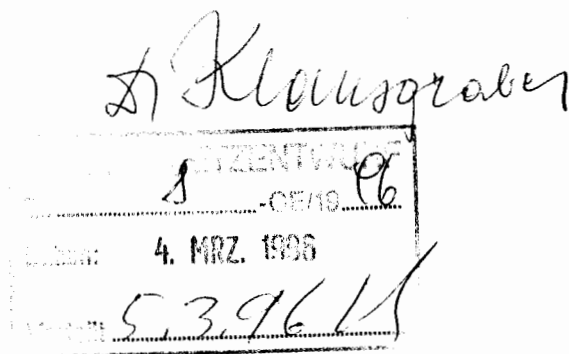


**austro**  
**CONTROL**

4/SN-8/ME

An das

Präsidium des Nationalrates  
ParlamentsdirektionDr. Karl Renner-Ring 3  
A-1010 WienUnser Zeichen  
RO 011-1/1-96Ihr Zeichen  
PrZl 58.502/28-7/95Bearbeiter  
Mag. Leidwein  
Dr. GottsteinTel. DW  
1502  
1505Fax DW  
1506Wien, am  
28.2.1996

Betrifft: Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes. Begutachtung.

Sehr geehrte Damen und Herren!

AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH erlaubt sich, Ihnen eine Stellungnahme zum Entwurf einer LFG-Novelle, PrZl 58.502/28-7/95 des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29.12.1995, zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen

AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH

  
Dr. Johannes Seiringer  
Vorstandsdirektor  
Dr. Karl Just  
Vorstandsdirektor

Anlage: Stellungnahme zum Entwurf (25-fach)

AUSTRO CONTROL Österreichische  
Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH  
Schnirchgasse 11  
A-1030 Wien  
Tel.: 43.1.79798\*0  
Fax: 43.1.79798 DW

Sitz: Wien, Firmenbuch: FN71000m  
Firmenbuchgericht: Handelsgericht Wien  
UID-Nummer: ATU37259408  
DVR: 0447277  
Bankverbindung: ÖPSK, BLZ 60.000  
Kto Nr. 90.005.503

AUSTRO

CONTROL

**Stellungnahme***A. Klausgruber*

zum Entwurf einer LFG-Novelle, PrZl 58.502/28-7/95 des BMöW vom 29.12.1995

Datum: 4. MRZ. 1996

Bestimmungen des LFG in der derzeit geltenden Fassungen werden mit "§ ... LFG", Bestimmungen in der Fassung des Novellenentwurfs mit "§ ... Entwurf" zitiert. Ziffern-, Seiten- und Paragraphenangaben ohne weitere Bezeichnung beziehen sich auf den Entwurf.

**A) Zu den luftfahrtverwaltungsrechtlichen Vorschriften****Zu Z 6 (Seite 2) - Luftfahrzeugregister**

In Z 6 des Entwurfes wird in § 16 LFG u.a. die "EWR-Konformität" in Absatz 2 hergestellt, wie dies bereits in § 106 LFG in Abs. 1 und 2, und zwar in anderer Weise - früher erfolgt ist.

Auf diese Regelung bezieht sich auch der Verweis in § 43 LFG (Voraussetzung der Ausbildungsbewilligung).

Im Zusammenhang mit dem Hauptwohnsitzgesetz (BGBl. Nr. 505/1994) bleibt es einer rechtspolitischen Entscheidung vorbehalten, ob der hier bezogene "Wohnsitz" im bisherigen Sinne verstanden werden oder (wie in unserem Formulierungsvorschlag) durch den restriktiveren Begriff "Hauptwohnsitz" ersetzt werden soll. Damit wäre ein Mindestmaß an "Naheverhältnis" zwischen einem Halter aus dem EWR-Raum bzw. dessen in Österreich registrierten Luftfahrzeuges und dem Inland gesichert, was für die technische Kontrollen bzw. behördliche Zugriffsmöglichkeit wesentlich erscheint.

Mit nachstehender Neuformulierung (die man auch in § 106 LFG gleichlautend übernehmen sollte,) würde auch vermieden, in Bezug auf eine juristische Person bzw. Personengesellschaft von "Staatsangehörigkeit" od. ä. zu sprechen. Zudem wären mit der nachstehenden Regelung des Abs. 2 Z 1 lit. d auch die bisher nicht berücksichtigten staatenlosen Halter erfaßt.

AUSTRO CONTROL Österreichische  
Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH  
Schnitzgasse 11  
A-1030 Wien  
Tel.: 43.1.7979810  
Fax: 43.1.79798 0W

Sitz: Wien, Firmenbuch: FN71000m  
Firmenbuchgericht: Handelsgericht Wien  
UID-Nummer: ATU37259408  
DVR: 0447277  
Bankverbindung: ÜPSK, BLZ 60.000  
Kto Nr. 90.005.503

Daher folgender Änderungsvorschlag (in Anlehnung an die diesbezügliche Regelung des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 126/1993 idgF):

"...

- (2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn **folgende Voraussetzungen erfüllt sind:**

**1. wenn der Halter:**

**a) eine natürliche Person und Angehöriger einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Angehöriger) ist und als Unternehmer seinen Hauptwohnsitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat;**

**b) eine Personengesellschaft ist, die ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat und mehr als 50 % ihrer persönlich haftenden Gesellschafter sowie alle zur Vertretung berechtigten Gesellschafter EWR-Angehörige sind. Stehen einer Personengesellschaft oder einer juristischen Person Anteilsrechte an einer Personengesellschaft zu, so haben diese die ihrer Rechtsform entsprechenden Voraussetzungen gemäß der vorstehenden Regelung oder lit c zu erfüllen;**

**c) eine juristische Person ist, die ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat, die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand, Aufsichtsrat) einschließlich des vorsitzenden EWR-Angehörige sind und die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 50 % EWR-Angehörigen zustehen; stehen Anteilsrechte einer juristischen Person oder einer Personengesellschaft zu, so haben diese die ihrer Rechtsform entsprechenden Voraussetzungen gemäß der vorstehenden Regelung oder lit b zu erfüllen;**

**d) nicht den vorstehenden lit. a bis c entspricht, seinen Hauptwohnsitz, Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat und das Luftfahrzeug nachweislich zur überwiegenden Verwendung im Inland bestimmt ist;**

2. wenn das Zivilluftfahrzeug in keinem anderen Staat registriert ist, und

3. ....

(3) Der Bundesminister für ..... "

### Zu Z 7 (Seite 3) (Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen)

Die beabsichtigte **Gleichschaltung der Widerrufsgründe** des § 19 LFG mit den Erteilungsvoraussetzungen beseitigt eine Ungereimtheit des LFG. Der Entwurfstext knüpft allerdings nur an die Zulassungsvoraussetzungen (§ 14 LFG) an; da das LFG die Voraussetzungen der Anerkennung in § 18 jedoch gesondert (und von den Zulassungsvoraussetzungen teilweise abweichend) regelt, sollte uE hinsichtlich des Widerrufs der Anerkennung auf die (bzw den Wegfall der) Anerkennungsvoraussetzungen abgestellt werden.

