

Bundesministerium für Justiz
Postfach 63
1016 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900DW | F +43 (0)5 90 9004030
E verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrspolitik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMJ-B42.002/0008-I 2/2005	Vp 25517/02/06 Dr. An/pm Dr. Norbert Anton	4025	01.03.2006

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997 geändert werden - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Gesetzesentwurfes und nehmen hiezu wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen

Die europaweite Harmonisierung der Gewichtsgrenzen für Luftfahrzeuge und der Haftungshöchstbeträge für Luftfahrzeughalter sowie der damit verbundenen Versicherungspflicht wird begrüßt, weil dadurch Rechtssicherheit hergestellt wird und auch der grenzüberschreitende Luftverkehr wesentlich erleichtert wird.

Keine Bedenken bestehen gegen die Abschaffung der obligatorischen Unfallversicherung für Fluggäste.

Nicht sachgerecht erscheint allerdings die Einbeziehung von nicht motorisierten Luftfahrzeugen, insbesondere von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen, da diese Luftfahrtgeräte weder den internationalen Abkommen noch den einschlägigen EG-Verordnungen unterliegen.

Zu den besonderen Bestimmungen

Zu § 12

Die Formulierung in § 12 Abs. 1 Z 3 (ebenso in den §§ 18, 20, etc.), nach der die Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge entweder gemäß der Verordnung Nr. 785/2004 oder gemäß § 164 gegeben sein müssen, ist unklar, da nicht ersichtlich ist, wann welche Bestimmung anzuwenden ist.

Zu § 134 a

In der letzten Novelle des Luftfahrtgesetzes, BGBl. I Nr. 27 vom 23.02.2006, erfolgte eine Änderung durch § 134 a in der Form, dass Fracht-, Kurier- und Expresssendungen von einem Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten nur dann übernommen werden dürfen, wenn diese Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen worden sind.

Dies gilt nicht, wenn diese Sendungen von einem bekannten Versender selbst oder von einem reglementierten Beauftragten angeliefert worden sind oder es handelt sich bei diesen Sendungen um Transferfracht, die auf dem Luftweg angekommen ist und deren Sicherheitsstatus aufrecht erhalten wurde.

Bei dieser Regelung wurde auf die Gegebenheiten in der Logistikpraxis jedoch nicht ausreichend Bedacht genommen.

Speditionen, die bereits jetzt den Status eines reglementierten Beauftragten haben, verfügen nicht unbedingt über einen eigenen Fuhrpark.

Viele Transporte werden daher im Auftrag des reglementierten Beauftragten von Güterbeförderern durchgeführt. Auch diejenigen Speditionen, die sich nunmehr reglementieren lassen, werden die Fracht - wie bisher - zu einem erheblichen Teil durch Güterbeförderer transportieren lassen.

Es wird daher vorgeschlagen, in § 134 a Abs. 6 Z 1 lit. b folgende Ergänzung vorzunehmen: ...von einem reglementierten Beauftragten gemäß Abs. 1 *oder dessen Beauftragten* angeliefert worden sind

Das BMVIT hat bereits signalisiert, einer derartigen Regelung zustimmen zu können.

Eine analoge Regelung müsste ähnlich der deutschen Regelung (Unterauftragnehmer) auch in dem vom BMVIT erstellten Nationalen Sicherheitsprogramm (NASP) erfolgen.

Zu § 156

Anders als bei einer Beförderung im Fluglinienverkehr handelt es sich bei **Beförderungen mit Flugsportgeräten** um sportliche Aktivitäten mit den üblichen Risiken einer Sportverletzung. In der Regel liegt solchen Unfällen kein Verschulden oder Fehlverhalten des Piloten zugrunde, sondern ein Fehlverhalten oder eine Fehlreaktion des Passagiers, eine allfällige mangelnde körperliche Fitness oder sonstige alters- oder gesundheitsbedingte physische Beeinträchtigungen, die derartige Unfälle verursachen.

Unebenheiten im alpinen Gelände oder mikrometeorologisch bedingte, rasch wechselnde Windverhältnisse durch thermische Aktivitäten der Luft können ebenso zur Unfallursache werden. Der verantwortliche Pilot, der bei Start oder Landung voll auf die sichere Führung des Flugsportgerätes konzentriert ist, kann daher solche Zwischenfälle nicht immer verhindern.

Nach der bestehenden Gesetzeslage ist für Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag ein Verschulden des Beförderers für einen Schadenersatzanspruch erforderlich, wobei dazu ein allfälliger Entlastungsbeweis erbracht werden kann. Zusätzlich ist vom Halter eines Luftfahrzeuges für schwere Unfälle - beschränkt auf Todesfolgen oder dauernde Invalidität - für jeden Flugpassagier eine Unfallversicherung mit einer Mindestdeckungssumme von jeweils € 40.000 abzuschließen. Ebenso eine Haftpflichtversicherung bis 218.000 bzw. 363.000 €.

