geschädigte diese Leistung erhalten hat. In der Mehrzahl der Fälle sind zwar die Empfänger der Leistung auch zugleich die Geschädigten, aber das muß nicht sein. An einem Beispiel soll das gezeigt werden: Ein Fluggast wird bei einem Unfall getötet. Er hinterläßt keine letztwillige Verfügung. Gesetzlicher Erbe ist ein erwachsener Sohn. Dieser erhält die Leistung aus der Unfallversicherung.

Geschädigt ist er durch den Unfall nicht. Geschädigt ist vielmehr ein unterhaltsberechtigtes uneheliches Kind des verunglückten Fluggastes. Das Kind bekommt keine Leistung aus der Unfallversicherung. Um zu verhindern, daß in einem solchen Fall eine Anrechnung der Leistung aus der Unfallversicherung stattfindet, wird der letzte Satz geändert.

Der Gesetzesentwurf sieht keine Erhöhung der Mindesthöhe der Versicherungssumme bei der Unfallversicherung, etwa auf 430.000 S, vor. Dafür ist, neben der Verteuerung für den Inhaber des Luftverkehrsunternehmens, maßgebend, daß die Unfallversicherung keine völlig befriedigende Lösung darstellt. In den Genuss der höheren Versicherungsleistung kämen vielfach Menschen, die keinen Schaden erlitten haben.

Trotz der oben aufgezeigten möglichen Nachteile der Unfallversicherung beseitigt der Gesetzesentwurf nicht die Pflicht, eine derartige Versicherung einzugehen. Diese Rechtseinrichtung bietet ja den Vorteil, daß die Begünstigten sofort einen größeren Geldbetrag erhalten, ohne daß Untersuchungen über das Vorliegen eines Haftungsgrundes und die Haftung überhaupt ange stellt werden müssen.

Im neugeschaffenen Abs. 2 wird nun dem Luftfahrzeughalter, sofern er Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens ist, die Pflicht zur Eingehung eines Haftpflichtversicherungsvertrags auferlegt. Die Gründe dafür sind im allgemeinen Teil dargelegt worden.

Daß sich die Pflichthaftpflichtversicherung nicht auf alle Halter bezieht, sondern nur auf diejenigen, die Inhaber von Luftverkehrsunternehmen sind, hat seinen Grund nicht darin, daß das Bundesministerium für Justiz etwa der Meinung ist, die privaten Luftfahrzeughalter brauchten eine Haftpflichtversicherung nicht. Im Gegenteil, gerade bei wirtschaftlich nicht sehr starken Luftfahrzeughaltern ist eine Haftpflichtversicherung von großem Vorteil — für den Haftpflichtigen und den Geschädigten. Der Grund liegt vielmehr darin, daß nicht eine Anordnung geschaffen werden soll, von der man von vornherein weiß, daß sie nicht in vollem Umfang durchgesetzt werden kann. Bei den privaten Haltern haben die zuständigen Behörden keine Möglichkeit festzustellen, ob sie Beförderungsverträge schließen oder nicht. Das Vorliegen eines Beförderungsvertrags ist jedoch eine Voraussetzung für die Anwendung des künftigen § 29 g Abs. 2, weil diese Bestimmung im zweiten Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes eingebettet sein wird, der die Überschrift „Haftung aus dem Beförderungsvertrag“ trägt. Hinsichtlich der privaten Luftfahrzeughalter ginge daher eine Anordnung über die Pflichthaftversicherung ins Leere. Bei den Inhabern von Luftverkehrsunter-

nehmen hingegen lässt sich die Absicht, Beförderungsverträge zu schließen, ohne Schwierigkeiten nachweisen: Zum Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens ist gemäß dem § 103 Abs. 1 Luftfahrtgesetz eine Beförderungsbewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen notwendig; die Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen benötigen zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen eine Vermietungsbewilligung des Landeshauptmanns (§ 116 Abs. 1 Luftfahrtgesetz). Auf Grund der sich aus dem Luftfahrtgesetz ergebenen Rechtslage kann somit bei den Inhabern von Luftverkehrsunternehmen die Beachtung der vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung überwacht werden.

