

**VERBAND  
DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICHS**



1030 Wien  
Schwarzenbergplatz 7  
Telefon 711 56 Dw.  
Telefax 711 56/270

SOBIR GESETZENTWURF  
Zl. 3-GE/19 96  
Datum: 20. FEB. 1996  
Verteilt: 70.2.96

*Mag. Perzich*

An das  
Präsidium des Nationalrates  
Parlament  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
A-1010 Wien

Akt-Nr. 570, 2958

Ausg.-Nr. 965082  
Bitte im Antwortschreiben  
Akt- sowie Ausg.-Nr. anzuführen

Unser Zeichen: Mag. Schn/Zb

Durchwahl: 218

**Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes;  
Begutachtungsverfahren**

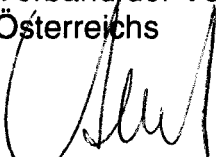
Wien, am 15.02.1996

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übermitteln wir Ihnen 25 Exemplare unserer Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Verband der Versicherungsunternehmen  
Österreichs

  
(Mag. Albrecht)

Anlage  
(25-fach)

BL965082.DOC

Telegramm-Adresse: Assekuranzkanzlei, Schwarzenbergplatz 7  
Telex: 133289 Oevv a

Postsparkassen-Konto Nr. 7153.314  
Creditanstalt-Bankverein, Konto Nr. 29-16377

**VERBAND  
DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICHS**



1030 Wien  
Schwarzenbergplatz 7  
Telefon 711 56 Dw.  
Telefax 711 56/270

**EINSCHREIBEN**

Titl.

Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr  
Radetzkystr. 2  
A-1031 Wien

Akt-Nr. 583, 2958

Ausg.-Nr. 965081

Bitte im Antwortschreiben  
Akt- sowie Ausg.-Nr. anzuführen

Unser Zeichen: Mag.Schn/Hu

Durchwahl: 218

Ihr Schreiben: 29.12.1995    Ihr Zeichen: Pr.Zl. 58.502/28-7/95

Wien, am 15.02.1996

**Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes,  
Begutachtungsverfahren.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorliegenden Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes nimmt der Verband der Versicherungsunternehmen wie folgt Stellung, wobei sich die Anmerkungen auf das Haftungsrecht beschränken:

**Zu § 149 Abs. 1:**

Gegen die in Abs. 1 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge bestehen grundsätzlich keine Einwendungen, doch sollten die Beträge so gewählt werden, daß sie auch in Hinblick auf die gesetzlichen Bestimmungen im benachbarten Ausland (z.B. Deutschland) ausreichend sind (auch unter Berücksichtigung von Währungsschwankungen). Dies wäre vor allem im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Verkehr von Bedeutung.

**Zu § 150:**

In Abs. 1 und 2 dieser Bestimmung wird jeweils irrtümlicherweise § 150 anstelle § 149 zitiert.

**Zu § 151:**

Am Anfang der Bestimmung des § 151 werden irrtümlicherweise die §§ 150 und 151 anstelle §§ 149 und 150 zitiert.

**§ 156 Abs. 2:**

Durch die Formulierung "der Luftfrachtführer haftet ferner für den Schaden, **der an Frachtgütern ....entsteht.**" könnte der Eindruck entstehen, daß nur für den Schaden gehaftet wird, der durch die Beschädigung von Frachtgütern (Sachschaden) entsteht, nicht aber für den Schaden, der aus dem Verlust von Frachtgütern resultiert (reiner Vermögensschaden).

Unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 158 Abs. 2, in der von **Verlust oder Beschädigung** die Rede ist, wird vorgeschlagen, die Formulierung in § 156 Abs. 2 zum Zwecke der Klarstellung dahingehend zu ergänzen, daß der Luftfrachtführer für den Schaden haftet, der an Frachtgütern etc., einschließlich durch den Verlust derselben entsteht, zu ergänzen.

**Zu § 158 (Passagierhaftpflicht) und § 166 (Fluggast-Unfallversicherung):**

Die in der Passagierhaftpflicht vorgesehene Mindesthaftungssumme in Höhe von öS 12 Mio. liegt ein Vielfaches über dem derzeit in der BRD (öS 2,3 Mio.) und der Schweiz (öS 1,8 Mio.) geltenden Summenniveau und geht auch weit über jene Summen hinaus, die in diesen Ländern im Rahmen einer geplanten Erhöhung in Rede stehen (BRD öS 3,5 Mio./CH öS 4,4 Mio.). Nachdem bei der Drittschadenhaftpflicht sehr wohl auf die im benachbarten Ausland geltenden Summen abgestellt wurde, sollte auch im Bereich der Passagierhaftpflicht eine Angleichung an die in diesen Ländern in Aussicht genommenen Haftungsgrenzen erfolgen.

Anderenfalls würde zudem die im Entwurf vorgesehene ca. 28-fache Erhöhung gegenüber der bisher geltenden Mindesthaftungssumme für die Luftfahrtunternehmen sehr erhebliche Mehrkostenbelastungen nach sich ziehen.

Auch die in § 166 vorgesehene Mindestversicherungssumme von öS 12 Mio. für die Fluggast-Unfallversicherung erscheint sowohl im Hinblick auf den eigentlichen Zweck dieser Versicherung als auch im internationalen Vergleich (z.B. Deutschland: derzeit öS 245.000,-- ) weit überhöht.