Bei dem sich aus dem Entwurf ergebenden Entfall des § 19 Satz 2 LFG (derzeitiger Wortlaut: *"Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben."*) handelt es sich laut telefonischer Mitteilung Dr. Prachner (BMöWV) um ein bloßes Redaktionsversehen. Auch in der geltenden Fassung des § 19 Satz 2 LFG ist allerdings unklar, **welche Dokumente** gemeint sind. Handelt es sich dabei nur um den Zulassungsschein (bei Widerruf der Zulassung) bzw den Anerkennungsbescheid (bei Widerruf einer Anerkennung) oder auch um weitere Dokumente, wie etwa das Lufttüchtigkeitszeugnis? UE sollte im Fall des Zulassungswiderrufs auch die Rückgabe des (in diesem Fall: österreichischen) Lufttüchtigkeitszeugnisses vorgeschrieben werden, und zwar unabhängig davon, ob der Zulassungswiderruf wegen Fehlens der Lufttüchtigkeit oder aus anderen Gründen erfolgt. Zweck der Rückgabepflicht ist ja, die weitere Verwendung des Luftfahrzeugs zu unterbinden; die Erreichung dieses Zwecks scheint jedoch v.a. bei Verwendung des Luftfahrzeugs im Ausland durch die bloße Einziehung des Zulassungsscheines weniger gewährleistet als bei Einziehung auch des Lufttüchtigkeitszeugnisses.

Schießlich halten wir es für zweckmäßig, wenn auch im Luftfahrtrecht eine "Ruhensbestimmung" entsprechend § 52 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) eingeführt wird, um nicht an jeden - etwa jahreszeitlich bedingten - Entfall des Versicherungsschutzes den Widerruf der Zulassung zu knüpfen.

Wir schlagen folgende Regelungen vor:

7. Der § 19 samt Überschrift lautet:

#### **“Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen**

**§ 19.** (1) Die Zulassung (§ 13) ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß § 14 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Zulassung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert. Gleichzeitig mit dem Widerruf der Zulassung ist die Rückgabe des Zulassungsscheines (§ 13 Abs 1) und der über die Lufttüchtigkeit ausgestellten Urkunden (§ 21 Abs 1 lit e) vorzuschreiben.

(2) Die Anerkennung der ausländischen Zulassung (§ 18) ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß § 18 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Anerkennung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert. Gleichzeitig mit dem Widerruf der Anerkennung ist die Rückgabe des Anerkennungsbescheids (§ 18) vorzuschreiben.”

7a. Nach § 19 wird folgender § 19a samt Überschrift eingefügt:

#### **“Hinterlegung der Luftfahrzeugdokumente**

**§ 19a.** (1) Der Halter eines gemäß §§ 13 und 14 zugelassenen Luftfahrzeuges kann den Zulassungsscheines (§ 13 Abs 1) und die über die Lufttüchtigkeit ausgestellten Urkunden (§ 21 Abs 1 lit e) für eine bestimmte, ein Jahr nicht übersteigende Zeit bei der Austro Control GmbH hinterlegen. In diesem Fall ist unabhängig vom Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 14 die Zulassung nicht zu widerrufen. Sie erlischt jedoch, wenn der Halter nicht bis längstens zwei Wochen nach Ablauf der bei der Hinterlegung bestimmten Frist den Antrag auf Ausfolgung des Zulassungsscheines und der über die Lufttüchtigkeit ausgestellten Urkunden beantragt hat.

(2) Der Zulassungsschein und die über die Lufttüchtigkeit ausgestellten Urkunden dürfen nur ausgefolgt werden, wenn das Bestehen einer Haftpflichtversicherung gemäß §§ 165 und 167 nachgewiesen wird.

(3) Von der Hinterlegung bis zur Ausfolgung des Zulassungsscheines und der über die Lufttüchtigkeit ausgestellten Urkunden darf das Luftfahrzeug nicht im Fluge verwendet werden.”

#### **Vor Z 9 (Seite 3) - zur Überschrift zum V. Teil**

Die Überschrift zum V. Teil des LFG lautet “Luftfahrthindernisse”. Tatsächlich regelt der V. Teil nicht nur die Luftfahrthindernisse (§§ 85-93 und § 95 LFG), sondern auch die Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung (§ 95 LFG) und Teilaspekte des Rechts der Flugsicherungsanlagen (§ 96 Abs 2 LFG; überdies § 96 Abs 1 Entwurf).

Die **zu enge Überschrift** sollte daher dem wahren Regelungsumfang des V. Teils angepaßt werden. Da das LFG derzeit das Recht der Flugsicherungsanlagen unsystematisch zersprengt sowohl im V. Teil als auch im VIII. Teil regelt, erstatten wir unten (neben kleineren Korrekturvorschlägen zur inneren Systematik des V. Teils) einen Vorschlag zur vollständigen Erfassung der Flugsicherungsanlagen im V. Teil; wir nehmen deshalb auch die Flugsicherungsanlagen in die vorgeschlagene Überschrift auf.

Die Überschrift zu § 85 LFG steht in direktem Zusammenhang mit der derzeitigen Überschrift des V. Teils. Die Änderung der einen erfordert auch eine Neufassung der anderen.

Wir schlagen folgende Ergänzung des Entwurfs vor:

‘8a. Die Überschrift zum V Teil lautet:

**“V. Teil: Luftfahrthindernisse; Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung; Flugsicherungsanlagen”**

8b. Die Überschrift zu § 85 lautet:

**“Luftfahrthindernisse”**

#### **Zu Z 10 (Seite 3) - Ausnahmegewilligungen**

Da eine Ausnahmegewilligung sowohl für die Errichtung als auch für die Erweiterung eines Luftfahrthindernisses erforderlich ist, ist es konsequent, nicht nur das Unterbleiben des Beginns der Errichtung des Hindernisses (binnen der Zweijahresfrist) zum Erlöschen der Ausnahmegewilligung führen zu lassen (§ 92 Abs 3 LFG), sondern auch das Unterbleiben des Beginns der Erweiterung (innerhalb dieser Zweijahresfrist) (§ 92 Abs 3 Entwurf).

Interpretationsbedürftig ist jedoch, wie sich der dritte im Entwurf vorgesehene Fall (Unterbleiben des **Beginns mit dem Betrieb des Luftfahrthindernisses innerhalb der Zweijahresfrist**) zu den anderen beiden Alternativen (betreffend die unterbliebene Errichtung bzw die unterbliebene Erweiterung) verhält. Da das LFG eine Betriebsbewilligung für Luftfahrthindernisse nicht kennt und der Entwurf daher die Zweijahresfrist auch hier an die Rechtskraft der Ausnahmegewilligung (also der Errichtungs- oder der Erweiterungsbewilligung) anknüpft, kann es uE nur um jene Ausnahmefälle gehen, in denen die Ausnahmegewilligung erst nachträglich - also nach Errichtung bzw Erweiterung des Luftfahrthindernisses - rechtskräftig erteilt wird. Denn nur in diesen Fällen kann der Bewilligungsinhaber die Zweijahresfrist nicht durch den Beginn mit der Errichtung (Erweiterung) wahren, sondern nur durch die Inbetriebnahme.

#### **Zu Z 11 bis 15 (Seite 3 f) - Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung:**

### **Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen; Beseitigungspflicht - und zu Z 27 (Seite 7) - Flugsicherungsanlagen**

Gegen die im Entwurf vorgesehene Neufassung der (derzeitigen) §§ 94 bis 96 LFG und des § 122 Abs 1 LFG besteht inhaltlich kein Einwand. Im (derzeitigen) § 122 Abs 1 LFG sollte jedoch der überholte Verweis auf § 6 Abs 2 des Fernmeldegesetzes 1949 ersetzt werden durch einen Verweis auf die Bestimmungen des **Fernmeldegesetzes 1993**.

Bei dieser Gelegenheit sollte jedoch zum einen die **Reihenfolge der §§ 94 und 95 LFG getauscht** werden. Derzeit sind die Luftfahrthindernisse in den §§ 85 bis 93 und in § 95 geregelt; § 94 regelt hingegen die Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung und spaltet daher den Regelungskomplex der Luftfahrthindernisse.

