

Vorblatt

Problem

Das Übereinkommen von Montreal hat wesentliche Änderungen in der Haftung von Luftverkehrsunternehmen für Schäden aus internationalen Beförderungen nach sich gezogen. Die Europäische Gemeinschaft hat dieser Entwicklung im internationalen Luftfahrtrecht durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen Rechnung getragen. Die Bestimmungen im Luftfahrtgesetz über die Haftung von Luftbeförderern bleiben hinter diesen internationalen Standards zurück.

Darüber hinaus sind mit der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 die versicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber europaweit einheitlich geregelt worden. Die Mindestversicherungssummen für die Luftfahrthaftpflichtversicherung stimmen nun mit den Haftungshöchstbeträgen des Luftfahrtgesetzes nicht mehr überein. Auch ergeben sich unterschiedliche Versicherungspflichten für Luftfahrzeughalter, weil die genannte EG-Verordnung eine Reihe von Ausnahmen vorsieht, die nach dem Recht der Mitgliedstaaten zu regeln sind.

Inhalt und Ziel

Die Haftung des Luftbeförderers nach dem Luftfahrtgesetz soll an die völker- und gemeinschaftsrechtlichen Rechtsakte angeglichen werden. Für Personenschäden von Fluggästen wird eine zum Teil verschuldensunabhängige Haftung vorgesehen; ausgenommen davon sollen aber einzelne Arten von Luftfahrzeugen (Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirme) bleiben, für die auch weiterhin eine reine Verschuldenshaftung gilt. Ferner sollen die bisherigen Haftungshöchstbeträge in der so genannten „Dritthaftung“ mit den Mindestversicherungssummen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 synchronisiert und gleichzeitig die Versicherungspflichten nach dem Luftfahrtgesetz an die Regelungen dieser Verordnung angeglichen werden.

Schließlich sollen Maßnahmen getroffen werden, um die Durchsetzung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (sog. „Überbuchungsverordnung“) zugunsten der Fluggäste resultierenden Rechte zu fördern.

Alternativen

Die vorgesehene Anpassung des österreichischen Luftfahrthaftungs- und -versicherungsrechts an die internationale Rechtsentwicklung dient den Interessen der Beteiligten. Der bisherige Rechtszustand kann auch deshalb nicht mehr beibehalten werden, weil er in der Praxis zu Unklarheiten und Unsicherheiten geführt hat.

Den gemeinschafts- und völkerrechtlichen Vorbildern könnte auch durch einen bloßen Verweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal und die einschlägigen EG-Verordnungen entsprochen werden. Nicht zuletzt aus Gründen der Rechtsklarheit ist aber eine eigenständige Regelung der Haftung sowie der Versicherungsanforderungen im Luftfahrtgesetz vorzuziehen.

Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen), Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) und Z 11 B-VG (Vertragsversicherungswesen).

Kosten

Die vorgeschlagenen Bestimmungen im Bereich des Haftungs- und Versicherungsrechts werden zu keiner Mehrbelastung der öffentlichen Hand führen. Dies gilt auch für die geänderten Versicherungsbestimmungen, zumal die öffentliche Hand – so für sie nicht eine unmittelbar aus der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 resultierende Versicherungspflicht besteht – weiterhin nicht versicherungspflichtig sein soll (s. näher § 164 Abs. 3 des Entwurfs).

Ein vermeintlicher Mehraufwand wird sich im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Streitbeilegungsverfahren (Art. 1 Z 11 des Entwurfs) ergeben. Bei der Austro Control GmbH, wo diese Schlichtungstätigkeit angesiedelt sein soll, wird – angesichts von derzeit etwa 200 Beschwerdefällen im Jahr (bei 500 Anfragen) – für einen personellen Mehrbedarf von voraussichtlich einer zusätzlichen Stelle vorzusorgen sein. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Verlagerung dieser Schlichtungstätigkeit zu einer Entlastung der in der Sektion Konsumentenschutz des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz eingerichteten Beschwerdestelle sowie der für Passagierrechte zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der derzeit auch die Aufgaben der „durchsetzenden Stelle“ im Sinn des Art. 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zukommen, führen wird. Der tatsächlich verbleibende finanzielle Mehraufwand wird sich insoweit in engsten Grenzen halten.

