

I. Einführung

Unzählige Luftbeförderungsverträge werden tagtäglich weltweit geschlossen. Denn wann immer sich jemand mit einem Flugzeug von einem Ort zu einem anderen Ort gegen Bezahlung eines Entgelts begibt, schließt er einen Luftbeförderungsvertrag ab. Neben Personen wird zumeist auch Reisegepäck befördert. Ebenso wird Fracht und Post mit Flugzeugen transportiert. Der Luftbeförderungsvertrag wird daher im Allgemeinen in die Kategorien Personenbeförderung, Gepäcksbeförderung sowie Fracht- und Postbeförderung untergliedert.¹ Im gegenständlichen Buch wird nahezu ausschließlich auf die Personen- und Gepäcksbeförderung eingegangen. Nachdem sich Personen- und Frachtbeförderung sowohl im Hinblick auf den Vertragsinhalt als auch auf die gesetzlichen Regelungen unterscheiden, wird auf eine zusätzliche Darstellung des Luftfrachtbeförderungsvertrags verzichtet.

Doch was ist der Luftbeförderungsvertrag eigentlich? Eine Legaldefinition findet sich trotz seiner Relevanz weder im ABGB noch im Luftfahrtgesetz noch in anderen österreichischen Gesetzen. Trotz seiner großen Bedeutung im modernen Alltagsleben gibt es auch keine umfassenden Regelungen dazu. Wichtige Aspekte des Luftbeförderungsvertrages, insb die Haftung, sind in internationalen Abkommen allerdings ausführlich geregelt. Diese sind in Österreich zwingend anzuwenden und haben auch Anwendungsvorrang vor nationalen Regelungen. Ergänzend sind aufgrund der rudimentären gesetzlichen Regelungen gerichtliche Entscheidungen – in der Praxis auch jene aus Deutschland² – von großer Bedeutung für die Rechtsklarheit.

Der Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages erfolgt im Normalfall nicht durch ein von den Vertragsparteien zu unterfertigendes Vertragsdokument, sondern durch die „Flugbuchung“. Auch wenn die Buchung eines Fluges einfach erscheint, so sind Vertragsabschluss und Vertragsdokumentation doch etwas komplexer. Bekanntlich kommt ein Vertrag zustande, sobald sich die Vertragsparteien über die wesentlichen Vertragspunkte einig sind. Beim Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages kann dieser Zeitpunkt je nach den Umständen variieren; die

1 *Ruhwedel*, Der Luftbeförderungsvertrag³ 3.

2 Ergänzend zu den deutschen Gerichtsentscheidungen wird auch in Österreich immer wieder auf die deutsche Literatur zum Luftfahrtrecht verwiesen. Dies liegt vor allem daran, dass es in Österreich keine vergleichbaren großen Standardwerke wie zB einen „*Giemulla/Schmid*“ oder einen „*Ruhwedel*“ gibt.

gewöhnlich gebrauchten Formulierungen wie „einen Flug buchen“ oder „einen Flug reservieren“ sind nicht notwendigerweise mit dem Abschluss des Luftbeförderungsvertrages identisch. Häufig ruft der Passagier bei einem Reisebüro oder bei einer Fluglinie an, um sich nach Flugmöglichkeiten zu erkundigen, und das Reisebüro oder die Fluggesellschaft reserviert einen Platz mit dem Hinweis, dass der Passagier bis zu einem bestimmten Zeitpunkt entscheiden muss, ob er tatsächlich reist. In dem Moment, in welchem der Passagier der Fluglinie oder dem Reisebüro mitteilt, dass er fliegen will, hat er den Luftbeförderungsvertrag abgeschlossen. Danach stellt die Fluggesellschaft das Ticket aus, das den Abschluss und den Inhalt des Luftbeförderungsvertrages beweist. Wann der Passagier den Flug bezahlt, hängt wiederum von den Umständen ab. Bei bestimmten Tarifen ist der Flug bei Vertragsabschluss zu bezahlen, in anderen Fällen erhält der Passagier eine Frist eingeräumt, innerhalb welcher er den Flugpreis zahlen muss. Bucht der Passagier seinen Flug über das Internet, ist der Luftbeförderungsvertrag zustande gekommen, sobald der Passagier den Buchungscode für seine Reise erhalten hat.

