



FW.



ÖSTERREICH

European Commission  
Directorate-General for Energy and  
Transport  
Internal Market, Aviation Agreements &  
Multilateral Relations  
DM 245/118  
B-1049 Brussels

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65-0  
DVR NR. 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
-	BAK/KS-GStEU/JR/GS	Dr Jutta Repl	DW 2277	DW 2693		15.11.2007

### Consultation - Regulation (EC) 785/2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die österreichische Bundesarbeitskammer verfolgt mit großem Interesse die vielfältigen Initiativen der Europäischen Kommission in verbraucherpolitischer Hinsicht, insbesondere auch die Schaffung von Fluggastrechten sowie andere Maßnahmen zur Stärkung der Rechtsposition von Flugpassagieren. Die Bundesarbeitskammer ist eine gesetzliche Interessensvertretung von rund 3 Millionen ArbeitnehmerInnen, zu deren Aufgaben auch der Konsumentenschutz zählt. Ausbau und Weiterentwicklung des Verbraucherschutzes in Europa ist der Bundesarbeitskammer (BAK) ein besonderes Anliegen.

Die BAK darf daher zu Punkt 8 „Insurance and Passenger Protection“ des Diskussionspapiers Stellung nehmen:

**Frage Q12: Would the insurance market be able to provide insurance coverage to air carriers in order to refund passengers for the sums paid and to cover the costs of repatriating passengers if the carrier is not able to operate the flight because of insolvency or revocation of its operating licence?**

**Frage Q13: Would additional insurance requirements be an appropriate instrument to protect passengers in such cases or are there other more effective and efficient means ?**

Die BAK kann die Bemühungen der EU-Kommission um eine Lösung des bestehenden Insolvenzrisikos bei Flugbuchungen für Konsumenten nur unterstützen. Mehrfach hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass die Liberalisierung des Flugmarktes zwar zur Gründung vieler neuer Fluglinien und damit zu einer für Konsumenten erfreulichen Ausweitung des Flugangebots geführt haben. Dem heftigen Wettbewerb innerhalb der Branche sind aber nicht alle Fluglinien gewachsen. Eine Reihe von Flugunternehmen ist daher auch in den vergangenen Jahren im In- und im Ausland insolvent geworden und vom Markt wiederum verschwunden. Dass weitere Konkurse folgen werden, gilt mehr als wahrscheinlich.

Ebenso positiv ist, dass sich die EU-Kommission gleichzeitig dem Problem der Zahlungsunfähigkeit einer Fluglinie infolge des Verlustes der Flugberechtigung in der EU oder einem Mitgliedsstaat widmet. Bei Verlust der Betriebsgenehmigung ohne gleichzeitiger Zahlungsunfähigkeit besteht zivilrechtlich betrachtet unserer Ansicht nach die Beförderungspflicht weiter, dh die Fluglinie hätte für eine entsprechende Ersatzbeförderung (durch ein anderes Flugunternehmen) zu sorgen.

Kunden sind ab der Zahlungsunfähigkeit bzw Insolvenz einer Fluglinie an das Konkursverfahren verwiesen. Abgesehen von den faktischen und sprachlichen Hürden einer Forderungsanmeldung im Ausland werden ihre Forderungen auf Rückzahlung der geleisteten Anzahlungen und ausbezahlten Ticketpreise damit in aller Regel nur aliquot erstattet. Bei einer bestimmten Kostenbelastung (zB durch Gerichtskosten) rechnet sich ausgehend von den heutigen Ticketpreisen ein solches Unterfangen kaum.

Schließlich existiert eine Insolvenzsicherungspflicht im Pauschalreisegeschäft gegenüber den Konsumenten. Das Fehlen einer solchen Absicherung beim reinen Flugbeförderungsvertrag ist nicht nachvollziehbar. Auch aus diesem Grund wären ähnliche Schutzmechanismen für Fluggäste wünschenswert.

Basierend auf den Erfahrungen der Implementierung der Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen in den Mitgliedsstaaten hat die EU-Kommission einige Parameter für eine solche Insolvenzsicherung entwickelt. Diese können uU auch für die Insolvenzsicherung von Fluglinien Anhaltspunkte bezüglich der Absicherbarkeit dieses Risikos liefern. Ausgehend davon sollte insbesondere geprüft werden, ob nicht ein breiterer Ansatz bezüglich der Sicherheitsgeber Vorteile bringt, die Insolvenzsicherung damit nicht ausschließlich über eine Versicherung erfolgen muss, sondern auch andere Sicherheitsgeber (zB Banken, etc) dafür in Frage kommen. Zudem wird bei der Insolvenzsicherung von Pauschalreiseveranstaltern auch verlangt, dass die Grundsätze des Binnenmarktes beachtet werden. Es müsste daher den Sicherheitsgebern freigestellt sein, ihre Dienste in allen Mitgliedsstaaten anzubieten bzw umgekehrt den Fluglinien, sich EU-weit mit einer passenden Insolvenzsicherung zu versorgen.

Eine Insolvenzversicherung scheint tatsächlich das am besten geeignete Instrument zur Gewährung eines umfassenden Schutzes für Flugpassagiere. Eine gleichwertige Sicherheit bietet nur ein gänzlichliches Vorauszahlungsverbot bei Flugbuchungen, dh wenn die Konsumenten erst nach der Erbringung der Beförderungsleistung den Ticketpreis bezahlen müssten. Die Bezahlung erst unmittelbar vor Reiseantritt würde das Insolvenzrisiko bzw allfällige Belastungen mit Zusatzkosten bei Verlust der Flugberechtigung für den Konsumenten lediglich minimieren: Nicht abgesichert blieben zB bei Eintritt des Ereignisses im Zeitraum zwischen Reiseantritt und Rückflug die Rückerstattung des Ticketpreises für den nicht konsumierten Rückflug sowie zusätzliche Kosten für einen neu zu buchenden Rückflug.

Vorstellbar ist letztlich auch eine Kombination gesetzlich geregelter Zahlungsmodalitäten und Insolvenzabsicherung: ZB könnte eine Zahlungspflicht des Konsumenten erst unmittelbar vor Reiseantritt und eine zusätzliche Insolvenzversicherungspflicht der Fluglinie für die Rückbringung des Fluggastes im Fall eines Konkurses oder bei Verlust der Betriebsgenehmigung normiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel  
Präsident



Johanna Ettl  
iV des Direktors