Schließlich wird auch mit dem vorgeschlagenen Unterlassungsanspruch und der damit verbundenen Verbandsklagemöglichkeit (Art. 1 Z 8 des Entwurfs) kein messbarer Mehraufwand für die Gerichte verbunden sein, zumal solche Verfahren in aller Regel bereits im Stadium des Abmahnverfahrens und damit außergerichtlich beendet werden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort

Die vorgeschlagenen Regelungen werden keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich haben. Für manche Luftfahrzeug-Halter können die vorgesehenen Regelungen zu verhältnismäßig geringfügigen Mehraufwendungen führen, vor allem was die Belastung durch Versicherungsprämien anlangt. Diesem Nachteil steht aber der damit im Allgemeinen verbundene bessere Versicherungsschutz gegenüber. Auch sind diese Kosten im Interesse der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten in Kauf zu nehmen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Aspekte der Deregulierung

Die vorgesehenen Regelungen verbessern in einer Gesamtschau die Rechtsstellung der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten. Aspekte der Deregulierung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgeschlagenen haftungs- und versicherungsrechtlichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes entsprechen den Vorbildern der EG-Verordnungen über die Haftung und Versicherung von Luftfahrtunternehmen. Daneben werden Maßnahmen zur Förderung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 resultierenden Rechte der Fluggäste getroffen, die den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben voll entsprechen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Problem

Das österreichische Luftfahrtrecht sieht in den §§ 146 ff. LFG ein differenziertes Haftungsregime vor: Für Schäden von nicht beförderten Personen oder an Sachen normiert das Luftfahrtgesetz eine strenge Gefährdungshaftung des Halters eines Luftfahrzeugs. Diese verschuldensunabhängige „Dritthaftung“ kennt keinen Entlastungsbeweis, sie ist aber der Höhe nach begrenzt. Für Schäden aus Beförderungsverträgen (also beispielsweise für Personenschäden von Fluggästen oder die Beschädigung von Frachtgut) enthält das Luftfahrtgesetz dagegen eine der Höhe nach unbegrenzte Verschuldenshaftung des Luftbeförderers mit Beweislastumkehr. Die Vertragspartner können diese Haftung für Sachschäden durch Vereinbarung beschränken. Mit den besonderen luftfahrtrechtlichen Haftungsregeln korrespondieren spezielle Bestimmungen für die Luftfahrtversicherung: Der Halter eines Luftfahrzeugs muss zur Deckung von Schadenersatzansprüchen aus dem Beförderungsvertrag ebenso wie für seine „Dritthaftung“ Haftpflichtversicherungsverträge abschließen. Darüber hinaus muss er für die Fluggäste eine Unfallversicherung mit einer Versicherungssumme von zumindest 40 000 Euro nehmen.

Die Haftungs- und Versicherungsregelungen des Luftfahrtgesetzes haben allerdings nur (mehr) einen eingeschränkten Anwendungsbereich: Internationale Übereinkommen über die Haftung des Luftbeförderers und unmittelbar anwendbare Verordnungen des Gemeinschaftsrechts gehen ihnen vor. Für die Haftung eines Luftbeförderers auf internationalen Flügen sind hier in erster Linie das Warschauer Abkommen samt den von Österreich ratifizierten Zusatzabkommen sowie das Übereinkommen von Montreal zu nennen. Die Europäische Gemeinschaft hat die Grundsätze des Übereinkommens von Montreal mit der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) ABl. Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2, in das europäische Recht übernommen. Auch diese Verordnung betrifft nur die Haftung aus dem Beförderungsvertrag. Sie gilt vereinfacht gesagt für Luftfahrtunternehmen, die über die Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaats verfügen, und zwar auch dann, wenn es sich nicht um einen internationalen Flug im Sinn des Warschauer Abkommens oder des Übereinkommens von Montreal handelt. Darüber hinaus sieht die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, einige unmittelbar anwendbare Vorgaben für Luftfahrtversicherungsverträge vor. Diese Verordnung gilt für

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sowie für andere Halter von Luftfahrzeugen. Sie enthält aber einige Ausnahmen, die nach nationalem Recht zu beurteilen sind.

Das internationale Haftungs- und Versicherungsrecht überschneidet sich nun in einigen Belangen mit den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Zudem entsprechen die österreichischen Bestimmungen nicht mehr dem internationalen Standard.