Zum anderen sollte auch die systematisch unbefriedigende **Zersplitterung der Regelungen über Flugsicherungsanlagen beseitigt** werden. Derzeit regelt § 96 Abs 2 LFG die Pflicht der Eigentümer von Gegenständen, die den Betrieb von Flugsicherungsanlagen stören können, diese Gegenstände zu beseitigen; weiters sieht die Bestimmung einen diesbezüglichen Kostenersatz und entsprechende Verfahrensregelungen vor. Nach dem Entwurf werden auch in § 96 Abs 1 Regelungen betreffend die Pflicht zur Beseitigung, Abänderung oder Kennzeichnung der Flugsicherungsanlagen selbst aufgenommen. Hingegen sind die Errichtung und der Betrieb der Anlagen in § 122 Abs 1 LFG geregelt. In Abs 2 dieser Bestimmung wiederum findet sich - thematisch ohne Bezug zu Abs 1 - die gesetzliche Grundlage der Flugsicherungsan- und Abfluggebührenverordnung.

UE sollte das gesamte Recht der Flugsicherungsanlagen im V. Teil geregelt werden. Der sachliche Zusammenhang zum Recht der Hindernisse und der Anlagen mit Störwirkung ist enger als jener zu den eigentlichen Flugsicherungs Vorschriften.

Die **Z 11 bis 13** des Entwurfs könnten demnach (unter Einschluß der im Entwurf vorgesehen inhaltlichen Änderungen) lauten:

‘11. Der § 94 samt Überschrift lautet:

#### **“Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen**

**§ 94.** (1) Der Eigentümer eines Luftfahrthindernisses ist verpflichtet, dieses auf seine Kosten zu kennzeichnen. Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung und die allfällige Beseitigung der Kennzeichnungen.

(2) Zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen gemäß Abs. 1 ist innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes der Flugplatzhalter von der zur Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständigen Behörde durch Bescheid zu verpflichten.

Innerhalb der Sicherheitszonen von Militärflugplätzen obliegt die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen dem Bundesminister für Landesverteidigung."

12. Der § 95 samt Überschrift lautet:

**"Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung"**

**§ 95.** (1) Die Errichtung, die Erweiterung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, die Austro Control GmbH und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jeweils nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung, mit der Erweiterung oder mit dem Betrieb der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird oder der Betrieb der Anlage länger als zwei Jahre geruht hat."

13. Nach § 95 wird folgender § 95a samt Überschrift eingefügt:

**"Flugsicherungsanlagen"**

**§ 95a.** Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr errichtet und betrieben werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn keine öffentlichen Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt oder von Personen oder Sachen, gefährdet sind. Die Bestimmungen des Fernmeldegesetzes 1993, BGBl. Nr. 908, bleiben unberührt."

Die Z 14 und 15 Entwurf bleiben nach unserem Vorschlag unverändert.

**Zu den Z 16 ff. (Seite 4 ff) - neue Begriffsdefinitionen im XVII. Teil**

Nach der bisherigen Begriffsbestimmung (§ 101 LFG) ist "Luftverkehrsunternehmen" der Oberbegriff und umfaßt "Luftbeförderungsunternehmen" und "Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen"; konsequent lautet die Überschrift des VII. Teiles gleichfalls "Luftverkehrsunternehmen".

Die geplante Novellierung trägt der (bereits eingetretenen) unmittelbaren Geltung der



Verordnung (EWG) Nr 2407/92 des Rates vom 23. 7.1992 Rechnung. Die VO 2407/92 regelt die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an "Luftfahrtunternehmen". Art 1 Abs 2 VO 2407/92 nimmt bestimmte Beförderungsleistungen (Beförderung mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Motorflugzeugen sowie Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen zwei verschiedenen Flughäfen verbunden ist) vom Geltungsbereich der Verordnung aus.

Daran knüpft die neue Begriffsbestimmung in § 101 idF des Novellenentwurfes an. Für die in den Geltungsbereich der VO 2407/92 fallenden Unternehmen wird verordnungskonform der Begriff "Luftfahrtunternehmen" eingeführt (§ 101 Z 1 Entwurf); jene Unternehmen, die eine Beförderungsbewilligung nach den innerstaatlichen Vorschriften besitzen, heißen (weiterhin) "Luftbeförderungsunternehmen".

Der Begriff "Luftverkehrsunternehmen" wird nunmehr als Oberbegriff für Luftfahrtunternehmen und Luftbeförderungsunternehmen definiert (§ 101 Entwurf). Die nach bisheriger Rechtslage gleichfalls unter diesen Begriff zu subsumierenden "Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen" fallen nicht mehr darunter.

UE ist diese Definitionsänderung nicht zwingend erforderlich. Für die Berücksichtigung der VO 2407/92 hätte es gereicht, zwischen Luftfahrtunternehmen (im Sinne der Verordnung) und Luftbeförderungsunternehmen zu unterscheiden und diese beiden Begriffe gemeinsam mit den Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen im Oberbegriff Luftverkehrsunternehmen zusammenzufassen. Der Gesetzgeber würde damit näher am bereits vertrauten Begriff "Luftverkehrsunternehmen" bleiben; die Überschrift zum VII. Teil könnte unverändert bleiben. Auch die (allerdings wohl wenigen) Vorschriften, in denen auf "Luftverkehrsunternehmen" Bezug genommen wird, müßten nicht oder zumindest nur geringfügig abgeändert werden (zB die Ausnahmebestimmung in § 2 Abs 1 Z 16 Gewerbeordnung). Zur Zusammenfassung der Begriffe "Luftfahrtunternehmen" und "Luftbeförderungsunternehmen" könnte der Gesetzgeber entweder einen neuen Begriff einführen (zB "Lufttransportunternehmen"; vergleiche Art 2 lit b VO 2407/92) oder auf die Bildung eines entsprechenden Oberbegriffs überhaupt verzichten: Soweit ersichtlich, wird der Begriff "Luftverkehrsunternehmen" mit dem neu definierten Gehalt sonst nur noch in § 103 Entwurf verwendet; dort könnte man ohne weiteres auch die beiden Teilbegriffe einsetzen.

Letztendlich besteht aber gegen die neue Begriffsbildung im Sinn des Entwurfes kein wirklich gewichtiger Einwand; für sie spricht, daß "Verkehrsunternehmen" auch im gewöhnlichen Sprachgebrauch kaum auf Fahrzeug-Vermietungsunternehmen bezogen wird. Der Gesetzgeber und die Verordnungsgeber müßten aber trachten, auch die entsprechenden **Begriffsverwendungen an anderen Stellen der österreichischen Rechtsordnung zu**

**aktualisieren.** Dies betrifft insbesondere die Bestimmung über die Unternehmensaufsicht in § 141 LFG und die Ausnahmenvorschrift in § 2 Gewerbeordnung, aber auch die Begriffsverwendungen in handelskammerrechtlichen Vorschriften, insbesondere etwa in § 5 Abs 1 Z 3 Fachgruppenordnung.

Nach Art I § 1 Abs 2 des BG über die Austro Control GmbH, BGBl Nr 898/1993, ist die Austro Control GmbH "ein Luftfahrtunternehmen". Die Bedeutung des Begriffs "Luftfahrtunternehmen" in dieser Bestimmung ist unklar. Jedenfalls kann es sich nicht um ein "Luftfahrtunternehmen" iSd § 101 Z 1 Entwurf und der VO 2407/92 handeln. Auch in diesem Punkt sollte uE eine Bereinigung erfolgen.