Wie komplex die Vertragsdokumentation ist, bemerkt man häufig erst dann, wenn Probleme auftauchen und herausgefunden werden muss, welchen Inhalt des Luftbeförderungsvertrages die Vertragsparteien vereinbart haben. Grundsätzlich wird natürlich nur ein Vertrag für die Luftbeförderung geschlossen. Dieser besteht jedoch aus mehreren Vertragsgrundlagen. Dabei spielen vor allem im Bereich der internationalen Luftbeförderung die Resolutionen („resolutions“) und Empfehlungen („recommendations“) der IATA (International Air Transport Association)³ eine große Rolle. Das wesentliche Vertragsdokument eines Luftbeförderungsvertrages ist aber das Ticket, welches auch Luftbeförderungsschein genannt wird.

3 Die IATA wurde 1945 als Dachverband der Fluggesellschaften gegründet. Der IATA gehören heute weltweit um die 260 Fluggesellschaften an, die rund 86 % des Verkehrsaufkommens – gemessen an verfügbaren Sitzplatzkilometern – repräsentieren (siehe dazu im Detail unter www.iata.org). Billigfluggesellschaften, reine Charterfluggesellschaften sowie Gesellschaften, die nur Inlandsflüge durchführen, sind häufig nicht Mitglieder der IATA. Mit Flughäfen, Flugbehörden, Reisebüros, Zuliefer- und Bodenabfertigungsunternehmen geht die IATA im Interesse der Fluglinien strategische Partnerschaften ein. Als Verband leistet die IATA Lobbyarbeit auf internationaler Ebene und bietet ihren Mitgliedern vielfältige Serviceleistungen an. Im Rahmen der IATA werden wesentliche Koordinationsaufgaben zwischen den Fluglinien wahrgenommen, insb die Verrechnung von Leistungen im Rahmen des Interlining durch das IATA Clearing House mit Sitz in Genf. Die Abstimmung der Flugpreise bei den IATA-Tarifkonferenzen spielte bis in die 1980er Jahre hinein eine wichtige Rolle für den weltweiten Luftverkehr. Mittlerweile hat die Tarifkoordination auf den deregulierten Märkten stark an Bedeutung verloren. Im Rahmen der Verfahrenskonferenzen vereinbarten die Unternehmen gemeinsame Standards, zB im Bereich der Gepäckabfertigung und der Ausstellung der Flugtickets. Eine weitere wichtige Aufgabe besteht in der Zulassung der IATA-Agenturen, ds Reisebüros, die berechtigt sind, Leistungen aller IATA-Fluglinien zu vertreiben (siehe dazu *Conrady/Fichert/Sterzenbach*, Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch⁴ 82 ff).

Ergänzend spielen natürlich die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Fluglinien eine große Rolle. Siehe dazu im Detail Kapitel V.B.3. Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen werden im Luftverkehr als Allgemeine Beförderungsbedingungen („ABB“) oder Conditions of Carriage („COC“) bezeichnet. Viele Fluglinien verwenden dabei unterschiedliche Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Personenbeförderung und die Frachtbeförderung.

Die IATA als internationale Interessenvertretung der Fluglinien hat in den 1990er Jahren als sog. „Recommended Practice 1724“ ein Muster für die „General Conditions of Carriage“ (Passenger and Baggage) herausgegeben, an welches sich viele Fluglinien anlehnen. Aus diesem Grund sind auch die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der meisten Fluglinien sehr ähnlich gestaltet.

Nachdem wesentliche Regelungen des Luftbeförderungsvertrages in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Fluglinien enthalten sind und gesonderte schriftliche Verträge im Normalfall nicht abgeschlossen werden, wird im Folgenden immer wieder auf jene der beiden größten österreichischen Luftfahrtunternehmen, nämlich auf jene der Austrian Airlines AG und jene der NIKI Luftfahrt GmbH, welche die der Air Berlin anwendet, eingegangen.

Die Vertragsparteien eines Luftbeförderungsvertrags sind einerseits die Fluglinie und andererseits der Passagier. Verschiedene Abkommen und Gesetze verwenden anstelle des Begriffs Fluglinie die Bezeichnung Luftfrachtführer und anstelle des Begriffs Passagier die Bezeichnung Fluggast oder Reisender. Im vorliegenden Buch werden diese Begriffe synonym benutzt. Die Begriffe Luftfrachtführer und Fluggast werden zumeist dann verwendet, wenn dies in Zusammenhang mit der Darstellung der internationalen Abkommen für zweckmäßig erachtet wird. Weiters wird zur Bezeichnung der Fluglinie auch der Begriff Luftfahrtunternehmen benutzt. Dieser Begriff stammt aus der Verordnung (EG) 1008/2008⁴ und wird zumeist in den unionsrechtlichen Grundlagen verwendet. Zum einfacheren Verständnis – da umgangssprachlich allgemein vertrauter – werden in der Folge zumeist die Ausdrücke Fluglinie und Passagier gebraucht.

