

---

**6807 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates**

---

# **Bericht**

## **des Ausschusses für Verkehr, Innovation und Technologie**

### **über den Beschluss des Nationalrates vom 10. Juli 2003 betreffend ein Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr samt Erklärung**

Der internationale Luftbeförderungsvertrag und insbesondere die Haftung des Luftfrachtführers ist im Warschauer Abkommen von 1929 geregelt, das durch eine Reihe von Protokollen geändert und ergänzt worden ist. Wegen der verschiedenen Mitgliedstände der verschiedenen internationalen Instrumente ist dieses System unübersichtlich geworden. Darüber hinaus ist die Regelung der Haftung für Personenschäden nicht mehr zeitgemäß.

Wichtige Teile des Abkommens (Haftung des Luftfrachtführers für Personenschäden und Regelung des Gerichtsstandes) fallen in die Zuständigkeit der EG. Im Hinblick auf die gemischte Zuständigkeit ist beabsichtigt, dass die EG das Übereinkommen zugleich mit den noch fehlenden Ratifikationen bzw. Beitritten von EU-Mitgliedstaaten ratifiziert.

Mit dem Beitritt übernimmt Österreich für den internationalen Luftransport ein Vertrags- und insbesondere Haftungsregime, das dem Reisenden eine angemessene haftungsrechtliche Position verleiht und dessen internationale einheitliche Geltung absehbar ist.

Der vorliegende Beschluss des Nationalrates, der alle Instrumente des Warschauer Systems zusammenfasst, regelt die Hauptaspekte des Vertrages zur internationalen Beförderung von Reisenden und deren Reisegepäck sowie von Frachtgut, die Beförderungsdokumente, vor allem die Haftung des Luftfrachtführers (für Tod und Körperverletzung unabhängig von einem Verschulden bis 100 000 Sonderziehungsrechte; soweit der Schaden höher ist, kann der Luftfrachtführer beweisen, dass ihn oder seine Leute kein Verschulden trifft), die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen durch den Reisenden oder den Absender der Fracht gegen den Luftfrachtführer (Gerichtsstandsregelung) und die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Luftbeförderung.

Zwischen den Vertragsstaaten verdrängt das Übereinkommen (automatisch) die Regeln des Warschauer Systems.

Zu dem Übereinkommen soll seitens der Republik Österreich eine Erklärung gemäß Art. 57 des Übereinkommens abgegeben werden, derzufolge staatliche und militärische Flüge vom Anwendungsbereich ausgenommen sind.

Der gegenständliche Staatsvertrag ist gesetzändernd und gesetzesergänzend, enthält aber keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen; er hat auch nicht politischen Charakter.

Eine Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 50 Absatz 1 zweiter Satz B-VG ist nicht erforderlich, da keine Angelegenheiten, die den selbständigen Wirkungsbereich der Länder betreffen, geregelt werden.

Dem Nationalrat erschien bei der Genehmigung des Abschlusses des vorliegenden Staatsvertrages die Erlassung von besonderen Bundesgesetzen im Sinne des Artikel 50 Absatz 2 B-VG zur Überführung des Vertragsinhaltes in die innerstaatliche Rechtsordnung nicht erforderlich.

Der Ausschuss für Verkehr, Innovation und Technologie stellt nach Beratung der Vorlage am 21. Juli 2003 mit Stimmeneinhelligkeit den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2003 07 21

**Engelbert Weilharter**

Berichterstatter

**Wilhelm Grissemann**

Vorsitzender