Der Gesetzesentwurf sieht nunmehr auch für Flugsportunfälle eine verschuldensunabhängige Haftung bis maximal 100.000 SZR vor, was überzogen erscheint.

Diese Regelung würde bereits bei geringen Verletzungen im Zuge der flugsportlichen Betätigung - wie Stauchungen, Verrenkungen, Prellungen, usw. eine **Flut von Schadenersatzansprüchen** hervorrufen.

Die als Grundlage der LFG Novelle zitierten **EG-Verordnungen** und das **Abkommen von Montreal** regeln **nicht** Aktivitäten im Rahmen des nichtmotorisierten **Flugsports** - wie dem Segelflug, dem Hänge- und Paragleiten, dem Fallschirmspringen und der Ballonfahrt.

Der Regelungsgegenstand der Verordnung (EG)2027/97 bezieht sich lediglich auf die Haftung von „**Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft**“, welche ausschließlich im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr.2407/92 zu sehen, nicht aber etwa auf kleine Flugunternehmen mit Paragleitern oder Hängegleitern anzuwenden ist.

Die Verordnung (EG) Nr.785/2004 gilt für alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die den Luftraum innerstaatlich bzw. grenzüberschreitend nutzen.

Wir weisen darauf hin, dass diese **Verordnung** jedoch **nicht** für folgende Bereiche gilt:

- Staatsluftfahrzeuge (Luftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zolls oder der Polizei)
- Modellflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) von weniger als 20 kg
- fußgestartete Flugmaschinen (einschließlich motorisierter Hänge- und Paragleiter)
- Fesselballons
- Drachen
- Fallschirme (einschließlich Parascending-Schirme)
- Luftfahrzeuge, einschließlich Segelflugzeuge, mit einer MTOM von weniger als 500 kg und Ultraleicht- Flugzeuge, die für nicht gewerbliche Zwecke oder für die Flugeinweisung genutzt werden.

Daher wird angeregt, die verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers und die Vorschusspflicht nur dort zu normieren, wo dies aufgrund entsprechender Abkommen und EG-Verordnungen unumgänglich ist und die Bereiche auszunehmen, die national geregelt werden können und in denen eine solche Haftung auch nicht sachlich gerechtfertigt ist.

Für die **Beförderung mit Flugsportgeräten** sollte daher weiterhin die bestehende Regelung einer **Verschuldenshaftung** und der diesbezüglichen **Versicherungspflicht** beibehalten werden, da sich diese Regelung in der Praxis bewährt hat.

Alternativ ersuchen wir um eine Ausnahmebestimmung im § 156 für diejenigen selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräte, die nicht den EG-Verordnungen unterliegen.

Würde diesem berechtigten Wunsch derjenigen Mitgliedsunternehmen, die im Flugsport tätig sind, nicht entsprochen, müssten die Auswirkungen aus der vorgeschlagenen Neuregelung des Haftungs- und Versicherungsrechts im Flugsport auch von den Versicherern im Zuge der Risikobeurteilung in Betracht gezogen werden.

Mangels einer vernünftigen Kalkulationsgrundlage bezüglich des Risikos und der mit Sicherheit zu erwartenden rapide steigenden Leistungsansprüche, wird es für Beförderungsunternehmen im Rahmen des Flugsports in Zukunft schwer sein, überhaupt noch Versicherungsschutz zu erhalten. Falls doch, zu entsprechend hohen Versicherungsprämien.

Weil der vorgeschriebene Versicherungsschutz dann entweder gar nicht mehr möglich oder einfach nicht mehr leistbar sein wird - eine noch höhere Prämiensumme kann im Flugsport schon aus wirtschaftlicher Sicht nicht weiter auf die Beförderungskosten angerechnet werden - würde die Einführung dieser Neuregelung eine gravierende finanzielle Belastung für viele österreichische Klein- und Kleinstunternehmer im Flugsport bedeuten. Betroffen davon wären in Österreich bis zu 300 solcher Unternehmen mit rund 2.500 Beschäftigten, welche in vielen

der österreichischen Tourismusregionen eine wichtige infrastrukturelle Einrichtung als Erlebnisfaktor darstellen.

Weitere negative wirtschaftliche Auswirkungen würden aber auch für mit dem Flugsport verbundene Unternehmen und Branchen wie z.B. Flugschulen, Fachhandel, Herstellungs-, Entwicklungs- und Nachprüfbetriebe etc. entstehen. Auch hier wäre in der Folge mit beträchtlichen Umsatz- und Beschäftigungsrückgängen zu rechnen.