Der Vollständigkeit halber sei abschließend noch darauf hingewiesen, dass im gegenständlichen Buch häufig deutsche Entscheidungen und deutsche Literatur zitiert werden. Die Gründe dafür liegen darin, dass es einerseits in Deutschland doch erheblich mehr Literatur und Judikatur als in Österreich gibt und andererseits die Rechtslage aufgrund der völkerrechtlichen und unionsrechtlichen Grundlagen doch sehr ähnlich ist. Aber selbstverständlich gibt es für österreichische Gerichte keinen Anlass, den deutschen Entscheidungen oder der deutschen Literatur zu folgen.

4 Verordnung (EG) 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.9.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl L 2008/293, 3.

II. Rechtsgrundlagen

A. Nationale Rechtsgrundlagen

1. Luftfahrtgesetz (LFG)

Die zentrale luftfahrtrechtliche Norm in Österreich ist das Luftfahrtgesetz. Dieses enthält ua Regelungen betreffend Luftfahrzeuge, Luftfahrtpersonal, Zivilflugplätze und Luftverkehrsunternehmen. Was den Luftbeförderungsvertrag anbelangt, so regelt es nur die **Haftung** des Luftfrachtführers aus dem Luftbeförderungsvertrag (§ 156 LFG).⁵ Weitere Regelungen betreffend den Luftbeförderungsvertrag, insb eine Definition, enthält es nicht.

Auch wenn der Luftbeförderungsvertrag im Luftfahrtgesetz nicht definiert wird, so wird angenommen, dass es im Rahmen einer Luftbeförderung zum Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages kommt. Derjenige, mit dem der Luftbeförderungsvertrag abgeschlossen wird, wird in § 157 LFG als vertraglicher Beförderer bezeichnet. Dies im Unterschied zum ausführenden Beförderer, der den Flug operationell tatsächlich auch durchführt. Der vertragliche und der ausführende Beförderer können – müssen aber nicht – ident sein. Denn nicht immer wird ein Flug operationell auch von jener Fluglinie durchgeführt, mit welcher der Luftbeförderungsvertrag abgeschlossen wurde.

2. Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB)

Das ABGB definiert bestimmte Vertragstypen, allerdings nicht den Luftbeförderungsvertrag. Nach hL finden auf den Luftbeförderungsvertrag aber die Regelungen des Werkvertrages Anwendung, sodass das ABGB für die Beurteilung der Rechte und Pflichten aus dem Luftbeförderungsvertrag von großer Bedeutung ist. Siehe dazu im Detail Kapitel III.A.

3. Konsumentenschutzgesetz (KSchG) und Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz (FAGG)

Häufig sind Passagiere Konsumenten iSd § 1 KSchG,⁶ sodass vor allem bei der Formulierung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen die Bestimmungen

5 Die Bedeutung dieser Haftungsbestimmungen ist allerdings gering, da die Haftungsregeln des Luftfahrtgesetzes gemäß § 146 Abs 1 nur subsidiär zur Anwendung gelangen.

6 Siehe weiterführend zB *Apathy in Schwimann*, ABGB V⁴ § 1 KSchG Rz 1 ff oder *Kosesnik-Wehrle*, KSchG⁴ 10 ff.

des KSchG zu beachten sind. Von besonderer Bedeutung sind hier natürlich die in § 6 KSchG⁷ angeführten unzulässigen Vertragsbestandteile, mit denen sich die österreichischen Gerichte bereits mehrmals im Detail in Verfahren, angestrengt vom Verein für Konsumenteninformation, auseinandergesetzt haben.⁸ Siehe dazu im Detail Kapitel V.B.3.

