



II-8035 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR JUSTIZ

7237/1-Pr 1/92

3600 IAB

1992 -12- 15

zu 3656 J

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates

W i e n

zur Zahl 3656/J-NR/1992

Die Abgeordneten zum Nationalrat Gebert und Genossen haben an mich eine schriftliche Anfrage, betreffend die unbefriedigende Rechtslage insbesondere für Flughafenrainer im Zusammenhang mit der Luftfahrthaftung, gerichtet und folgende Fragen gestellt:

- "1. Wie beurteilen Sie die gegebene Rechtslage im Bereich des Schadensersatzrechtes insbesondere im Luftverkehrsgesetz?
2. Sehen Sie zielführende Möglichkeiten einer Verbesserung des gegebenen Rechtszustandes?
3. Wie stehen Sie grundsätzlich zur Existenz von willkürlichen und oft sachlich nicht gerechtfertigten Obergrenzen im Bereich des Schadensersatzrechtes?"

Ich beantworte diese Fragen wie folgt:

Zu 1:

a) Das Luftverkehrsgesetz ist ein mit der Verordnung vom 1. April 1938, dRGBl. I 355, eingeführtes deutsches Gesetz aus 1936 (RGBl. I 653). Es wurde im wesentlichen durch das österreichische Luftfahrtgesetz 1957, BGBl.Nr.1957/253,

- 2 -

aufgehoben. Nur die haftungsrechtlichen Bestimmungen der §§ 19 bis 29 wurden nicht außer Kraft gesetzt. § 19 LuftVG sieht ähnlich wie das EKHG eine Gefährdungshaftung (für nicht beförderte Personen und Sachen) vor, wenn beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Zu haften hat der Halter, der in § 13 Luftfahrtgesetz umschrieben ist; danach ist Halter, wer ein Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.

Die Haftung ist der Höhe nach gemäß § 23 LuftVG folgendermaßen begrenzt:

§ 23 Abs. 1: "Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

a) bei Luftfahrzeugen unter 1.200 kg Fluggewicht bis zu einem Betrag von 3,000.000 S,

b) bei Luftfahrzeugen von 1.200 kg Fluggewicht bis weniger als 2.500 kg Fluggewicht bis zu einem Betrag von 3,750.000 S,

c) bei Luftfahrzeugen ab 2.500 kg Fluggewicht bis zu einem Betrag von 1.200 S für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von 15,000.000 S. Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte Gesamtfluggewicht."

In Abs. 2 wird geregelt, daß ein Drittel der nach Abs. 1 errechneten Summe für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel für den Ersatz von Personenschäden zu verwenden

- 3 -

sind. Für jede einzelne verletzte Person beträgt die Höchstsumme 2,000.000 S.

Diese Beträge wurden zuletzt durch die Wertgrenzen-Novelle 1989 entsprechend der Geldentwertung angehoben.

Die verschuldensunabhängige Haftung des Bundes für die Luftfahrzeuge der Luftwaffe ist betraglich nicht begrenzt (§ 29k LuftVG).

b) Neben der Halterhaftung des LuftVG könnten Geschädigte ihre Ansprüche auch auf das Produkthaftungsgesetz (PHG) stützen, wenn die Ursache des Absturzes ein Herstellungsfehler (und nicht beispielsweise ein Wartungs- oder Flugfehler) war. Es handelt sich dabei ebenfalls um eine verschuldensunabhängige Haftung des Herstellers (des inländischen Importeurs oder Lieferanten) für ein fehlerhaftes Produkt. Gehaftet wird auch für Schmerzensgeld. Eine Haftungshöchstgrenze ist nicht vorgesehen, wohl aber ein Selbstbehalt gemäß § 2 PHG von derzeit noch 5.000 S (ab Inkrafttreten des EWR-Abkommens 7.900 S) für Sachschäden.

Ein Geschädigter müßte folgende Anspruchsvoraussetzungen beweisen: den Eintritt des Schadens und dessen Höhe, den Fehler des Produkts, den Kausalzusammenhang zwischen Fehler und eingetretenem Schaden, die Herstellereigenschaft des Anspruchsgegners (Ein inländischer Anspruchsgegner kommt nicht in Betracht: Eine österreichische Luftlinie, die ein Flugzeug bei einem ausländischen Hersteller kauft, ist nicht als Importeur nach § 1 PHG anzusehen, da sie das Produkt nicht auf dem österreichischen Markt in den Verkehr bringt).

- 4 -

Der unter Umständen schwierige Beweis des Produktfehlers wird durch die Möglichkeit, einen Anscheinsbeweis nach den allgemeinen Grundsätzen des Beweisrechts zu führen, erleichtert.

Die Frage, ob Produkthaftungsansprüche gegen einen ausländischen Hersteller nach österreichischem Recht zu beurteilen wären, dürfte von den österreichischen Gerichten bejaht werden, da für Produktschäden Dritter das Recht des Unfallsorts und nicht das des Markorts als maßgebend angesehen wird. Es kann somit davon ausgegangen werden, daß bei einem Flugzeugabsturz in Österreich Produkthaftungsansprüche der Geschädigten nach österreichischem Recht zu beurteilen wären.

Es ist allerdings nicht anzunehmen, daß die Judikatur nach der derzeitigen Rechtslage bei einem Flugzeugabsturz in Österreich für die Schadenersatzklagen der Geschädigten gegen den ausländischen Hersteller den Gerichtsstand der Schadenszufügung (§ 92a JN) bejahen würde. Der OGH hat in der Entscheidung vom 22.4.1992, JBl 1992, 655, die Auffassung vertreten, daß für Ansprüche nach dem PHG der § 92a JN auf den im Ausland ansässigen Hersteller nicht anzuwenden ist.