Entgegen den Einschätzungen im Vorblatt zur LFG -Novelle werden die vorgeschlagenen Regelungen also negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich - insbesondere auf Klein- und Kleinstbetriebe und auch auf den Arbeitsmarkt haben.

Zu § 158 Abs. 1

Hier regen wir eine ersatzlose Streichung der fett hervorgehobenen Worte an, weil sie keine Deckung in den EG-Verordnungen bzw. im Montreal Abkommen finden:

Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Frachtgut oder Reisegepäck während der Beförderung entsteht, bei nicht aufgegebenem Reisegepäck **und persönlichen Gegenständen** des Fluggastes aber nur dann, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist. Die Beförderung umfasst den Zeitraum, während dessen sich das Frachtgut oder Reisegepäck **auf einem Flugplatz, an Bord oder - bei der Landung außerhalb eines Flugplatzes - sonst** in der Obhut des Beförderers befindet.

Zu § 160

Gegen den Entfall der bereits nach geltender Rechtslage vorgesehenen Möglichkeit, die Haftung bei einer unentgeltlichen Beförderung auf den Fall der groben Fahrlässigkeit zu beschränken, sprechen wir uns aus grundsätzlichen Erwägungen aus, da bei der unentgeltlichen Beförderung von Reisegepäck oder Frachtgut zumindest das Äquivalent des Haftungsausschlusses in Fällen unterhalb der groben Fahrlässigkeit gegeben sein muss.

Zu § 162

Wie bereits zu § 134 a angeführt, erfolgte im Zuge der letzten LFG-Novelle eine Präzisierung der Übernahme von Luftfracht durch ein Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragten. Sicherheitskontrollen können u.a. nur dann entfallen, wenn die Anlieferung von einem reglementierten Beauftragten durchgeführt wird.

Im Zusammenhang mit dem Nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt in Österreich müssen reglementierte Beauftragte vom BMVIT zugelassen werden.

Sucht eine Spedition um die Zulassung zum reglementierten Beauftragten an, muss von einem Sicherheitsbeauftragten des künftigen reglementierten Beauftragten zunächst eine Ausbildung durch das BMVIT absolviert werden.

Nach erfolgter Reglementierung ist der Sicherheitsbeauftragte für die Ausbildung und Schulung des mit der Abfertigung, Verpackung, Lagerung oder Beförderung von Luftfrachtsendungen betrauten Personals verantwortlich.

Neben anderen Verpflichtungen ist auch die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes zur Genehmigung als reglementierter Beauftragter erforderlich.

Durch die Zulassung zum reglementierten Beauftragten ergibt sich daher für den Spediteur ein **weit höherer Sorgfaltsmaßstab und daher ein höheres Haftungsrisiko als für andere Speditionen**, die sich nicht zum reglementierten Beauftragten zertifizieren lassen.

Daher besteht der Wunsch, die Haftung des reglementierten Beauftragten in einem neu einzufügenden § 162 a betragsmäßig zu beschränken.

Für die Einschränkung der Haftung des reglementierten Beauftragten sprechen auch noch folgende Gründe:

- Innerhalb der Transportkette hat jedes Luftfahrtunternehmen (Carrier) eine Haftungsbegrenzung. Analog dazu müsste auch die Haftung des reglementierten Beauftragten betragslich beschränkt werden.
- Nach den derzeitigen Richtlinien des BMVIT muss der reglementierte Beauftragte für seine Zulassung u. a. eine Haftpflichtversicherung nachweisen. Diese Haftpflichtversicherung kann nur dann abgeschlossen werden, wenn eine betragsmäßige Begrenzung des Haftungsrisikos vorliegt.
- Ohne Haftungsbegrenzung werden viele Spediteure nicht in der Lage sein, den Status des reglementierten Beauftragten zu übernehmen.
- Als Konsequenz müssten entweder Aircargo-Sendungen auf der Straße zu ausländischen Flughäfen gebracht werden oder jede Sendung, unabhängig vom Sicherheitsstatus des Urverladers, wird einer 100-prozentigen Sicherheitsüberprüfung unterzogen. Die Kosten der Sicherheitsüberprüfung bedingen Frachtpreissteigerungen von bis zu 100 % und erhebliche zeitliche Verzögerungen.
- Ein reglementierter Beauftragter (Spediteur) kann keine unabsehbaren Risiken eingehen, da er in Ausübung der Funktion des reglementierten Beauftragten nicht berechtigt ist und auch im Falle einer Berechtigung nicht in der Lage ist, den Urverlader als seinen Kunden unter Sicherheitsaspekten zu validieren. Der reglementierte Beauftragte hat auch kein Recht, Informationen über die sicherheitstechnische Zuverlässigkeit des Urverladers und seiner Mitarbeiter zu verlangen.
- Wenn die Haftung des reglementierten Beauftragten nicht begrenzt wird, wird der Wirtschaftsstandort Österreich massiv diskriminiert, da die Fluglinien, die Start- und Landeberechtigungen auf österreichischen Flughäfen besitzen, das Luftfrachtexportgeschäft mit Spediteuren, die nicht den Status des reglementierten Beauftragten haben, nur erschwert durchführen könnten. Dies würde insbesondere die heimischen Carrier treffen.
- Eine Haftungsoberbegrenzung widerspricht nicht der EG VO 2320/2002.