2. Internationale Rechtsentwicklung

Das im Jahre 1999 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr soll die Haftung des Luftbeförderers international einheitlich neu regeln. Das Übereinkommen soll das nicht mehr zeitgemäße Warschauer Abkommen aus dem Jahr 1929 samt seinen Zusatzprotokollen ablösen. Der sachliche Anwendungsbereich des Übereinkommens von Montreal umfasst jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es betrifft aber auch unentgeltliche Beförderungen, soweit sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

Bei Tod oder körperlicher Verletzung der beförderten Personen sieht das Übereinkommen eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers vor. Bei Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 SZR haftet dieser unabhängig von einem Verschulden. Soweit der Schaden höher ist, kommt eine (strenge) Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast zum Tragen. Daneben regelt das Übereinkommen auch die Haftung des Luftfrachtführers für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von (aufgegebenem und nicht aufgegebenem) Reisegepäck sowie von Frachtgut. Anders als im Bereich der Personenschäden ist die Haftung hier im Fall leichter Fahrlässigkeit betragsmäßig beschränkt.

Außer den Mitgliedstaaten hat auch die Europäische Gemeinschaft dieses Übereinkommen unterzeichnet. Es ist für Österreich mit 28. Juni 2004 in Kraft getreten. Auf europäischer Ebene ist aufgrund des Übereinkommens die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, mit der Verordnung (EG) Nr. 889/2002, ABl. Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2, geändert worden. Grund dafür war zum einen, dass die Gemeinschaft selbst Vertragspartei des Übereinkommens von Montreal ist. Zum anderen sollten die Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit ihren aus der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 resultierenden Verpflichtungen nicht in Konflikt mit ihren völkerrechtlichen Pflichten nach dem Übereinkommen geraten. Wesentliches Ziel der Änderung der genannten Verordnung war die Angleichung ihrer Haftungsregelungen an das Übereinkommen von Montreal. Damit sollte insbesondere sichergestellt werden, dass für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft einheitliche Vorschriften unabhängig davon gelten, ob sie eine internationale,

eine innergemeinschaftliche oder eine inländische Strecke befliegen. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 gelten für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.

Weiter gibt das Gemeinschaftsrecht mit der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, auch einheitliche Versicherungsstandards für einen großen Teil der Luftfahrt vor. Diese Verordnung ist mit 1. Mai 2005 in Kraft getreten. Die Versicherung muss sowohl Ersatzansprüche aus Beförderungen als auch die Haftung für Drittschäden decken. Die Grundlagen der Haftung der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber regelt die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 aber nicht. Diese Haftung richtet sich – für die Beförderung – in erster Linie nach dem Übereinkommen von Montreal und nach der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in ihrer aktuellen Fassung. Darüber hinaus können hier aber auch die jeweiligen nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten relevant sein, für Österreich vor allem die §§ 146 ff. LFG. Das gilt namentlich für die „Dritthaftung“ des Luftfahrzeughalters, die derzeit nur im Luftfahrtgesetz und nicht in einem von Österreich ratifizierten Übereinkommen geregelt ist.

3. Ziele und wesentliche Inhalte des Entwurfs

Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag soll nach den erwähnten internationalen Vorbildern ausgestaltet werden. Für Personenschäden soll künftig eine der Höhe nach unbegrenzte, zum Teil verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers eintreten. Eine betragsmäßig unbegrenzte Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist nicht neu. Schon nach geltendem Recht haftet der Luftbeförderer nämlich auch bei leichtem Verschulden der Höhe nach unbegrenzt. Allerdings soll künftig bei Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 SZR eine verschuldensunabhängige Haftung eintreten. Für darüber hinaus reichende Schäden wird dagegen eine Verschuldenshaftung des Beförderers mit Beweislastumkehr vorgesehen.

Zudem sollen die Haftungs- und Versicherungsregeln im Luftfahrtbereich mit dem Gemeinschaftsrecht synchronisiert werden. Dies gilt sowohl für die Mindestversicherungssummen als auch für die Gewichtsschwellen, bei deren Überschreitung der jeweils nächst höhere Mindestversicherungs- und Haftungshöchstbetrag schlagend wird. Ferner soll für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 eine Mindestversicherungssumme von 250 000 SZR, bei nichtgewerblichen Flügen aber 100 000 SZR, vorgesehen werden.