Was den Abschluss des Luftbeförderungsvertrages im Internet, also die Internetbuchungen, anbelangt, so ist anzumerken, dass aufgrund der Besonderheiten des Luftbeförderungsvertrages nicht sämtliche Bestimmungen des Bundesgesetzes über Fernabsatz- und außerhalb von Geschäftsräumen geschlossene Verträge (Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz – FAGG)⁹ betreffend Vertragsabschlüsse im Fernabsatz zur Anwendung gelangen. Gem § 1 Abs 3 FAGG ist für Verträge über die Beförderung von Personen nur § 8 FAGG anzuwenden. Demnach gilt:

- Wenn im Rahmen einer Internetbuchung eine Zahlungsverpflichtung entsteht, hat die Fluglinie den Passagier, unmittelbar bevor dieser seine Vertragsklärung abgibt, klar und in hervorgehobener Weise auf die in § 4 Abs 1 Z 1, 4, 5, 14 und 15 KschG genannten Informationen hinzuweisen. Konkret sind das die folgenden Informationen:
 1. die wesentlichen Eigenschaften der Ware oder Dienstleistung in dem für das Kommunikationsmittel und die Ware oder Dienstleistung angemessenen Umfang,
 4. der Gesamtpreis der Ware oder Dienstleistung einschließlich aller Steuern und Abgaben, wenn aber der Preis aufgrund der Beschaffenheit der Ware oder Dienstleistung vernünftigerweise nicht im Voraus berechnet werden kann, die Art der Preisberechnung und gegebenenfalls alle zusätzlichen Fracht-, Liefer-, Versand- oder sonstigen Kosten oder, wenn diese Kosten vernünftigerweise nicht im Voraus berechnet werden können, das allfällige Anfallen solcher zusätzlichen Kosten,
 5. bei einem unbefristeten Vertrag oder einem Abonnementvertrag die für jeden Abrechnungszeitraum anfallenden Gesamtkosten, wenn für einen solchen Vertrag Festbeträge in Rechnung gestellt werden, die monatlichen Gesamtkosten, wenn aber die Gesamtkosten vernünftigerweise nicht im Voraus berechnet werden können, die Art der Preisberechnung,
 14. gegebenenfalls die Laufzeit des Vertrags oder die Bedingungen für die Kündigung unbefristeter Verträge oder sich automatisch verlängernder Verträge,
 15. gegebenenfalls die Mindestdauer der Verpflichtungen, die der Verbraucher mit dem Vertrag eingeht.

7 Siehe weiterführend zB *Apathy* in *Schwimann*, ABGB V⁴ § 6 KschG Rz 3 ff oder *Kosesnik-Wehrle*, KSchG⁴ 89 ff.

8 Siehe HG Wien 11.6.2004, 10 Cg 48/03v; OLG Wien 17.1.2005, 5 R 179/04m; OGH 11.8.2005, 4 Ob 88/05b.

9 BGBl I 2014/33 idF BGBl I 2015/83.

II. Rechtsgrundlagen

- Die Fluglinie hat weiters dafür zu sorgen, dass der Passagier bei der Buchung ausdrücklich bestätigt, dass die Buchung mit einer Zahlungsverpflichtung verbunden ist. Wenn der Bestellvorgang die Aktivierung einer Schaltfläche oder die Betätigung einer ähnlichen Funktion erfordert, muss diese Schaltfläche oder Funktion gut lesbar ausschließlich mit den Worten „zahlungspflichtig bestellen“ oder einer gleichartigen, eindeutigen Formulierung gekennzeichnet sein, die den Passagier darauf hinweist, dass die Bestellung mit einer Zahlungsverpflichtung gegenüber der Fluglinie verbunden ist. Kommt die Fluglinie den Pflichten nach diesem Absatz nicht nach, so ist der Passagier an den Vertrag oder seine Vertragserklärung nicht gebunden.
- Auf Websites ist spätestens bei Beginn des Bestellvorgangs klar und deutlich anzugeben, ob Lieferbeschränkungen bestehen und welche Zahlungsmittel akzeptiert werden.

Im KSchG finden sich auch ausführliche Regelungen zum Reiseveranstaltungsvertrag (§§ 31b–f KSchG),¹⁰ der natürlich vom Luftbeförderungsvertrag zu unterscheiden ist. Dabei wird die Reiseveranstaltung wie folgt definiert:

Eine Reiseveranstaltung ist eine im Voraus festgelegte Verbindung von mindestens zwei der folgenden Dienstleistungen, die zu einem Gesamtentgelt angeboten oder vereinbart wird:

- (a) Beförderung,
- (b) Unterbringung,
- (c) andere touristische Dienstleistungen, die nicht bloß Nebenleistungen der Beförderung sind und die einen beträchtlichen Teil der Gesamtleistung ausmachen.

