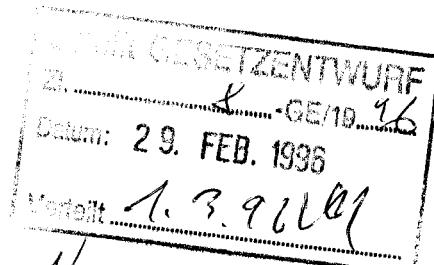


1/SN-8/ME

Präs. 1610-5/96

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1017 W i e n



Betrifft: Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes

Ich beeohre mich, anliegend 25 Ausfertigungen der vom Begutachtungssenat I am 26. Feber 1996 beschlossenen Stellungnahme des Obersten Gerichtshofes zu übermitteln.

Wien, am 28. Feber 1996
D r . S t e i n i n g e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Präs. 1610-5/96

Der Begutachtungssenat I des Obersten Gerichtshofes hat in der Sitzung am 26. Feber 1996 zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu Pr.ZI.58.502/28-7/95 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird, folgende

S t e l l u n g n a h m e

beschlossen:

I. Allgemeines:

Der Aufnahme der luftfahrthaftungsrechtlichen Bestimmungen in das Luftfahrtgesetz ist schon aus Gründen der Rechtsbereinigung zuzustimmen. Besonders zu begrüßen ist die in Aussicht genommene Anhebung der Haftungssummen auf ein europäisches Niveau. Positiv hervorzuheben ist auch, daß auf die Ersatzansprüche künftig das ABGB anzuwenden ist, womit - im Gegensatz zu den §§ 21 und 22 Luftverkehrsgesetz - in Hinkunft auch immaterielle Schäden, insbesondere Schmerzengeld, zu ersetzen sind.

Hinzuweisen ist allerdings darauf, daß der Entwurf in mehreren Bestimmungen bei der verweisenden Zitierung von Paragraphen sinnstörende Fehler enthält: So müßten im § 150 statt des § 150 der § 149 und im § 151 statt der §§ 150 und 151 die §§ 149 und 150 angeführt werden; im § 164 Abs 2 dürfte die Anführung des § 162 nicht richtig sein, während im § 164 Abs 3 statt des § 163 wohl der § 162 zitiert werden müßte; im § 165 schließlich müßte wohl richtig nicht auf § 150, sondern auf § 149 verwiesen werden. Im § 164 Abs 1 sollte es statt "aufgrund 1. und 2. Abschnittes" besser wohl "aufgrund des 1. und 2. Abschnittes" heißen.

II. Zu einzelnen Bestimmungen:

1. Zu § 146 Abs 1:

§ 146 Abs 1 verwendet den Begriff "Betrieb" eines Luftfahrzeuges usw und übernimmt damit die gleichlautende Formulierung im § 19 Abs 1 LuftVG und die entsprechende Formulierung im § 1 EKHG. Dieser Begriff führt aber insbesondere bei der in der Praxis viel häufiger zur Anwendung kommenden Bestimmung des § 1 EKHG immer wieder zu Schwierigkeiten. Zutreffend weisen die erläuternden Bemerkungen zum § 146 (Seite 4) darauf hin, daß dieser Begriff vom Gesetzgeber nicht im voraus erschöpfend festgelegt werden kann. Die in den Erläuterungen dann folgenden Ausführungen stellen auf die Fortbewegung des Luftfahrzeuges ab, mithin auf Schäden durch ein Luftfahrzeug, "das sich nicht in seiner absoluten Ruhestellung befindet". Eine solche Auslegung erscheint jedoch problematisch. Denn ein Unfall "beim Betrieb" wird auch dann anzunehmen sein, wenn durch die Gefahr von in Bewegung befindlichen Propellern oder des Rückstoßes von Düsenaggregaten ein Schaden entsteht (vgl Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht² II 484). Es wird auch die Ansicht vertreten, Luftfahrzeuge befänden sich beim Auftanken "im Betrieb" (Koziol aaO FN 5; vgl auch Apahty, Kommentar zum EKHG § 1 Rz 30), ebenso wie Unfälle durch die Explosion des Tanks als Unfälle "beim Betrieb" gewertet werden (Apathy aaO § 1 Rz 28). Um Unklarheiten bei der Auslegung des in Rede stehenden Begriffs zu vermeiden, sollte daher der dritte Satz der erläuternden Bemerkungen zu § 146 entfallen.