Die Fluggast-Unfallversicherung soll vor allem dazu dienen, den Hinterbliebenen auf möglichst rasche und unbürokratische Weise, und zwar unabhängig von der Klärung der Haftungsfrage, eine Überbrückung für die unmittelbar anfallenden Kosten (Kosten für die Überführung der Leiche, Begräbniskosten) zu bieten, wofür die derzeitige Mindestversicherungssumme von öS 550.000,-- ausreicht. Darüber hinausgehende Ansprüche werden aus der derzeit obligatorischen Passagierhaftpflichtversicherung gedeckt, wobei die Leistungen aus der Fluggast-Unfallversicherung auf die Leistungen aus der Passagierhaftpflichtversicherung angerechnet werden.

Die vorgesehene Mindestversicherungssumme in Höhe von öS 12 Mio. für die Fluggast-Unfallversicherung geht hier also weit über das erforderliche Maß hinaus und würde zudem ebenfalls zu einer völlig unnötigen und sehr erheblichen Mehrkostenbelastung, bis hin zur Existenzgefährdung, für die Luftfahrtunternehmen führen.

Dazu ein Prämienbelastungsvergleich:

Jahresprämie (Durchschnitt) für die Fluggast-Unfallversicherung pro Sitzplatz:

derzeit: (Versicherungssumme S 550.000,--)	ca. S 3.400,--
neu: (Versicherungssumme S 12 Mio.)	ca. S 74.000,--

Abgesehen von dieser Mehrkostenbelastung für die Luftfahrtunternehmen und von Kapazitätsproblemen, die sich für die Versicherungsunternehmen aus den vorgesehenen Summen der Fluggast-Unfallversicherung zweifellos ergeben würden, hätte die vorgesehene Konstruktion von Passagierhaftpflicht und Fluggast-Unfallversicherung insbesondere bei der Tötung von Personen folgende sowohl für die Frachtführer bzw. Luftverkehrsunternehmen als auch Geschädigten unerwünschte Konsequenz: Während aus der vom Luftverkehrsunternehmen zu finanzierenden Unfallversicherung auch unbeteiligte Dritte (z.B. weitläufige Erben) ohne Rücksicht auf Haftungsfragen und Höhe des eingetretenen Schadens beträchtliche Summen erhalten würden, bestünde für einen Schadenersatzberechtigten, der keinen Anspruch aus der Unfallversicherung hat (z.B. für einen dem Getöteten gegenüber Unterhalts-, aber nicht Erbberechtigten) die Gefahr, daß er - weil eine Passagierhaftpflichtversicherung nicht mehr obligatorisch vorgesehen ist - mangels einer solchen Haftpflichtversicherung bei allfälliger Zahlungsunfähigkeit des Schädigers von diesem nicht befriedigt wird. Im übrigen scheint aufgrund des Umstandes, daß die Anspruchsberechtigten aus der Unfallversicherung und aus dem Titel des Schadenersatzes verschiedene Personen sein können, die Anrechnungsbestimmung des § 166 problematisch.

**Es wird daher vorgeschlagen, wie bisher, auch für die Passagierhaftpflicht eine Versicherungspflicht beizubehalten, allerdings mit einer Mindestversicherungssumme von öS 4 Mio. pro verletzter oder getöteter Person, dafür jedoch bei der Fluggast-Unfallversicherung die Mindestversicherungssumme unbedingt bei öS 550.000,-- zu belassen.**

In der Anrechnungsbestimmung des § 166 sollte klargestellt werden, daß nur **an den Schadenersatzberechtigten** geleistete Zahlungen aus der Unfallversicherung auf den Schadenersatzanspruch angerechnet werden.

Abschließend wird zu den Absätzen 2 und 3 des § 158 angemerkt, daß hier eine Ergänzung im Sinne des § 29 c Luftverkehrsgesetz aufgenommen werden sollte, in der darauf ausdrücklich hingewiesen wird, daß auch höhere Haftungssummen vereinbart werden können.

**Zu § 159:**

Hier wird irrtümlicherweise § 149 anstelle § 150 zitiert.

**Zu § 164 Abs. 3:**

Hier wird irrtümlicherweise § 163 anstelle § 162 zitiert.

**Zu § 165:**

Hier wird irrtümlicherweise § 150 anstelle § 149 zitiert.

**Zu § 167:**

Hier werden irrtümlicherweise die §§ 166 und 167 anstelle der §§ 165 und 166 zitiert.

**Zu § 169:**

Hier werden irrtümlicherweise die §§ 166 und 167 anstelle der §§ 165 und 166 zitiert.

**Zu § 170:**

Die Bestimmung des § 170 erscheint unvollständig, da es Luftfahrzeuge gibt, die der Versicherungspflicht unterliegen, jedoch nicht registriert werden. Bezüglich dieser bedürfte es einer Klarstellung, an wen die Anzeige zu erfolgen hat.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Verband der Versicherungsunternehmen  
Österreichs  
Sektion für Haftpflicht- und Luftfahrtversicherung



(Dr. Lauer)



(Mag. Albrecht)