Die derzeit in § 164 Abs. 1 LFG enthaltene Verpflichtung des Halters eines Luftfahrzeuges, für die Fluggäste eine zusätzliche Unfallversicherung abzuschließen, soll dagegen entfallen.

An deren Stelle soll funktionell eine Vorschusspflicht des Beförderers treten. Der Vorschuss soll der Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse dienen.

Der Entwurf stellt bei den Betragsgrenzen durchwegs auf die Sonderziehungsrechte des internationalen Währungsfonds (Wechselkurse im Internet abrufbar unter der Adresse: <http://www.imf.org/external/fin.htm>) ab. Dies ist unvermeidlich, weil es ansonsten zu Divergenzen zwischen den Haftungshöchstbeträgen und den Mindestversicherungssummen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 käme. Auch kann sonst das Problem nicht gelöst werden, dass die Sonderziehungsrechte Kursschwankungen unterliegen. Bei der praktischen Handhabung dieser Beträge sollten aber keine größeren Schwierigkeiten eintreten. Für den einzelnen Geschädigten werden damit keine Nachteile verbunden sein. Er kann seine Schadenersatzansprüche vor den österreichischen Gerichten auch weiterhin in Euro geltend machen. Die auf Sonderziehungsrechte lautenden Beträge könnten allenfalls beim Erreichen von Haftungshöchstbeträgen (etwa bei der Begrenzung der verschuldensunabhängigen Haftung mit 100 000 SZR) bedeutsam werden. Soweit hier eine Umrechnung auf Euro notwendig wird, hat diese nach § 146 Abs. 2 des Entwurfs zum Zeitpunkt der Zahlung zu erfolgen. Im Fall der gerichtlichen Geltendmachung des Anspruchs soll der Zeitpunkt der Urteilsfällung für die Umrechnung maßgeblich sein (vgl. auch § 49b des deutschen Luftverkehrsgesetzes). Letzteres entspricht auch der bisherigen Judikatur zur Umrechnung der (dort an die Stelle der Goldfranken getretenen) Sonderziehungsrechte im Bereich des Warschauer Abkommens (OGH EvBl 2000/87 = ZVR 2000/60 = RdW 2000/56).

Die aufgrund der internationalen Rechtsentwicklung notwendigen Änderungen erfordern umfangreiche Anpassungen im Luftfahrtgesetz. Daher ist es sinnvoll, den haftungs- und versicherungsrechtlichen X. Abschnitt dieses Bundesgesetzes neu zu fassen. Bei dieser Gelegenheit soll auch der sachliche Anwendungsbereich dieser Bestimmungen geringfügig erweitert werden. Sie sollen künftig auch für sämtliches selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät gelten.

Notwendig ist ferner eine Anpassung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997. Auch hier ist auf die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 ergebenden Versicherungspflichten Bedacht zu nehmen.

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 räumt den Fluggästen bestimmte Mindestrechte in den Fällen der Nichtbeförderung wegen Überbuchung, der Annullierung des Flugs sowie der großen Verspätung ein. Da es sich dabei primär um zivilrechtliche Ansprüche des einzelnen Fluggasts handelt, sind diese letztlich vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen. Die Verordnung sieht in ihrem Art. 16 aber auch vor, dass die Mitgliedstaaten – soweit erforderlich – gewisse Maßnahmen

ergreifen, um die Durchsetzung der Ansprüche des einzelnen Fluggasts zu fördern und Verstöße gegen die Verordnung hintanzuhalten. Bei solchen Maßnahmen ist aber darauf zu achten, dass der zivilrechtliche Charakter der eingeräumten Ansprüche nicht verloren geht. Der Entwurf sieht als solche begleitende Maßnahmen daher einerseits einen mit Verbandsklage geltend zu machenden Unterlassungsanspruch bei Verstößen gegen Ge- oder Verbote der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vor. Zum anderen sollen die bei der Geltendmachung der Ansprüche der Fluggäste nach den Berichten der Verbraucherberatungsstellen offenbar gewordenen Schwachstellen durch die Einführung eines dem bewährten Vorbild des § 122 TKG 2003 folgenden Streitbeilegungsverfahrens behoben werden.

