



5/SN-97/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 42.002/18-I 1/84

An das
Präsidium des
Nationalrates
W i e n

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/9622-0*

Fernschreiber
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe

Schritt GESETZENTWURF
ZI 96 - GE/19 84

Datum: 21. NOV. 1984

Gegenstand: Stellungnahme des Bundesministeriums
für Justiz zur Luftfahrtgesetznovelle 1984.

Verf. 1984-11-21

Stamm
Dr. Klausgruber

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich,
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben angeführten
Gesetzesentwurf zu übermitteln.

14. November 1984

Für den Bundesminister:

DJALINOUS

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Handwritten signature]



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 42.002/18-T 1/84

An das
Bundesministerium
für Verkehr
W i e n

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/9622-0*

Fernschreiber
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe (Dw)

Gegenstand: Luftfahrtgesetznovelle 1984;
Begutachtungsvorverfahren.

zu Z. 38.502/195-I/3-84

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich,
mit Beziehung auf das Schreiben vom 6.9.1984 zu dem oben
angeführten Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen wie folgt:

Zum § 90:

Die vorgesehene Änderung, die eine Klarstellung im
Sinn der derzeit bestehenden Praxis der grundbücherlichen
Ersichtlichmachung herbeiführen soll, wird grundsätzlich
begrüßt. Der Gesetzestext und dementsprechend auch die Er-
läuterungen sollten jedoch etwas anders gefaßt werden: Die
Beschränkungen, die für Grundstücke in einer Sicherheitszone
gelten, ergeben sich nämlich unmittelbar aus dem Gesetz
(§§ 85, 86 und 92 ff); die Sicherheitszonen-Verordnung bestimmt
nur den räumlichen Umfang der Sicherheitszone (§ 87). Es wird

daher folgende Fassung des § 90 vorgeschlagen:

" dem Grundbuchsgesicht bekanntzugeben, welche Grundstücke zur Sicherheitszone gehören. Diese Tatsache ist ...".

Zum § 106:

Die Wendung "Beeinflussung durch ausländische (offenbar richtig ausländisches) Kapital oder sonstige ausländische Interessen" im Abs. 2 ist unklar und praktisch unvollziehbar, da Beteiligungen eine schwankende Größe darstellen und zudem Außenstehenden nicht einsichtig sind.

"Beeinflussung durch ausländisches Kapital" ist im übrigen auch in anderer Weise, z.B. im Konzernverhältnis oder im Vertragsweg denkbar.

Zum § 113:

Ein Schutz des Reisenden davor, von einem Auslandsflug nicht zurückbefördert zu werden, wie ihn der Abs. 2 beabsichtigt, ist sicher zu begrüßen.

Der Abs. 2 kombiniert allerdings dabei, in einer auf den ersten Blick nicht leicht zu durchschauenden Weise, luftfahrtrechtliche, also öffentlich-rechtliche, und privatrechtliche Verpflichtungen des Bedarfsunternehmers. Der erste Satz setzt eine bestehende privatrechtliche Rückbeförderungspflicht voraus, begründet also offenbar nur eine zusätzlich öffentlich-rechtliche, durch Verwaltungsstrafdrohung sanktionierte Rückbeförderungspflicht. Der zweite Satz scheint hingegen nach dem dritten Satz auch - oder nur - eine privatrechtliche Pflicht zur Stellung eines Ersatzbeförderers zu begründen.

Abgesehen von dieser gesetzestechnischen Frage dürfte eine privatrechtliche Bestimmung im vorliegenden Zusammenhang dem Reisenden wenig helfen. Der Bedarfsunternehmer soll ja offenbar mit dem Reisenden selbst nicht in eine unmittelbare (transport-)vertragliche Beziehung treten, sondern nur mit dem Reiseveranstalter (nach den Erläuterungen mit höchstens vier Veranstaltern pro Flug). Der Reisende hätte nur gegenüber diesem einen vertraglichen Anspruch. Die in den Erläuterungen erwähnten Unzukömmlichkeiten ergeben sich jedoch nach den dem Bundesministerium

für Justiz bekannten Fällen meist daraus, daß der Lufttransportunternehmer insolvent oder der Anspruch des Reiseveranstalters aus dem Beförderungsvertrag durch andere Umstände undurchsetzbar geworden ist, wobei sich der Reiseveranstalter dem Reisenden gegenüber auf diese - tatsächliche - Undurchsetzbarkeit beruft. Dem würde durch einen gesetzlichen Eingriff in das Vertragsverhältnis zwischen Bedarfsunternehmer und Reiseveranstalter kaum abgeholfen.