#### **Zu Z 16 (Seite 4) - Überschrift zum VII. Teil**

Die vorgesehene Überschrift würde "VII. Teil A. Luftverkehrsunternehmen" lauten und damit **zwei Gliederungsebenen zu einer** zusammenfassen. Wir schlagen stattdessen folgende Regelungen vor:

16. Die Überschrift zum VII. Teil lautet:

**"VII. Teil: Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeug-  
Vermietungsunternehmen"**

16a. Vor § 101 wird als Überschrift eingefügt:

**"A. Luftverkehrsunternehmen"**

#### **Zu Z 17 (Seite 5 f) - Neufassung der §§ 101 bis 103**

In § 101 Entwurf sollte anstatt der Wortfolge

"Unternehmen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit  
Luftfahrzeugen"

die Wortfolge

"Unternehmen zur Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht im  
gewerblichen Luftverkehr"

verwendet werden. Es handelt sich dabei um die in der VO 2407/92 (vgl deren Art 2 lit c, Art 3 Abs 3) und (teilweise) in § 102 Abs 1 Entwurf verwendete Formulierung. (Die wortgetreue Übernahme aus der VO 2407/92 rechtfertigt auch die nach den Legistischen Richtlinien an sich unerwünschte Kombination "und/oder").

In § 102 Abs 1 Entwurf fehlt ein **Hinweis auf die Gewerblichkeit** oder Gewerbsmäßigkeit als Voraussetzung der dort geregelten Genehmigungspflicht (Beförderungsbewilligungspflicht und

Austro Control GmbH - Seite 10

Betriebsaufnahmebewilligungspflicht). Die Bestimmung sollte daher mit der Wortfolge

“ § 102. (1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr, Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen.....”

beginnen. Unser Vorschlag übernimmt den in der VO 2407/92 verwendeten Begriff “gewerblich” aus Gründen der Einheitlichkeit. Da der hier zu regelnde Bereich aber von der VO 2407/92 gerade ausgenommen ist (Art 1 Abs 2 VO 2407/92), kann auch der bisher im LFG gebrauchte Begriff “gewerbsmäßig” verwendet werden.

Zu Z 23 (Siehe dazu die Bemerkungen zu Z 6 des Entwurfes)

In Abstimmung mit der von uns neuformulierten Regelung des § 16 Entwurf schlagen wir hier folgende Formulierung vor:

“§ 106. Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung

(1) Die Beförderungsbewilligung ist zu erteilen, wenn

**1. der Antragsteller:**

a) verlässlich und fachlich geeignet ist,

**b) eine natürliche Person und Angehöriger einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Angehöriger) ist und als Unternehmer seinen Hauptwohnsitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat;**

**c) eine Personengesellschaft ist, die ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat und mehr als 50 % ihrer persönlich haftenden Gesellschafter sowie alle zur Vertretung berechtigten Gesellschafter EWR-Angehörige sind. Stehen einer Personengesellschaft oder einer juristischen Person Anteilsrechte an einer Personengesellschaft zu, so haben diese die ihrer Rechtsform entsprechenden Voraussetzungen gemäß der vorstehenden Regelung oder lit c zu erfüllen;**

d) eine juristische Person ist, die ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat, die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand, Aufsichtsrat) einschließlich des vorsitzenden EWR-Angehörige sind und die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 50 % EWR-Angehörigen zustehen; stehen Anteilsrechte einer juristischen Person oder eine Personengesellschaft zu, so haben diese die ihrer Rechtsform entsprechenden Voraussetzungen gemäß der vorstehenden Regelung oder lit b zu erfüllen;

2. der Abschluß einer Versicherung gemäß §§ 166 und 167 nachgewiesen wurde."

### Zu Z 27 (Seite 7) - § 122

Nach unserem Vorschlag zu Z 11 bis 13 des Entwurfs finden sich die Regelungen betreffend Flugsicherungsanlagen nunmehr zur Gänze im V. Teil. In § 122 verbleibt die Verordnungsermächtigung hinsichtlich der Flugsicherungsgebühren. Die **Überschrift und die Absatzbezeichnungen** müssen daher angepaßt werden:

'27. Die Überschrift zu § 122 lautet:

**"Flugsicherungsgebühren"**

27a. § 122 Abs. 1 wird aufgehoben. Die Abs. 2 und 2a des § 122 enthalten die Absatzbezeichnungen 1 und 2.'

### B) Zu den luftfahrthaftungsrechtlichen Vorschriften

Nach dem Entwurf wird das Luftfahrthaftungsrecht als eigener (X.) Teil in das LFG eingefügt. Umfaßt sind sowohl haftungsrechtliche Vorschriften im engeren Sinn (1. und 2. Abschnitt) einschließlich zivilprozessualer Zuständigkeitsregelungen (3. Abschnitt) als auch versicherungsrechtliche Vorschriften (4. Abschnitt).

Die Zusammenfassung sowohl des luftfahrtverwaltungsrechtlichen Regelungsbereiches (also der auch bisher im LFG enthaltenen Vorschriften) und des Luftfahrthaftungsrecht (der neue X. Teil) in einem einheitlichen Gesetz entspricht zwar nicht dem System der Gesetzgebung im Kraftfahrrecht. Dort finden sich die kraftfahrverwaltungsrechtlichen Regelungen im KFG, die zivilrechtlichen Haftungsregelungen (insbesondere die Gefährdungshaftung) hingegen im EKHG; die versicherungsrechtlichen Vorschriften schließlich teils im KFG, teils im KHVG.

Die nunmehr im Luftfahrtrecht geplante Zusammenfassung ist aber zu begrüßen. Gerade in einem so speziellen Bereich wie dem Luftfahrtrecht sollte auch unter rechtssystematischen Gesichtspunkten nichts dagegen sprechen, zivil- und verwaltungsrechtliche Regelungen in einer Kodifikation zusammenzuschließen.

### Zum 1. Abschnitt (Haftung für Drittschäden) (Seite 7-10)

#### § 146 Abs 1

entspricht dem Einleitungssatz des derzeitigen § 19 Abs 1 LVG. Neu ist, daß nun neben dem Luftfahrzeug auch ausdrücklich der Betrieb eines Flugmodelles als Haftungsgrundlage angeführt wird. Der Begriff "Flugmodell" wird im LFG allerdings nicht definiert, sondern lediglich vorausgesetzt (vgl § 129 LFG).

Als Haftpflichtiger wird in § 146 Abs 1 Entwurf der "Halter des Luftfahrzeuges" genannt. Für Schäden aus Unfällen **beim Betrieb eines Flugmodells fehlt eine entsprechende ausdrückliche Regelung.**

Der letzte Halbsatz in § 146 Abs 1 könnte etwa lauten:

"..., so haftet der Halter des Luftfahrzeuges oder Flugmodelles für den Ersatz des Schadens".

Allerdings ist der Halterbegriff selbst im LFG nur in Bezug auf Luftfahrzeuge definiert (§ 13 Abs 2 LFG); der Begriff "Halter des Flugmodelles" muß in der Praxis - wohl analog zum sonstigen Halterbegriff - erarbeitet werden. Daran würde auch die denkbare Alternativlösung, in § 146 Abs 1 einfach den "Halter" (ohne Bezugnahme auf "Luftfahrzeug" und "Flugmodell") als Haftpflichtigen zu nennen, nichts ändern.