Das charakteristische Merkmal einer Reiseveranstaltung ist also, dass verschiedene Leistungen zu einem gesamten Entgelt angeboten werden. Eine Luftbeförderung kann somit Bestandteil eines Reiseveranstaltungsvertrages sein. Auf den Luftbeförderungsvertrag selbst finden diese Bestimmungen allerdings keine Anwendung, selbst wenn die Luftbeförderung Teil einer Reiseveranstaltung ist. Allerdings können die Bestimmungen des Luftbeförderungsvertrages auch bei einer Reiseveranstaltung Anwendung finden, wenn der Passagier trotz Abschlusses eines Reiseveranstaltungsvertrages direkte Ansprüche gegenüber dem Luftfrachtführer geltend macht.

B. Völkerrechtliche Grundlagen

Die beiden wichtigsten völkerrechtlichen Grundlagen, welche den Luftbeförderungsvertrag regeln, sind das Warschauer Abkommen und das Montrealer Über-

¹⁰ Siehe weiterführend *Krejci in Rummel*, ABGB³ § 31b KSchG Rz 4 ff oder *Kosesnik-Wehrle*, KSchG⁴ § 31b KschG Rz 9 ff.

einkommen. Beide Abkommen wurden auf diplomatischen Konferenzen ausgearbeitet und werden (wurden) erst verbindlich, wenn sie von einer bestimmten Anzahl von Vertragsstaaten ordnungsgemäß ratifiziert wurden und die Ratifizierungsurkunden durch den örtlichen Botschafter beim Depositarstaat oder der Depositarstelle (zB Vereinte Nationen) hinterlegt wurden.

1. Warschauer Abkommen¹¹

Das Warschauer Abkommen stammt vom 29.10.1929 und ist in Österreich am 27.12.1961 in Kraft getreten. Es wurde beschlossen, um einheitliche Regelungen für bestimmte luftfahrtspezifische Sachverhalte im Interesse der neu entstandenen Luftfahrtindustrie zu schaffen. Im Laufe der darauffolgenden Jahre gab es zwei wesentliche inhaltliche Änderungen, die ebenso von Österreich ratifiziert wurden:

- Haager Protokoll vom 28.9.1955 und
- Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.9.1961.

Weiters gab es noch die Zusatzprotokolle 1–4 vom 25.9.1975. Sämtliche zuvor erwähnten Protokolle und Zusatzabkommen ergänzen das Warschauer Abkommen.

Am 28.4.1999 wurde das Montrealer Übereinkommen geschlossen, welches gem Art 55 das Warschauer-Abkommen-System zur Gänze ersetzen soll. In der Folge wird daher primär auf die Regelungen des Montrealer Übereinkommens eingegangen, da sowohl Österreich als auch die wichtigsten Staaten dieses nun ratifiziert haben. Zu erwähnen ist allerdings, dass das Warschauer Abkommen nicht zur Gänze obsolet geworden ist, sondern bei internationalen Beförderungen noch immer eine Rolle spielt, wenn Abflug- und Bestimmungsort einer Luftbeförderung nicht in einem Vertragsstaat des Montrealer Übereinkommens liegen (siehe dazu Kapitel II.B.2.) und der Flug nicht von einem „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ durchgeführt wird, für dessen Beförderungen zwingend das Montrealer Übereinkommen anzuwenden ist.

Der Ratifikationsstatus im Hinblick auf das Warschauer Abkommen und das Montrealer Übereinkommen ist im Anhang dieses Buches dargestellt.

2. Montrealer Übereinkommen¹²

Das Montrealer Übereinkommen ist mit Ratifikation durch die Vereinigten Staaten am 4.11.2003 in Kraft getreten. Es enthält – wie auch bereits das Warschauer

11 Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) BGBl 1961/286.

12 Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr samt Erklärung BGBl III 2004/131.

II. Rechtsgrundlagen

Abkommen – wesentliche Regelungen für den Luftbeförderungsvertrag, so betreffend ua

- die Beförderungsdokumente
- die Güterbeförderung
- die Haftung
- Fristen und Gerichtsstände

Der Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages durch einen österreichischen Fluggast in Österreich bedeutet aber nicht automatisch, dass auch das Montrealer Übereinkommen anzuwenden ist. Ob dies der Fall ist, ist aus Art 1 Montrealer Übereinkommen zu entnehmen, der wie folgt lautet:

(1) Dieses Übereinkommen gilt für jede **internationale Beförderung** von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge **gegen Entgelt** erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

(2) Als „internationale Beförderung“ im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der **Abgangsort** und der **Bestimmungsort**, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den **Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten** liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

Dies bedeutet, dass eine internationale Beförderung immer dann vorliegt, wenn der Staat des Abflugortes und der Staat des Bestimmungsortes demselben Abkommen beigetreten sind. Das Abkommen ist auch anwendbar, wenn Abflug- und Bestimmungsort in einem Land (zB Österreich) liegen und eine vereinbarte Zwischenlandung in einem anderen Staat stattgefunden hat.