2. Zu § 149 Abs 1:

Im § 149 Abs 1 Z 1 wird der Haftungshöchstbetrag für Flugmodelle bis zu 20 kg Höchstgewicht festgelegt. Da es aber auch Flugmodelle mit einem größeren Höchstgewicht geben kann, sollte ein Haftungshöchstbetrag auch für derartige Flugmodelle erwogen werden.

3. Zu § 153:

Der § 153 entspricht dem bisherigen § 27 LuftVG. Hiezu hat schon Koziol (aaO 491) bemerkt, daß diese Regelung zwar im wesentlichen dem § 11 EKHG entspricht, sich aber hiervon durch die im deutschen Rechtsbereich gebräuchliche Wendung "verursacht" unterscheidet, wobei jedoch die Verursachung "nicht abstuferbar ist". Es sollte daher im § 153 eine dem § 11 EKHG angepaßte Formulierung verwendet werden, zumal bei der Ausgleichspflicht zwischen mehreren Schädigern die Frage des Verschuldens von entscheidender Bedeutung sein wird.

4. Zu § 158 Abs 3:

Die vorgeschlagene Formulierung "Die Haftung ... beträgt jedenfalls 25 000 S" könnte mißverstanden werden. Es sollte daher vor dem Betrag, so wie dies in den Abs 1 und 2 vorgesehen ist, das Wort "bis" eingefügt und die Bestimmung insgesamt besser wie folgt formuliert werden:

"(3) Der Luftfrachtführer haftet für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, jedenfalls bis 25 000 S gegenüber jedem Fluggast."

5. Zu § 159:

Ob im § 159 neben den §§ 148, 151 und 152 tatsächlich auch § 149 zitiert werden soll, erscheint zweifelhaft. Sollte für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag auch § 149 gelten, läge ein Widerspruch vor, weil nach § 149 Abs 3 die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person zwölf Millionen Schilling beträgt, während im § 158 Abs 1 derselbe Betrag aber als Mindesthaftung angeführt ist.

6. Zu § 160 Abs 1:

Gemäß § 160 Abs 1 haftet der Luftfrachtführer über die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes hinaus nur, wenn der Schaden von ihm oder einem seiner Leute vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist. Diese dem § 29 e LuftVG entsprechende Bestimmung, die eine unbeschränkte Haftung bei leichter Fahrlässigkeit ausschließt, erscheint sachlich nicht gerechtfertigt, würde sie doch dazu führen, daß die nur aus Gefälligkeit transportierten Geschädigten (siehe die erläuternden Bemerkungen zu § 146 Abs 3) besser gestellt sein könnten als solche, mit denen ein Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist (vgl Koziol aaO 496 f).

7. Zu § 175:

Die Regelung über das Inkrafttreten, die auch die unverändert bleibenden Abs 1, 2 und 3 wiedergibt und damit den Anschein erweckt, § 175 werde zur Gänze novelliert, könnte zu Mißverständnissen führen. Zweckmäßigerweise sollte nur das Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle festgelegt werden. Nur der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang auch bemerkt, daß das Luftfahrtgesetz schon in seiner derzeitigen Fassung (seit der Novelle BGBl 1993/898) Bestimmungen mit den Paragraphenbezeichnungen 146, 146a, 147 und 148 enthält, was bei der Numerierung der Paragraphen der in Aussicht genommenen neuen Teile X, XI und XII berücksichtigt werden müßte.

Wien, am 26. Feber 1996

Dr. Steininger