#### § 146 Abs 2

regelt die **Solidarhaftung mehrerer Halter**. Vorbild für die Bestimmung scheint § 8 Abs 2 EKHG zu sein. Dort ist jedoch klargestellt, daß sich die Solidarhaftung (und die individuelle Geltung der Haftungshöchstbeträge für jeden Halter) auf Unfälle bezieht, an denen mehrere Fahrzeuge beteiligt sind (und insofern auch mehrerer Halter haftpflichtig sind). Das EKHG regelt an anderer Stelle (§ 5 Abs 2 EKHG) auch den Fall , daß *ein* Fahrzeug den Schaden verursacht hat, dieses jedoch mehrere Halter hat (Mithalterschaft).

Im LFG fehlt eine ausdrückliche, gesonderte Haftungsregelung für den Fall der **Mithalterschaft** an einem Luftfahrzeug. Man könnte daher geneigt sein, auch den Unfall eines solchen Luftfahrzeuges unter § 146 Abs 2 Entwurf einzuordnen. Das würde einerseits zur

problemlosen Begründung einer Solidarhaftung der mehreren Mithalter (für die von ihrem gemeinsam gehaltenen Luftfahrzeug verursachten Schäden) führen. Zum anderen führt die Anwendung des § 146 Abs 2 Entwurf aber auch dazu, daß *jeder einzelne* der mehreren Mithalter bis zu den "für ihn maßgeblichen Haftungshöchstgrenzen" haften würde. Die Mithalterschaft an einem Luftfahrzeug würde das Haftungsrisiko (bezogen auf die Haftungshöchstsummen) daher vervielfachen.

UE würde die praktische Anwendung dieses Ergebnis wohl nicht hervorbringen; eine gesetzliche Klarstellung wäre aber doch zu begrüßen.

#### Zu § 149 (Haftungshöchstbeträge)

§ 149 Abs 1 Entwurf kann nur aufgrund seiner Überschrift ("Haftungshöchstbeträge") entnommen werden kann, daß die dort angeführten Beträge Obergrenzen bilden (und nicht fixe Haftungsbeträge); der Einleitungssatz sollte daher besser lauten:

"Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall nach diesem Abschnitt bis zu folgenden Beträgen:"

Weiters **fehlt eine Haftungsbegrenzung** für Unfälle von **Flugmodellen mit mehr als 20 kg** Höchstgewicht. Nach dem reinen Wortlaut des Entwurfs bestünde für solche Flugmodelle eine betragsmäßig unbeschränkte Gefährdungshaftung. Der Versuch, die Lücke durch Analogie zu schließen, führt nicht zu eindeutigen Ergebnissen: Sollen die in Z 2 bis 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge auch - gewichtsabhängig - für Flugmodelle gelten? Oder ist stets - gewichtsunabhängig - einfach die nächsthöhere Haftungsgrenze (17 Millionen S) heranzuziehen?

UE sollte schließlich anstatt der verwendeten Begriffe "**Höchstgewicht**" und "**Gewicht**" der Begriff

"höchstzulässige Abflugmasse"

verwendet werden.

#### Zu § 151 (Haftung für bestimmte Luftfahrzeuge)

In rechtstechnischer Hinsicht wäre es uE besser, statt "Luftfahrzeuge des Bundesheeres oder der Sicherheitsbehörden" die Wortfolge

"Militärluftfahrzeuge (§ 11 Abs. 2) oder Luftfahrzeuge der Sicherheitsbehörden"

zu verwenden.

**Zum 2. Abschnitt (Haftung aus dem Beförderungsvertrag)**

Von der strengen Gefährdungshaftung des 1. Abschnittes nimmt dessen § 146 Abs. 3 Entwurf im wesentlichen die Haftung für Schäden von Mensch und Sachen an Bord des Luftfahrzeuges aus. Für solche Schäden sieht der 2. Abschnitt - allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen - eine Haftung vor. Die hier getroffenen Haftungsbestimmungen sind - ähnlich wie die Vorgängerbestimmungen in §§ 29a ff LVG - sozusagen "zwischen" der Gefährdungshaftung nach dem ersten Abschnitt, der Haftung aus internationalen Beförderungen gemäß Warschauer Abkommen und den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Schadenersatznormen (die allerdings weitgehend ausgeschlossen werden) angesiedelt. Der Entwurf bleibt damit dem bisherigen System weitgehend treu.

**Zu § 156 (Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht)**

Während § 29a Abs 1 LVG dem Wortlaut nach die Haftung des Luftfahrzeughalters vorsieht, nennt der Entwurf als Haftpflichtigen den "Luftfrachtführer". Die Regelung im Entwurf entspricht dem deutschen LVG und im wesentlichen auch der Praxis zu § 29a Abs 1 LVG; sie ist zweifellos sinnvoller als eine Halterhaftung im Vertragshaftungsbereich.

Nach den Erläuterungen ist "Luftfrachtführer" derjenige, der als eine Vertragspartei mit einem Reisenden oder einem Absender oder mit einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Die Erläuterungen beziehen sich dazu auf Art I lit b des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen, BGBl 60/1966. Diese Bezugnahme ist nicht ganz zutreffend. In der zitierten Bestimmung wird nicht der Begriff "Luftfrachtführer", sondern der in diesem Zusatzabkommen verwendete Begriff "vertraglicher Luftfrachtführer" umschrieben. Der Begriff "Luftfrachtführer" war und ist im Warschauer Abkommen nicht eindeutig festgelegt; nach der kontinentaleuropäischen Auffassung wurde als Luftfrachtführer in der Regel derjenige verstanden, der den Luftbeförderungsvertrag geschlossen hat; im angelsächsischen Rechtskreis hingegen derjenige, der die Beförderung tatsächlich ausführte (vgl 794 BlgNR 10. GP, abgedruckt in *Halbmayer-Wiesenwasser*, Luftfahrtrecht I/1/2 Anm 0.2.1. [Seite 55]). Mit dem Zusatzabkommen von Guadalajara (auf das sich die Erläuterungen zum Entwurf beziehen) wurde der Begriffsstreit gerade nicht entschieden, sondern die beiden neuen Begriffe "vertraglicher Luftfrachtführer" und "ausführender Luftfrachtführer" eingeführt und im wesentlichen geregelt, daß beide Arten von Luftfrachtführern (mit kleinen Ausnahmen) gemäß dem Warschauer Abkommen haften.

Auch die Judikatur des OGH sieht im "Luftfrachtführer" im Sinn des Warschauer Abkommens sowohl denjenigen, der vertraglich die Beförderung als eigene Leistung verspricht, als auch

denjenigen, der die Luftbeförderung tatsächlich ausführt (OGH 27.8.1986, 8 Ob 561/86 - zit nach *Halbmayer-Wiesenwasser* aaO Anm 1.3.1. [Seite 58]).

Wir empfehlen daher, in den Erläuterungen die Wortfolge *"nach Art. I lit. b des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen, BGBl. Nr. 16/1966,"* zu streichen. Sofern auf das Guadalajara-Abkommen Bezug genommen werden soll, könnte dies durch einen in den Erläuterungen an den ersten Satz angefügten Satz erfolgen: *'Der Begriff entspricht damit dem Begriff "vertraglicher Luftfrachtführer" in Art. I lit. b des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen, BGBl. Nr. 16/1966.'*

### **Zu §§ 158 (Mindesthaftung) und 159 (anzuwendende Vorschriften)**

§ 158 Entwurf trägt die Überschrift **"Mindesthaftung"**. Abs 1 läßt den Luftfrachtführer im Fall eines Personenschadens *"für jede Person jedenfalls bis zu einem Betrag von zwölf Millionen Schilling"* haften; der zweite Absatz trifft eine entsprechende Regelung für Schäden an beförderten Sachen (Haftung *"jedenfalls bis zu einem Betrag von 480 S pro Kilogramm"*). Der dritte Absatz ist abweichend formuliert: die Haftung für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, beträgt *"jedenfalls 25.000 S gegenüber jedem Fluggast"*.