Konkret bedeutet dies im Hinblick auf die Anwendbarkeit des Montrealer Übereinkommens:

- In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob der Staat des Abflugortes und der Staat des Bestimmungsortes jeweils das Montrealer Übereinkommen ratifiziert haben.
- Ist dies der Fall, so kommt das Montrealer Übereinkommen zur Anwendung.
- Ist dies nicht der Fall, weil zB nur ein Staat das Montrealer Übereinkommen ratifiziert hat und der andere zB nur das Warschauer Abkommen, so kommt nur das Warschauer Abkommen zur Anwendung (vorausgesetzt natürlich, dass der Staat des Abflug- und des Bestimmungsortes das Warschauer Abkommen ratifiziert haben).

Aufgrund des Vorrangs des Montrealer Übereinkommens vor dem nationalen Recht verdrängt das Montrealer Übereinkommen mit seinen spezifischen Regelungen das nationale Recht. Ist im Montrealer Übereinkommen etwas nicht geregelt, so wie zB die Folgen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrages oder die Höhe des zu ersetzenden Schadens, so bleibt ergänzend nationales Recht anwendbar. Zur Frage, welches Recht dann anzuwenden ist, siehe Kapitel X.

Achtung

Auch wenn Österreich das Montrealer Übereinkommen ratifiziert hat, kommt dieses nicht automatisch auf alle Luftbeförderungen von/nach Österreich zur Anwendung. Wird der Flug nicht von einem „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ durchgeführt, so ist anhand des Abgangs- und Bestimmungsortes zu eruieren, welche Rechtsgrundlage gilt. Dies unabhängig davon, wo der Luftfrachtführer seinen Sitz hat.

C. Unionsrechtliche Grundlagen

Was die Luftfahrt anbelangt, so gibt es unzählige Verordnungen und Richtlinien auf europäischer Ebene, die teilweise auch für den Luftbeförderungsvertrag von Relevanz sind.¹³ Der Luftbeförderungsvertrag selbst ist aber in keiner unionsrechtlichen Norm im Detail geregelt. Allerdings gibt es einige Verordnungen, welche den Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages voraussetzen und einzelne Aspekte des Luftbeförderungsvertrages daher auch regeln. Die drei wichtigsten, auf die auch in diesem Buch immer wieder eingegangen wird, werden nachfolgend kurz dargestellt.

1. Verordnung (EG) 889/2002 – Haftungs-Verordnung¹⁴

Die Verordnung (EG) 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, in der Fassung der Verordnung (EG) 889/2002, regelt im Detail die Haftung der Luftfahrtunternehmen aus dem Luftbeförderungsvertrag (nachfolgend „Haftungs-Verordnung“). Die Haftungs-Verordnung enthält somit Regelungen, welche Schadenersatzansprüche den Passagieren (und Hinterbliebenen) im Fall von

- Tod, Körperverletzung und Flugverspätung von Passagieren und
- Beschädigung, Verlust und Verspätung von Reisegepäck

zustehen.

¹³ Ein guter Überblick über sämtliche luftfahrtrechtlich relevanten Bestimmungen findet sich unter <http://www.luftfahrtrecht.at/dokument/uebersicht.php> (Abrufungsdatum: 20.6.2016).

¹⁴ Verordnung (EG) 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.5.2002 zur Änderung der Verordnung (EG) 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl L 2002/140, 2.

2. Verordnung (EG) 261/2004 – Fluggastrechte-Verordnung¹⁵

Die Verordnung (EG) 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (nachfolgend „Fluggastrechte-Verordnung“) regelt die Folgen der Nichtbeförderung von Fluggästen sowie der Annullierung oder der Verspätung von Flügen.

3. Verordnung (EG) 1008/2008¹⁶

Die Verordnung (EG) 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ist die rechtliche Basis für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Im Hinblick auf den Luftbeförderungsvertrag sind Regelungen betreffend Flugpreise und deren Ausweisverpflichtung enthalten.

15 Verordnung (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2004 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) 295/91, ABl L 2007/46, 1.

16 Verordnung (EG) 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.9.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl L 2008/293, 3.