4. Eingrenzung des Vorhabens

Im Zusammenhang mit den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 27/2006 dem § 134a Luftfahrtgesetz neu angefügten Abs. 6 und 7 sind im Begutachtungsverfahren auch die Stellung und insbesondere die Haftung des sogenannten reglementierten Beauftragten thematisiert worden. Dabei handelt es sich nach der Begriffsbestimmung im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt um Agenturen, Spediteure oder sonstige Rechtssubjekte, die in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen stehen und Sicherheitskontrollen durchführen, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Expresssendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind. § 134a Abs. 6 Luftfahrtgesetz nehme zum einen auf die Gegebenheiten in der Logistikpraxis nicht ausreichend Bedacht. Nach dem Gesetz dürften Fracht, Kurier- und Expresssendungen von einem Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten nur dann übernommen werden, wenn diese Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen worden seien; das gelte dann nicht, wenn die Sendungen von einem bekannten Versender selbst oder von einem reglementierten Beauftragten angeliefert worden seien oder wenn es sich um Transferfracht handle, die auf dem Luftweg angekommen und deren Sicherheitsstatus aufrecht erhalten worden sei. Viele Speditionen, die bereits jetzt den Status des reglementierten Beauftragten inne hätten, verfügten aber über keinen eigenen Fuhrpark. Sie müssten sich für den Transport eines dritten Güterbeförderers bedienen. Wenn es sich auch bei diesen Güterbeförderern stets um reglementierte Beauftragte handeln sollte, sei dies wirtschaftlich nicht tragbar und auch faktisch kaum möglich. Daher wurde eine Ergänzung des § 134a Abs. 6 Z 1 lit. b Luftfahrtgesetz vorgeschlagen, wonach die Anlieferung entweder „von einem reglementierten Beauftragten gemäß Abs. 1 oder dessen Beauftragten“ vorgenommen werden kann. Dieser Vorschlag übersieht, dass sich der reglementierter Beauftragte zur Erfüllung seiner (ihm durch die Verordnung [EG] Nr. 2320/2002, durch das Luftfahrtgesetz oder durch Bescheid

auferlegten) Pflichten im Rahmen der in der jeweiligen Bewilligung enthaltenen Auflagen nicht nur seiner eigenen Mitarbeiter, sondern auch dritter Personen bedienen kann. Deren Verhalten muss sich der reglementierte Beauftragte aber zurechnen lassen. Daher wird es an ihm liegen, auf die Einhaltung der ihn treffenden Pflichten durch die von ihm herangezogenen Personen zu achten, was beispielsweise durch eine Erklärung der Transportunternehmen über die Durchführung und Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen für Fracht erfolgen kann. Auch die vorgeschlagene Ergänzung des § 134a Luftfahrtgesetz kann den reglementierten Beauftragten davon nicht befreien, wäre gleichzeitig aber mit keinem Mehrwert im Vergleich zur geltenden Rechtslage verbunden.

Zum anderen ist in diesem Zusammenhang auch die haftungsrechtliche Situation des reglementierten Beauftragten kritisiert worden. Aus der Zulassung als reglementierter Beauftragter resultiere für den einzelnen Spediteur verglichen mit „herkömmlichen“ Speditionen ein deutlich höherer Sorgfaltsmaßstab und daher ein höheres Haftungsrisiko. Hier sei auch zu berücksichtigen, dass innerhalb der Transportkette zwar für die Luftfahrtunternehmen, nicht aber für die reglementierten Beauftragten Haftungshöchstbeträge vorgesehen seien. Aufgrund des Fehlens einer betragsmäßigen Begrenzung der Haftung sei auch der Abschluss einer Haftpflichtversicherung kaum möglich, obgleich der Nachweis einer entsprechenden Versicherung eine der Zulassungsvoraussetzungen als reglementierter Beauftragter sei. Aus diesem Grund wurde die Beschränkung der Haftung des reglementierten Beauftragten mit einem Absolutbetrag für Personen- und Sachschäden von 1 000 000 Euro pro Ereignis vorgeschlagen. Die Haftung solle zudem nur dann eintreten, wenn der reglementierte Beauftragte nicht hinreichend darlegen könne, dass er sämtliche ihn als reglementierten Beauftragten betreffenden Vorschriften eingehalten habe; ferner solle die Haftung jedenfalls dann ausgeschlossen sein, wenn der reglementierte Beauftragte den Sicherheitsstatus der übernommenen Sendung im Zeitraum von ihrer Übernahme bis zur Übergabe an das Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten, an den Lagerhalter am Flughafen oder einen anderen reglementierten Beauftragten aufrecht erhalten habe.