§ 159 Entwurf erklärt (ua) den § 149 (Regelung der Haftungshöchstbeträge im Gefährdungshaftungsabschnitt) anwendbar.

Die Regelungen bereiten **erhebliche Auslegungsschwierigkeiten**. Aus der Überschrift *"Mindesthaftung"* (im Gegensatz zu bspw *"Haftungshöchstbeträge"* zu § 149 Entwurf) könnte man zunächst schließen, der Luftfrachtführer habe in den einzelnen aufgezählten Fällen unabhängig von der tatsächlichen Schadenshöhe mindestens die angeführten Beträge als Ersatz zu leisten. Das widerspräche allerdings dem Prinzip des österreichischen Schadenersatzrechts, Ersatz nur in Höhe der eingetretenen Schäden leisten zu lassen. Der in den Abs 1 und 2 gewählte Wortlaut *"bis zu einem Betrag"* spricht denn auch eindeutig dafür, die dort angeführten Beträge als Obergrenzen (allerdings: wovon?) zu deuten.

Der Wortlaut des Abs 3 erlaubt diese Deutung freilich nicht; hier soll die Haftung *"jedenfalls 25.000 S gegenüber jedem Fluggast"* betragen. Soll demnach einem Fluggast dessen Tasche im Wert von S 2.000,--- durch eine Ungeschicklichkeit einer Flugbegleiterin beschädigt (zB zerkratzt) wird, *"jedenfalls"* Ersatz von S 25.000,-- geleistet werden?

Die Erläuterungen geben keinen Aufschluß über die unterschiedliche Formulierung der Abs 1 und 2 gegenüber Abs 3. Es mag sich um ein Redaktionsversehen in Abs 3 handeln; auch derzeit regelt § 29c Abs 3 LVG eindeutig einen Haftungshöchstbetrag (und keinen



pauschalisierten Schadenersatzbetrag) hinsichtlich der vom Fluggast mitgeführten Gegenstände.

Weit schwerer lösbar ist die Frage, was § 158 Entwurf überhaupt regeln soll. Was bedeutet die in der Überschrift genannte "Mindesthaftung" und wie verhält sie sich zu den (in § 159 Entwurf verwiesenen) Haftungsbeschränkungen des § 149 Entwurf? Den Erläuterungen ist zu entnehmen, daß mit "Mindesthaftung" ein vertraglich nicht reduzierbarer Haftungsbereich umschrieben werden soll; es soll den Luftverkehrsunternehmen jedoch offenstehen, *"freiwillig eine über diese Beträge hinausgehende Haftung zu übernehmen, wie dies schon jetzt von vielen Unternehmen getan wird"* (Erläuterungen S 6).

Die Möglichkeit, vertraglich eine über die gesetzlichen Beträge hinausgehende Haftung zu übernehmen, ergibt sich ohnedies aus der Vertragsfreiheit iVm § 161 Entwurf (der nur eine vertragliche Einschränkung, nicht aber eine Ausdehnung der Haftung nichtig erklärt). Einer ausdrücklichen Anordnung einer "Mindesthaftung" bedarf es dazu nicht.

Im Grunde wäre **§ 158 Entwurf nur in einem Haftungssystem verständlich, das keine gesetzlichen Haftungshöchstbeträge kennt** (wie etwa im allgemeinen Schadenersatzrecht des ABGB); dort kann eine derartige Vorschrift dem Versuch, die unbeschränkte Haftung vertraglich auszuschließen bzw zu reduzieren, Schranken setzen. Das System der Haftung aus dem Beförderungsvertrag sieht aber ohnedies (vertraglich nicht reduzierbare) Haftungshöchstbeträge vor: Der Entwurf übernimmt zwar nicht § 29c LVG und regelt insb im gegenständlichen § 158 keine Haftungshöchstbeträge (die Formulierungen dort lauten nicht "nur bis zu ...", sondern [jedenfalls in Abs 1 und 2] "jedenfalls bis zu"), verweist jedoch auf § 149 Entwurf.

Dies führt allerdings dazu, daß nach dem Entwurf **kein individueller (gesetzlicher) Haftungshöchstbetrag** für Fracht und vom Fluggast mitgeführte Gegenstände mehr besteht - anders als derzeit nach § 29c Abs 2 und 3 LVG. Denn § 158 Entwurf sieht, wie bereits gesagt, überhaupt keine Haftungshöchstbeträge vor; der in § 159 verwiesene § 149 Entwurf wiederum kennt zwar gewichtsabhängige Obergrenzen für die gesamte Haftungssumme aus einem Unfall (Abs 1), einen Verteilungsschlüssel zwischen Sachschäden und Personenschäden (Abs 2) und eine Beschränkung des Schadenersatzes für jede verletzte Person auf maximal 12 Millionen S (Abs 3), nicht aber Einzelgrenzen für die Sachschadenshaftung. Diese ist daher nur durch die Summengrenzen des § 149 Abs 1 iVm Abs 2 Entwurf begrenzt.

Nicht eindeutig geregelt ist auch, ob bei einem Unfall mit einer Vielzahl schwerer Personenschäden die **Gesamtsummengrenzen** in § 149 Abs 1 (iVm Abs 2) Entwurf **oder die individuelle "Mindesthaftung"** nach § 158 Entwurf **ausschlaggebend** sind. Die Worte "jedenfalls" in § 158 Abs 1 Entwurf und "im übrigen" in § 159 Entwurf legen nahe, die

individuellen Grenzen als maßgeblich anzusehen; im Katastrophenfall haftet daher der Luftfrachtführer über die Grenzen des § 149 Abs 1 Entwurf (also über 700 Millionen S) hinaus.

#### **Zu § 159 (Anzuwendende Vorschriften)**

Die Bestimmung ordnet an, daß auf die Haftung des Luftfrachtführers "im übrigen die §§ 148, 149, 151, 152 und sinngemäß 153 anzuwenden" sind. Der Verweis auf § 148 (Mitverschulden des Geschädigten), 151 (Sonderregelung für Luftfahrzeuge des Bundesheeres [bzw Militärluftfahrzeuge; vgl oben zu § 151] oder der Sicherheitsbehörden) und 152 (Anzeigepflicht) bereitet technisch keine Schwierigkeiten. (Inhaltlich stellt sich allerdings die Frage, warum LFZ des Bundesheeres oder der Sicherheitsbehörden auch im Rahmen der Haftung aus dem Beförderungsvertrag anders - nämlich ohne Betragsbeschränkung - behandelt werden als sonstige LFZ.)

Auf die Fragen im Zusammenhang mit dem Verweis auf § 149 Entwurf wurde bereits eingegangen (s.o. zu §§ 159 und 159).

Problematisch ist auch die Anordnung der "sinngemäßen" Anwendung des § 153 Entwurf (Rückgriffs- und Ausgleichsansprüche). Geht es um die Aufteilung im Innenverhältnis, wenn mehrere Luftfrachtführer dem Fluggast (bzw bei Beschädigung von Luftfracht: dem Berechtigten) gegenüber haften? Oder geht es um den Fall, daß die Fluggast- oder Sachschäden durch einen Luftfahrtunfall unter Beteiligung mehrerer Luftfahrzeuge entstehen? Wenn ja, welche Schadenstragungskriterien sind § 153 Entwurf für derlei Fälle zu entnehmen?