Hingegen wäre nach Ratifikation des Lugano-Übereinkommens gegen einen in einem anderen Lugano-Staat ansässigen Hersteller ein inländischer Gerichtsstand gegeben (Art. 5 Z 3). Die Vorbereitung der Ratifikation dieses Übereinkommens ist im Gange.

c) Neben Ansprüchen aus dem LuftVG und dem PHG könnten nach den allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des ABGB Ansprüche gegen denjenigen geltend gemacht werden, der den

- 5 -

Absturz des Flugzeugs verschuldet hat. Auf die §§ 1293 ff ABGB müßte vor allem dann zurückgegriffen werden, wenn die Haftungshöchstbeträge nach dem LuftVG nicht ausreichen und Ansprüche nach dem PHG ausgeschlossen sind, vor allem also bei Wartungs- und Steuerungsfehlern. Da es sich aber um deliktische Ansprüche handelt, muß sich die Luftlinie bei Wartungsfehlern nur das Verhalten ihrer untüchtigen Gehilfen gemäß § 1315 ABGB zurechnen lassen. Dasselbe gilt für Fehler der Mannschaft oder Herstellungsfehler (Für die Bodenbevölkerung - die ja in keinem Vertragsverhältnis zum Hersteller oder zum Halter des Luftfahrzeuges steht - läßt sich außerhalb des PHG keine Herstellerhaftung aus dem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter, einem vor dem PHG entwickelten Rechtsinstitut, ableiten).

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, daß das ABGB keine befriedigende Haftungsgrundlage darstellt, dagegen bietet das PHG bei Herstellungsfehlern grundsätzlich einen brauchbaren Ausgleich für die im Einzelfall unter Umständen nicht ausreichenden Haftungshöchstgrenzen des § 23 LuftVG.

Zur Vollstreckung österreichischer Urteile im Ausland ist zu sagen, daß diese grundsätzlich nur nach Maßgabe der mit den meisten westeuropäischen Staaten bestehenden Vollstreckungsverträge stattfinden könnte. Der Gerichtsstand der Schadenszufügung ist allerdings in den meisten dieser Verträge nicht enthalten. Dagegen wird nach Inkrafttreten des oben erwähnten Lugano-Übereinkommens auch der Gerichtsstand der Schadenszufügung für eine Vollstreckung in einem Vertragsstaat möglich sein.

Zu 2:

Es ist zutreffend, daß bei einem Unglücksfall großen Aus-

- 6 -

maßes eine Gesamthaftungssumme von 15 Mio S im allgemeinen keine ausreichende Deckung bietet. Wie zur ersten Frage ausgeführt, kann auch nicht immer auf andere Haftungsgrundlagen zurückgegriffen werden. Das Bundesministerium für Justiz wird daher prüfen, in welcher Weise man zu einer Verbesserung dieser Rechtslage gelangen kann, und gegebenenfalls in Gespräche mit den mitbetroffenen Ressorts und sonstigen Stellen eintreten. Dabei erscheint es zweckmäßig, wegen der zum Teil vergleichbaren Problemstellung zunächst die Ergebnisse der legislativen Bemühungen um ein Umwelthaftungsgesetz abzuwarten.

Festhalten möchte ich nochmals, daß durch die baldige Ratifizierung des Lugano-Übereinkommens eine deutliche Erleichterung bei der Rechtsdurchsetzung gegenüber ausländischen Anspruchsgegnern, die einem EG- oder EFTA-Staat angehören, eintreten wird.

Zu 3:

Zur Gefährdungshaftung als Ausnahme von der allgemeinen Verschuldenshaftung des ABGB wurde auch in Österreich lange der Grundsatz vertreten, daß Haftungshöchstbeträge als notwendiger Ausgleich für die verschuldensunabhängige Haftung vorzusehen seien (vgl. Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht² I, S. 137). Dieses vor allem von der Versicherungswirtschaft hochgehaltene Prinzip hat der österreichischen Gesetzgeber aber in letzter Zeit aufgegeben. Weder das Produkthaftungsgesetz noch der Entwurf des Umwelthaftungsgesetzes sehen Haftungshöchstgrenzen vor.

Was die bestehenden gesetzlichen Haftungshöchstgrenzen anlangt, so kann nicht generell gesagt werden, daß sie willkürlich und sachlich nicht gerechtfertigt sind.

- 7 -

So erscheinen die unterschiedlichen Haftungsbegrenzungen für Sachschäden und für die Summe der Ansprüche mehrerer Geschädigter durch die unterschiedlichen Gefahrenpotentiale der jeweiligen gefährlichen Betriebe oder Anlagen gerechtfertigt. Für den Ersatzanspruch eines einzelnen Geschädigten, für den es ja unwesentlich ist, durch welche Anlage oder durch welches gefährliche Ereignis er verletzt oder getötet wurde, bestehen hingegen weitgehend einheitliche Höchstbeträge; so sehen LuftVG, EKHG und auch das Rohrleitungsgesetz gleichermaßen einen Haftungshöchstbetrag von 2 Mio S vor. Nach dem AtomHG beträgt dieser zwar nur 1,2 Mio S, doch ist hier eine Änderung der Haftungshöchstgrenzen entsprechend internationaler Abkommen geplant.

14. Dezember 1992