Nach dem zweiten Satz des Abs. 2 gilt die Anordnung der Pflichthaftpflichtversicherung nicht, wenn Luftfahrzeughalter der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern ist. Bei diesen Haltern besteht bezüglich der Dekkung der Haftpflicht keine Unsicherheit, sodaß bei ihnen auf eine obligatorische Haftpflichtversicherung verzichtet werden kann. Was den Bund anlangt, so gilt für ihn die Pflichthaftpflichtversicherung auch für den Bereich der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, nicht (zweiter Satz des § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz). Schon im Hinblick darauf wäre es nicht sinnvoll, dem Bund für den Bereich der Haftung aus dem Beförderungsvertrag eine Haftpflichtversicherung vorzuschreiben. Bei den übrigen im zweiten Satz des Abs. 2 genannten Haltern lehnt sich der Gesetzesentwurf an den § 59 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 — KFG. 1967) an.

Der Gesetzesentwurf strebt einen möglichst umfassenden Schutz der Geschädigten an, worin auch der Zweck der Haftpflichtversicherung im allgemeinen liegt. Daher sollen durch die Haftpflichtversicherung nicht nur die Ersatzansprüche gedeckt sein, die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergeben — das wären nur die Ansprüche gegen den Luftfahrzeughalter —, sondern auch die Ersatzansprüche, die den Geschädigten gegen bestimmte andere, im nachstehenden angeführte Personen auf Grund anderer Vorschriften zustehen, etwa auf Grund der schadensersatzrechtlichen Anordnungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs vom 1. Juni 1811, JGS. Nr. 946. Im ersten Satz des Abs. 2 sind daher die Schadensersatzforderungen gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs, den Luftfahrzeughalter, den vertraglichen und den ausführenden Luftfrachtführer sowie die Personen, die berechtigterweise beim Betrieb des Luftfahrzeugs tätig sind, genannt. Bei der Fassung dieses Satzes hat der

Art. 1 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 14. Dezember 1967, BGBl. Nr. 401, über die Festsetzung von Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (AKHB. 1967) als Vorbild gedient, der die mitversicherten Personen anführt.

Wie bei der Unfallversicherung, ist auch bei der Haftpflichtversicherung das Eingehen des Versicherungsvertrags nachzuweisen (erster Satz des Abs. 2).

Nach dem letzten Satz des Abs. 2 ist die Haftpflichtversicherung bei einem für diesen Versicherungszweig in Österreich zugelassenen Versicherer zu schließen, wenn der Luftfahrzeughalter seinen Sitz in Österreich hat. Bei der Haftpflichtversicherung ist es, im Gegensatz zur Unfallversicherung, notwendig, daß die Versicherungsaufsichtsbehörde die Möglichkeit der Überwachung und der Einflußnahme auf die Gestaltung der Versicherungsbedingungen hat. Auch für den Geschädigten ist es von Vorteil, wenn die Versicherung mit einem inländischen Versicherer geschlossen ist, damit er sich nicht allenfalls im Ausland um seine Versicherungsleistung bemühen muß. Überdies sind die Haftpflichtversicherungsverträge für den Bereich der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, ebenfalls mit einem österreichischen Versicherer zu schließen (§ 106 Abs. 1 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung des § 152 Luftfahrtgesetz). Es wäre nicht einzusehen, warum in diesem Punkt bei der Haftung aus dem Beförderungsvertrag eine andere Regelung gelten sollte.

Von Luftfahrzeughaltern, die ihren Sitz im Ausland haben, kann nicht verlangt werden, daß sie die Haftpflichtversicherung mit einem österreichischen Versicherer eingehen.

Nach dem Abs. 3 hat für den Nachweis des Eingehens einer Unfallversicherung und einer Haftpflichtversicherung der § 108 der Verordnung über Luftverkehr sinngemäß zu gelten. Der § 108 der genannten Verordnung bezieht sich auf die Haftpflichtversicherung für den Bereich der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden. Da es durchaus zweckmäßig erscheint, hier einen Gleichklang mit der Haftung aus dem Beförderungsvertrag zu erzielen, verfügt der Gesetzesentwurf die sinngemäße Anwendung des § 108 der Verordnung.