#### **Zu § 162 (Haftung nach internationalen Abkommen)**

Die Bestimmung stellt zunächst klar, daß auf internationale Beförderungen das Warschauer Abkommen (idF des Abkommens von Den Haag) oder das Zusatzabkommen von Guadalajara (nach Maßgabe deren Anwendungsbereiche) anzuwenden sind (so schon bisher § 29h LVG).

Neu ist, daß das betreffende Übereinkommen "mit der Maßgabe (gilt), daß § 158 anzuwenden ist". Die Erläuterungen führen dazu aus, daß bislang eine Änderung der viel zu geringen Summen im Warschauer Abkommen nicht erfolgt sei, weshalb die weitaus höheren Haftungsbeträge des § 158 anwendbar sein sollen; die Luftverkehrsunternehmen hätten sich schon bisher in verschiedenen zwischen ihnen abgeschlossenen Übereinkommen verpflichtet, freiwillig eine höhere Haftung zu übernehmen.

Läßt man die völkerrechtlichen Implikationen dieser Bestimmung beiseite, bleibt doch ein Anwendungsproblem: Die Haftungsbeschränkungen in Art 22 Warschauer Abkommen bestehen aus Haftungshöchstbeträgen. Demgegenüber enthält § 158 Entwurf keine Haftungshöchstbeträge, sondern nicht unterschreitbare Beträge (s.o.). Auf § 149 Entwurf

*Austro Control GmbH - Seite 18*

verweist § 162 (anders als § 159) Entwurf jedoch nicht. Sollen für internationale Beförderungen keinerlei (gesetzliche) Haftungshöchstbeträge mehr gelten (so daß die Haftungsbeschränkung nur mehr vertraglich - bis zu den durch § 158 Entwurf gezogenen Schranken - erfolgt)?

#### **Zum 4. Abschnitt (Versicherungen)**

##### **Zu § 165 (Versicherung für Drittschäden)**

§ 165 Entwurf normiert eine Pflicht zur Versicherung des sich aus § 146 Entwurf (Drittschadenshaftung) - unter Bedachtnahme auf die Haftungshöchstbeträge nach § 149 Entwurf - ergebenden Haftpflichtrisikos. Anders als den §§ 59, 62 KFG ist der Entwurfsbestimmung aber der konkrete Geltungsbereich der Versicherungspflicht nicht zu entnehmen. Die Erläuterungen weisen darauf hin, daß der Versicherungsnachweis in verschiedenen Verfahren (zB Zulassung nach § 14 LFG; Bewilligung gem § 1 GÜV ua) überprüft werde. UE wäre es jedoch begrüßenswert, die einzelnen Fälle der Versicherungspflicht im vorliegenden 4. Abschnitt des X. Teils LFG zu regeln.

Die derzeitige Technik, die Festlegung der konkreten Versicherungspflicht den einzelnen Bewilligungs- oder Zulassungsvorschriften (und damit -verfahren) zu überlassen, kann auch zu ungewollten Lücken führen. So scheint fraglich, woraus sich etwa die Versicherungspflicht für (nicht gewerbsmäßig verwendete) Fallschirme ergibt, ist doch für diese in der ZLLV 1995 keine individuelle Zulassung vorgesehen.

##### **Zu § 166 (Fluggast-Unfallversicherung)**

Ausgehend davon, daß im (bereits mit Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes 1957) aufgehobenen 4. Unterabschnitt des Luftverkehrsgesetzes die "Haftung und Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen" geregelt war, wird angeregt, eine solche im Zuge der generellen Neuregelung der Verisicherungspflichten auch für Zivilluftfahrerschulen (wieder) einzuführen. Dies wäre sowohl im Interesse der geschädigten Flugschüler bzw. in Ausbildung stehenden Piloten als auch der Inhaber dieser Schulen gelegen und brächte im Schadenfall für beide Seiten Vorteile. Da im Vergleich zu einem Fluggast der Auszubildende freiwillig ein unvergleichlich größeres Risiko eingeht und in die Führung des Luftfahrzeuges selbst eingebunden ist, erscheint eine reduzierte Versicherungssumme gerechtfertigt.

Denkbar wäre folgende Regelung in einem zu ändernden § 166 des Entwurfes:

### **“Unfallversicherung**

§ 166. (1) ....

**(2) Wird ein Flugschüler oder ein in Ausbildung stehender Pilot während der Ausbildung bei einem Unfall entweder an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, ist die Zivilluftfahrschule verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Die Zivilluftfahrschulen sind verpflichtet, die Flugschüler gegen solche Unfälle zu versichern. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit sechs Millionen Schilling. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadenersatz. Näheres wird durch Verordnung bestimmt“.**

### **Zu § 167 (Versicherer)**

Wortlaut bzw grammatikalische Interpretation der Entwurfsbestimmung lassen zunächst annehmen, daß nur solche Versicherungen, auf die (nach IPR-Regeln) österreichisches Recht anzuwenden ist, bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer abzuschließen sind (während dies bei Versicherungen, auf die österreichisches Recht nicht anzuwenden ist, nicht der Fall ist).

Die Entwurfsbestimmung orientiert sich an § 59 KFG (vgl Erläuterungen S 7). Diese kraftfahrrechtliche Bestimmung ist zwar ähnlich formuliert (und würde daher ebenso die dargestellte Interpretation erlauben). Aus § 61 Abs 1 Satz2 KFG ergibt sich jedoch indirekt, daß eine Versicherung bestehen muß, auf die österreichisches Recht anzuwenden ist. Dies entspricht auch dem Zweck der Bestimmung. Dementsprechend werden wir im Rahmen der uns obliegenden Prüfung des Bestehens der erforderlichen Versicherungen (insb im Zulassungsverfahren) auch § 167 interpretieren.

Nimmt man den Preis einer Abweichung in der Formulierung gegenüber der kraftfahrrechtlichen Bestimmung in Kauf, könnte § 167 Entwurf klarstellend lauten:

**“ § 167. Der Versicherungspflicht nach §§ 165 und 166 wird nur durch Versicherungen entsprochen, auf die österreichisches Recht anwendbar ist und die bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer abgeschlossen sind.“**

### **Zu § 169 (Versicherungsnachweis)**

Nach der Bestimmung ist der Versicherungsnachweis im Luftfahrzeug mitzuführen und "jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde vorzulegen". Der Auffassung der Entwurfserläuterungen, unter Aufsichtsbehörde seien "nicht nur die Austro Control GmbH und der BMöWV, sondern auch die Flugsicherungsorgane (§ 119 lit e) zu verstehen", können wir nicht beipflichten. Ein Flugsicherungsorgan ist nicht "Aufsichtsbehörde". Allenfalls kann diskutiert werden, ob ein Flugsicherungsorgan als "Organ der Aufsichtsbehörde" anzusehen ist, wenn nämlich Austro Control GmbH selbst Aufsichtsbehörde ist. Gerade diese - von den Erläuterungen ohne nähere Begründung bejahte - Annahme ist jedoch äußerst zweifelhaft. Die bloße Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben durch Austro Control GmbH macht diese ebensowenig zur "Aufsichtsbehörde" wie ihre Kompetenzen als Zulassungsbehörde. Der Begriff "Aufsichtsbehörde" entstammt dem Recht der Unternehmensaufsicht (vgl § 141 LFG). Es ist fraglich, ob man dem Begriff die von den Erläuterungen gewünschte extensive Interpretation ohne weitere Grundlage (als den Entwurfserläuterungen selbst) zuteil werden lassen kann.

