

206 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates X. GP.

Bericht des Justizausschusses

über die Regierungsvorlage (50 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Haftungshöchst- grenzen im Luftverkehrsrecht erhöht werden.

Durch das Luftfahrtgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, ist der größte Teil der luftfahrtrechtlichen Vorschriften, die aus dem deutschen Rechtskreis stammten, durch österreichische Vorschriften ersetzt worden. Aufrecht geblieben sind aus dem Luftverkehrsrecht die Bestimmungen über die Haftpflicht und die Versicherungen.

Die Neuordnung des gesamten Haftpflichtrechts in der Luftfahrt ist nicht nur deshalb erforderlich, weil die bestehengebliebenen Vorschriften nur einen Torso darstellen, sondern weil vor allem eine Reihe von wesentlichen sachlichen Erneuerungen vorzunehmen ist. Eine solche Neuordnung bedarf jedoch einer sehr gründlichen Prüfung und einer rechtsvergleichenden Betrachtung, die längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

Dagegen ist eine Erhöhung der im Luftverkehrsgesetz vorkommenden mehreren Haftungshöchstgrenzen schon heute deshalb notwendig, weil Österreich nunmehr dem internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) beigetreten ist. Da nun die Haftungshöchstgrenzen, die das Warschauer Abkommen vorsieht, bedeutend höher sind als die des innerösterreichischen Luftverkehrsrechts, ergibt sich eine ungleiche Behandlung der Opfer daraus.

Der vorliegende Gesetzentwurf ist bestrebt, diese ungleiche Behandlung zu beseitigen, indem er die Haftungsbestimmungen diesem Abkommen angleicht.

Der Justizausschuß hat in seiner Sitzung am 19. Juni 1963 zur Vorberatung der Regierungsvorlage einen Unterausschuß eingesetzt, dem von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dr. Halder, Dr. Hauser, Dr. Ne-

mecz und Dr. Piffl-Percevic, von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Horejs, Dr. Neugebauer, Herta Winkler und Dr. Winter und von der Freiheitlichen Partei Österreichs Abgeordneter Zeillinger angehörten.

Dieser Unterausschuß hat die Regierungsvorlage eingehend beraten und einige Abänderungen vorgeschlagen.

Der Justizausschuß hat in seiner Sitzung vom 9. Juli 1963 den Bericht des Unterausschusses entgegengenommen und die Regierungsvorlage mit den vom Unterausschuß vorgeschlagenen Abänderungen in Beratung gezogen.

Hiebei stellte der Ausschuß zunächst fest, daß die in der Regierungsvorlage behandelte Bestimmung des § 23 des Luftverkehrsgesetzes dem ersten Unterabschnitt des Zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes angehört. Dieser erste Unterabschnitt handelt von der Haftung des Luftfahrzeughalters für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, also besonders von der Haftung für Schäden, die auf der Erdoberfläche angerichtet werden. Diese Haftung ist eine Erfolgshaftung, somit nicht durch ein Verschulden des Luftfahrzeughalters bedingt.

Dagegen gehören die in der Regierungsvorlage genannten §§ 29 c, 29 g und 29 h dem zweiten Unterabschnitt des Zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes an. Dieser zweite Unterabschnitt handelt von der Haftung des Luftfahrzeughalters aus dem Beförderungsvertrag. Es handelt sich hiebei um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.

Zu den Abänderungen der Regierungsvorlage wäre zu bemerken:

Zu Art. I Z. 1:

Die neue Unterteilung in der Regierungsvorlage bezüglich eines Fluggewichts von 1000 kg bezweckte eine Begünstigung der kleineren Luft-

fahrzeuge. Da nun zu den kleineren Luftfahrzeugen eine größere Anzahl von Typen, besonders Sportflugzeuge, zu zählen ist, die die 1000 kg-Fluggewicht-Grenze knapp überschreiten, hielt es der Ausschuss für angemessen, die in der Regierungsvorlage vorgesehene Grenze auf 1200 kg hinaufzusetzen.

Zu Art. I Z. 2:

Im Hinblick darauf, daß der Begriff des Luftfahrzeughalters des gegenwärtig geltenden Rechtes mit dem des Luftfrachtführers nicht immer wesensgleich ist und der Übergang auf den neuen Begriff schwerwiegende rechtliche Folgerungen nach sich ziehen kann, hielt es der Ausschuss für gerechtfertigt, die endgültige Regelung der Person des Haftpflichtigen der ohnehin in Aussicht genommenen Neuordnung des gesamten Haftpflichtrechts in der Luftfahrt vorzubehalten.

Zu Art. I Z. 5:

Diese Bestimmung der Regierungsvorlage mußte wegen der oben besprochenen Beibehaltung des Begriffes des Luftfahrzeughalters entfallen.

Zu Art. II:

Die Regierungsvorlage sieht keine Frist für das Inkrafttreten der Novelle vor, so daß diese Novelle am Tage nach der Kundmachung wirksam würde. Da nun die Erhöhung der Mindestversicherungssummen eine Änderung der darauf bezüglichen Versicherungsverträge verlangt, ist es zweckmäßig, für das Inkrafttreten eine kurze Legisvakanz vorzusehen, die diese Neuordnung der Versicherungsverträge reibungslos bewerkstelligen läßt.

Die Regierungsvorlage wurde nach einer eingehenden Beratung unter Berücksichtigung der vom Unterausschuss vorgeschlagenen Abänderungen einstimmig beschlossen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Hauser und Dr. Piffl-Percevic.

Der Justizausschuss stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (50 der Beilagen) mit den angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 9. Juli 1963

Horejs
Berichterstatter

Dr. Nemeccz
Obmann

Abänderungen

zum Gesetzentwurf in 50 der Beilagen

1. Im Art. I Z. 1 ist im § 23 Abs. 1 in lit. a und b die jeweils vorkommende Zahl „1000“ durch die Zahl „1200“ zu ersetzen.

2. Im Art. I Z. 2 sind die im § 29 c jeweils vorkommenden Ausdrücke „Luftfrachtführer“, „Luftfrachtführers“ durch die Ausdrücke „Luftfahrzeughalter“ beziehungsweise „Luftfahrzeughalters“ zu ersetzen.

3. Im Art. I hat die Z. 5 zu entfallen.

4. Im Art. II ist als neuer Abs. 1 folgendes einzufügen:

„(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem 1. Oktober 1963 in Kraft.“

Der bisherige Wortlaut erhält die Absatzbezeichnung „(2)“.