Dieser Gedanke gilt ebenfalls für die Pflicht zur Erstattung einer Anzeige bei einer vor Ablauf der Versicherungsdauer eingetretenen Beendigung des Versicherungsverhältnisses und bei Unterbrechung des Versicherungsschutzes. Der § 109 der vorhin genannten Verordnung,

## 9 der Beilagen

7

der die Anzeigepflicht bei der Haftpflichtversicherung für den Bereich der Haftung für Menschen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, regelt, ist daher für den Bereich der Haftung aus dem Beförderungsvertrag gleichfalls sinngemäß anzuwenden.

**5. Zu Art. I Z. 5 (§ 29 h):**

Der § 29 h berücksichtigt nun auch den Beitritt Österreichs zum Haager Protokoll, der gleichzeitig mit dieser vorbereitenden gesetzgeberischen Maßnahme eingeleitet wird, und zum Zusatzabkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung vom 18. September 1961, BGBL. Nr. 46/1966.

Die einzelnen Übereinkommen sind gesondert anzuführen, weil nicht alle Staaten allen drei Übereinkommen angehören. Im Einzelfall ist daher immer zu prüfen, welches Übereinkommen anzuwenden ist.

**6. Zu Art. II:**

Durch das Bundesgesetz vom 12. Feber 1969, BGBL. Nr. 93, mit dem Haftpflichtversicherungssummen im Luftverkehr geändert werden, ist der § 107 Abs. 2 der Verordnung über Luftverkehr dahin geändert worden, daß sich die Höhe der Versicherungssummen für die Haftpflichtversicherung des § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz nach dem § 23 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBL. Nr. 200/1963 bestimmt.

Da nunmehr der § 23 Luftverkehrsgesetz eine neue Fassung bekommen soll, ist im Fall der Beschließung dieses Gesetzesentwurfs die Anführung des Bundesgesetzes BGBL. Nr. 200/1963 nicht mehr richtig. Es ist daher auf das neue Bundesgesetz Bedacht zu nehmen.

**III.**

Die Art. III und IV enthalten eine Übergangsbestimmung und regeln die Vollziehung. Der Art. V setzt das Inkrafttreten des zukünftigen Gesetzes fest.

Durch das neue Bundesgesetz wird die Verwaltung weder belastet noch verteuft werden.

**ANHANG ZU DEN ERLÄUTERNDEN  
BEMERKUNGEN**

Geltender Wortlaut der zu ändernden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes und der Verordnung über Luftverkehr.

**1. Luftverkehrsgesetz**

**§ 23.** (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

- a) bei Luftfahrzeugen unter 1200 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 600.000 S,
- b) bei Luftfahrzeugen von 1200 Kilogramm Fluggewicht bis weniger als 2500 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 1.000.000 S,
- c) bei Luftfahrzeugen ab 2500 Kilogramm Fluggewicht bis zu einem Betrag von 430 S für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von 3.300.000 S. Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte Gesamtfluggewicht.

(2) Ein Drittel der nach Abs. 1 errechneten Summe dient ausschließlich für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel ausschließlich für den Ersatz von Personenschäden. Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 330.000 S.

**§ 29 c.** (1) Im Falle der Tötung oder der Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfahrzeughalter für jede Person bis zu einem Betrag von 215.000 S. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

**§ 29 f.** (1) Luftfahrtunternehmen dürfen die Haftung auf Grund der §§ 29 a bis 29 e im voraus durch Vereinbarung weder ausschließen noch beschränken. Das gleiche gilt für sonstige Luftfahrtunternehmer, die jemand gegen Entgelt oder im Zusammenhang mit ihrem Beruf oder Gewerbe im Luftfahrzeug befördern.

**§ 29 g.** Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle (§ 29 a) zu versichern. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 215.000 S. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadenersatz.

**§ 29 h.** Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinne des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, BGBL. Nr. 286/1961, entstanden, so gilt dieses Abkommen.

**2. Verordnung über Luftverkehr**

**§ 107.** (2) Die Höhe der Versicherungssummen bestimmt sich nach § 23 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBL. Nr. 200/1963.