UE sollte weiters eine dem § 61 Abs 1 KFG entsprechende Bestimmung im LFG eingefügt werden.

Wir schlagen folgende Formulierung vor:

### **"Versicherungsnachweis**

**§ 169.** (1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen binnen fünf Tagen nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung (§ 165) oder Unfallversicherung (§ 166) eine Bestätigung über die Übernahme dieser Verpflichtungen, den Versicherungsnachweis, kostenlos auszustellen. Auf dem Versicherungsnachweis ist anzugeben, daß auf den Versicherungsvertrag österreichisches Recht anzuwenden ist.

(2) Der Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung gemäß § 165 und, soweit erforderlich, die Versicherung gemäß § 166 ist im Luftfahrzeug mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH und sonstigen, mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit e) betrauten Personen (§ 120) vorzulegen."

Problematisch ist auch hier die bereits oben (zu § 165 Entwurf) angesprochene Versicherungspflicht für Fallschirme und Hänge- und Paragleiter. Hat der einzelne Fallschirmspringer den Versicherungsnachweis mitzuführen? Kommt dem Österreichischen Aero Club eine Kompetenz zur Überwachung (wenn ja: auf welcher Grundlage?) zu?

### **Zu § 170 (Anzeigepflicht)**

§ 158 c Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz regelt für Pflicht-Haftpflichtversicherungen die

Frage, inwieweit bzw ab wann das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses dem Geschädigten Dritten gegenüber vom Versicherer geltend gemacht werden kann. Die Bestimmung sieht vor, daß ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, in Ansehung des Dritten erst mit Ablauf eines Monats wirkt, nachdem der Versicherer diesen Umstand der hiefür zuständigen Stelle angezeigt hat. Das Gleiche gilt, wenn das Versicherungsverhältnis durch Zeitablauf endet. Der Lauf der Frist beginnt nicht vor der Beendigung des Versicherungsverhältnisses.

§ 170 Entwurf normiert hingegen eine Anzeigepflicht nicht nur des Versicherers sondern auch des Versicherungsmaklers und des versicherten Halters. Die Frage ist nun, wie die versicherungsrechtlichen Folgen nach § 158c Abs 2 VersVG zu beurteilen sind, wenn nicht der Versicherer selbst, sondern einer der beiden anderen Anzeigepflichtigen die Anzeige erstattet. Da die beiden Bestimmungen unterschiedliche Regelungsziele haben, bleibt uE § 158c Abs 2 VersVG unverändert wirksam. Die bloße Anzeige etwa des Halters über die Beendigung des Versicherungsverhältnisses löst daher den Lauf der einmonatigen Nachhaftungsfrist nicht aus. Kommt es nach Ablauf eines Monats nach Anzeige (durch den Halter oder den Versicherungsmakler) zu einem Unfall, so haftet der Versicherer dennoch Dritten gegenüber. Sollte hingegen mit § 170 Entwurf das Gegenteil bezweckt sein, sollte dies ausdrücklich klargestellt werden.

Sinnvoll - insbesondere im Hinblick auf Überwachungsaufgaben der ACG als Zulassungsbehörde - wäre es auch, die Mitteilungspflicht auf jede Art von Beendigung auszudehnen, also auch auf die Beendigung durch Fristablauf bei der befristeten Versicherung. Die Wortfolge "vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende" sollte daher gestrichen werden. Gleichzeitig könnte folgender zweiter Absatz zur Klarstellung angefügt werden:

" § 170. (1) .....

(2) Wurde der zuständigen Behörde im Zusammenhang mit dem Nachweis einer auf bestimmte Zeit abgeschlossenen Versicherung zur Kenntnis gebracht, daß und wann das Versicherungsverhältnis abläuft, so gilt dies nicht als Anzeige im Sinn des § 158c Abs 2 VersVG.

**C) Zum XI. Teil (Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen) (Seite 15 ff):**

**Zu § 171**

UE sollte die bisherige **Überschrift** zu § 146 LFG (nunmehr § 171 Entwurf) nicht ersatzlos entfallen. Wir schlagen als Überschrift vor:

**„Strafbestimmungen**

**§ 171. (1) Wer**

..... “

Nach § 1 Abs 2 Luftverkehrsregeln 1967 (LVR) finden die Bestimmungen dieser Verordnung auch Anwendung auf Luftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind.

Um der aus dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt ableitbaren Pflicht zur Effektuierung dieser Vorschrift nachzukommen, müßte ein Verstoß gegen LVR-Regeln mit einem bzw an Bord eines österreichischen Luftfahrzeuges auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes strafbar gestellt werden. Dies ist nach der geltenden Formulierung des § 146 LFG (bzw § 171 Entwurf) nicht der Fall. UE sollte daher in § 171 Entwurf eine - zulässige - Abweichung von § 2 Abs 1 VerwaltungsstraftG (VstG) normiert werden.

Wir schlagen vor, in § 171 Entwurf folgenden dritten Absatz anzufügen:

“ (3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn der Täter zwar nicht im Inland, jedoch an Bord eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) gehandelt hat oder hätte handeln sollen.”

Eine ausdrückliche Beschränkung der “Auslandstaten” auf jene Fälle, in denen die österreichischen Rechtsvorschriften nicht durch die Anwendbarkeit ausländischer Vorschriften verdrängt wird, erübrigt sich uE: Schränkt die jeweilige Sachregelung ihren Geltungsbereich entsprechend ein (vgl etwa § 1 Abs 2 LVR), so kann begrifflich nicht der österreichischen Vorschrift zuwidergehandelt werden.

Sollte eine entsprechende Regelung auf Gesetzesebene eingeführt werden, müßte allerdings auch § 75 LVR (Strafbestimmungen) angepaßt werden.

**Zu §§ 172 (Besondere Sicherungsmaßnahmen) und 173 (Verzeichnis der Bestrafungen)**

Die sich aus der Einfügung des X. Teils (Haftungsrecht) ohnedies ergebende Änderung der Paragraphenbezeichnungen sollte uE zum Anlaß genommen werden, die Reihenfolge der beiden Regelungen umzukehren, sodaß die Bestimmung "Verzeichnis der Bestrafungen" nunmehr als § 172 im Anschluß an die Strafbestimmungen (§ 171 Entwurf) und vor die als § 173 zu regelnden "Besondere Sicherungsmaßnahmen" eingeordnet wird.

**D) Zum XII. Teil (Schlußbestimmungen)****Zu § 175 (Inkrafttreten)**

Soweit die vorstehenden Vorschläge ganz oder teilweise übernommen werden sollten, müßten die Paragraphenbezeichnungen in § 175 Abs 4 Entwurf entsprechend berichtigt bzw ergänzt werden.

Im übrigen erachten wir die Bestimmung hinsichtlich des Inkrafttretens des § 122 Abs 1 Entwurf (= § 95a nach unserem Vorschlag) betreffend Flugsicherungsanlagen für interpretationsbedürftig. Fraglich ist, ob nach § 175 Abs 4 Entwurf auch jene Flugsicherungsanlagen der neuen Bewilligungspflicht unterliegen, die nach dem bisherigen Verfahren geprüft (aber mangels entsprechender Kompetenz nicht ausdrücklich bewilligt) wurden und längst errichtet sind und betrieben werden. UE kann sich die Bewilligungspflicht nur auf neu (i.e. nach Inkrafttreten der Novelle) zu errichtende Anlagen beziehen. Eine **Klarstellung** im Gesetz wäre jedoch begrüßenswert.

AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH

  
Dr. Johannes Seiringer  
Vorstandsdirektor

Dkfm. Karl Just  
Vorstandsdirektor