In der vertragsrechtlichen Beziehung zwischen dem Reiseveranstalter und dem Reisenden ist eine unbedingte, von Zwischenfällen mit dem Luftfahrtunternehmer unabhängige Rückbeförderungspflicht in der anlässlich des Inkrafttretens des KSchG erneuerten Fassung der Allgemeinen Reisebedingungen aus dem Jahr 1980 ohnedies vorgesehen. Wenn alle Reiseveranstalter ihre Verträge zu diesen - von der Bundeswirtschaftskammer empfohlenen - Bedingungen schließen (was allerdings vom Bundesministerium für Justiz nicht überblickt werden kann), dürften sich seitdem die erwähnten Unzukömmlichkeiten nicht mehr ereignet haben.

Dennoch wäre zwar in der Rechtsbeziehung zwischen Reiseveranstalter und Reisendem eine zwingende gesetzliche Regelung in dieser Frage zweckmäßig und wünschenswert. Eine solche Regelung dieser Vertragsbeziehung hier im Luftfahrtgesetz wäre aber - noch mehr als die im Entwurf vorgesehene - eine lex fugitiva und sollte schon aus diesem Grund nicht in Betracht gezogen werden. Daß dieser Gesichtspunkt nicht nur formell-systematisch ist, zeigen schon die eingangs erwähnten gesetzestechnischen Schwierigkeiten sowie Unklarheiten, die das Verhältnis der hier vorgesehenen Bestimmung zu anderen zivilrechtlichen Regeln hervorrufen müßte, unter anderem auch zu den Bestimmungen des IPRG über das auf den Luftbeförderungsvertrag anzuwendende Recht.

Auf eine vertragsrechtliche Regelung sollte also hier verzichtet werden, die luftfahrtrechtliche Rückbeförderungspflicht des Bedarfsunternehmers wäre als Unterstützung der vertragsrechtlichen Regelung zwischen Reiseveranstalter und Reisendem ausreichend. Der letzte Satz könnte ersatzlos entfallen, womit

- 4 -

wohl hinreichend klar gestellt wäre, daß es sich nur um eine öffentlich-rechtliche Regelung handelt.

Es sollten also auch die Erläuterungen in diesem Sinn korrigiert werden.

Zum § 116:

Bei der Ergänzung des Abs. 2 ist nicht einzusehen, warum nur solche Ausbildungsberechtigte oder Beförderungsberechtigte als Mieter in Betracht kommen sollen, die juristische Personen sind. Die meisten in Betracht kommenden Unternehmer dürften diese Eigenschaft tatsächlich haben. Auszuschließen wäre aber eine andere Rechtsform nicht, zumal nach herrschender Lehre und Rechtsprechung die Personengesellschaften des Handelsrechts (etwa auch eine GmbH & Co.KG) keine juristischen Personen sind.

Zum § 137:

Bei Anordnung der im Abs. 4 aufgezählten behördlichen Ermittlungen sollte nicht nur darauf Bedacht genommen werden, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von "Gerichtsverfahren" nicht "behindert" werden; vielmehr sollte auf alle - also auch auf verwaltungsbehördliche - "Verfahren im Dienste der Strafrechtspflege" und nicht nur auf die Behinderung, sondern - wenngleich sich dies indirekt ohnehin aus dem Schluß a minori ad maius ergibt - auch auf die "Vereitelung" von Beweisaufnahmen abgestellt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, im letzten Nebensatz des § 137 Abs. 4 das Wort "Gerichtsverfahren" durch die Wendung "Verfahren im Dienste der Strafrechtspflege" zu ersetzen und vor dem Wort "behindert" die Worte "vereitelt oder" einzufügen.

Zum § 141:

1) Zunächst wäre im Abs. 5 zu empfehlen, im letzten Satz die Reihenfolge umzustellen, d.h. also zuerst die "zwingenden Rechtsvorschriften oder Bestimmungen in luftfahrtbehördlichen