Eine solche Haftungsbeschränkung sieht der vorliegende Entwurf nicht vor, weil sie sachlich nicht oder nur schwer gerechtfertigt werden kann. Den reglementierten Beauftragten trifft nach der derzeitigen Konzeption eine reine Verschuldenshaftung. Dies ist konsequent, weil die von ihm ausgeübte Tätigkeit (der Transport von Waren) nicht per se eine gefährliche Tätigkeit darstellt, die die Einführung einer (betragsmäßig beschränkten) Gefährdungshaftung rechtfertigen könnte. Die zivilrechtliche Haftung des reglementierten Beauftragten wird daher ein Zuwiderhandeln gegen ein ihn treffendes Gebot oder Verbot voraussetzen. Wie auch sonst in der Haftung für ein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten ist diese Haftung nicht der Höhe nach beschränkt, auch eine Einschränkung auf

bloß grob schuldhaft verursachte Schäden findet nicht statt. Für eine betragsmäßig beschränkte Verschuldenshaftung fehlt nun nicht nur jedes taugliche Vorbild, sie würde auch zu einer einseitigen Privilegierung der reglementierten Beauftragten führen; dies umso mehr, als sie auch in den Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit zum Tragen kommen soll. Auch steht der zur Diskussion gestellte Haftungshöchstbetrag in einem Missverhältnis zu den Folgen, die ein mögliches Fehlverhalten gerade im Luftverkehr nach sich ziehen kann. Soweit hier aufgrund der für die Luftfahrtunternehmen normierten Haftungshöchstbeträge mit einer Benachteiligung des reglementierten Beauftragten innerhalb der Transportkette argumentiert wird, wird übersehen, dass diese Haftungshöchstsummen dem Halter des Luftfahrzeugs ausschließlich im Bereich der Gefährdungshaftung zu Gute kommen. Für den Fall eines Verschuldens haftet er aber der Höhe nach unbegrenzt (vgl. § 162 Abs. 2 des Entwurfs). Zudem steht der (für die Verschuldenshaftung) in die Diskussion eingebrachte Haftungshöchstbetrag von 1 000 000 Euro in keinerlei Relation zu den (für den Bereich der Gefährdungshaftung) gesetzlich normierten Haftungshöchstbeträgen in der Drittschadenshaftpflicht für Luftfahrzeuge; hier ist etwa die Haftung für Flugzeuge mit einem MTOM über 500 000 kg mit einem Betrag von 700 000 000 SZR (das sind etwa 840 000 000 Euro) begrenzt.

5. Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen), Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) und Z 11 B-VG (Vertragsversicherungswesen).

6. Kosten

Auf die Ausführungen im Vorblatt sei verwiesen.

7. Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort

Die vorgeschlagenen Regelungen werden sich auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich nicht negativ auswirken. Für manche Luftfahrzeug-Halter können sie zwar zu verhältnismäßig geringfügigen Mehrkosten führen, vor allem was die Belastung durch Versicherungsprämien anlangt. Dem steht aber der damit verbundene bessere Versicherungsschutz gegenüber. Auch sind diese Mehraufwendungen im Interesse der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten in Kauf zu nehmen.

8. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Es bestehen keine besonderen Beschlusserfordernisse im Nationalrat und im Bundesrat.

Der Entwurf ist auch nicht nach der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft der Europäischen Kommission zu notifizieren.

9. Aspekte der Deregulierung

Ungeachtet der internationalen Rechtsakte verbleibt ein Bedarf zur Regelung des Haftungs- und Versicherungsrechts im Luftfahrtgesetz. Der Entwurf verbessert insoweit die Rechtsstellung der Geschädigten. Aspekte der Deregulierung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

10. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgeschlagenen Änderungen der haftungs- und versicherungsrechtlichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes entsprechen dem Gemeinschaftsrecht. Daneben werden Maßnahmen zur Förderung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 resultierenden Rechte der Fluggäste getroffen, die mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben im vollen Einklang stehen.