Deshalb wird nachfolgende Formulierung für einen § 162a vorgeschlagen:

Haftung des reglementierten Beauftragten:

Kann der reglementierte Beauftragte nicht hinreichend darlegen, dass er sämtliche, ihn als reglementierten Beauftragten betreffenden Vorschriften eingehalten hat, haftet er für Personen- und Sachschäden - unter Ausschluss einer weitergehenden Haftung - mit insgesamt 1.000.000 Euro pro Ereignis, auch wenn mehrere Personen oder Sachen verschiedener Eigentümer betroffen sind.

Eine Haftung des reglementierten Beauftragten ist jedenfalls ausgeschlossen, wenn er den Sicherheitsstatus der übernommenen Sendung im Zeitraum der Übernahme der Sendung bis zur Übergabe an das Luftfahrtunternehmen, dessen Beauftragten, Lagerhalter am Flughafen oder einen anderen reglementierten Beauftragten aufrechterhalten hat.

Davon unberührt bleibt § 161.

Zu § 164

Nach der im Entwurf vorgesehen Regelung soll von der durch Artikel 6 Abs. 1 2. Satz der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 eingeräumten Möglichkeit, bei nichtgewerblichen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem MTOM von bis zu 2.700 kg durchgeführt werden, eine geringere Mindestversicherungssumme vorzusehen, kein Gebrauch gemacht werden.

Es wird ausdrücklich ersucht, die Möglichkeit einer geringeren Mindestversicherungssumme beizubehalten. Nur mit einer möglichst exakten Umsetzung von Gemeinschaftsrecht kann eine weitgehende Harmonisierung und damit Wettbewerbsgleichheit herbeigeführt werden.

Analog zu Artikel 7.1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 wäre überdies eine Bestimmung vorzusehen, nach der für die Haftpflichtversicherung im Bereich Krieg und Terror die Mindestversicherungssummen als aggregierte Versicherungssummen ausreichen, wenn sie für jeden einzelnen Schadensfall auf dem Versicherungsmarkt nicht erhältlich sind.

Zu § 165 Abs. 1

Gleiche Bedenken wie bei § 156 betreffen die vorgesehene Vorschusspflicht des Beförderers für den Bereich des gewerblichen Flugsports. Solche Leistungen stellen eine schwere wirtschaftliche Belastung dar und würden mangels der Möglichkeit eines Gegenbeweises bei einer Schadenshöhe bis 100.000 SZR zu einem völlig unkontrollierten Ausufern von Schadenersatzforderungen führen.

Zu § 167

Im gegenständlichen Entwurf wurde außer Acht gelassen, dass mittels **Übertragungsverordnung** Kompetenzen, wie die Zulassung von Hänge- und Paragleiter sowie von Fallschirmen an den **Österreichischen Aeroclub** übertragen wurden und damit in diesem Bereich nicht die **Austro Control GmbH** zuständig sein kann.

Es ist auch festzuhalten, dass insbesondere bei Hänge- und Paragleitern und Fallschirmen in der Praxis eine vereinfachte Musterzulassung und keine amtliche Registrierung durchgeführt wird und damit die erforderliche Haftpflicht-Versicherungsdeckung der Einzelgeräte bislang auch nicht weiter behördlich geprüft wurde, sondern diese entsprechend den Bestimmungen des LFG im Verantwortungsbereich des Halters belassen wurde, was beibehalten werden sollte.

Zu § 168 Abs. 1

Es wird angeregt, dass die Versicherungsbestätigung nicht nur auf Verlangen des Versicherungsnehmers, sondern vom Versicherer automatisch ausgestellt wird, da sie ohnehin ständig im Luftfahrzeug mitgeführt werden muss.

Zu § 163 Gerichtsstand

Nach unserer Ansicht widerspricht dieser Artikel dem Montrealer Abkommen bzw. der Verordnung (EG) Nr. 889/2002. Das Abkommen regelt abschließend: die Gerichtsstände des Wohnsitzes des Carriers, der Hauptniederlassung, der Geschäftsstelle, des Bestimmungsortes und bei Tod oder Körperverletzung des Wohnsitzes des Klägers.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Vorschläge bzw. Änderungswünsche.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.