



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62 / 15 99 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62 / 44 99 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
Teletex (232) 3221155 bmowv
Telex 613221155 bmowv
DVR: 0090204

Pr.Zl. 58.502/28-7/95

Entwurf einer Novelle
des Luftfahrtgesetzes

Sachbearbeiter:

Tel. (0222) 711 62 DW

Ende der B-Frist -

29.2.1996

Gesetzentwurf	
Zl.	3 - GE/1996
Datum	12.1.1996
Verteilt	12.1.96 ✓

REPUBLIK ÖSTERREICH PARLAMENTS-DIREKTION	
Eingel.	1996 -01- 03
Zl.	11010.0020/1-L1.1/96

*auf Bef.
sprache mit
R. Altmüller
besucht →
CS-Zahl*

L 3.4

An/die/das/den

Mag. Peyerl

FdI Pauerer

Österreichische Präsidentschaftskanzlei
Verfassungsgerichtshof
Verwaltungsgerichtshof
Rechnungshof
Parlamentsdirektion
Volksanwaltschaft
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
alle Bundesministerien
Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt
Mag. Karl Schlögl
Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt
Mag. Gerhard Schäffer
Frau Staatssekretärin im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Dr. Benita Ferrero-Waldner
Finanzprokurator
Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung
Amt der Burgenländischen Landesregierung
Amt der Kärntner Landesregierung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Amt der Salzburger Landesregierung
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Amt der Tiroler Landesregierung
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Amt der Wiener Landesregierung

- 2 -

Unabhängigen Verwaltungssenat in Burgenland
Unabhängigen Verwaltungssenat in Kärnten
Unabhängigen Verwaltungssenat in Niederösterreich
Unabhängigen Verwaltungssenat in Oberösterreich
Unabhängigen Verwaltungssenat in Salzburg
Unabhängigen Verwaltungssenat in Steiermark
Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol
Unabhängigen Verwaltungssenat in Vorarlberg
Unabhängigen Verwaltungssenat in Wien
Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
Österreichischen Städtebund
Österreichischen Gemeindebund
Wirtschaftskammer Österreich
Vereinigung Österreichischer Industrieller
Bundesarbeiterkammer
Österreichischen Gewerkschaftsbund
Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
Kärntner Rechtsanwaltskammer
Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
Salzburger Rechtsanwaltskammer
Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
Tiroler Rechtsanwaltskammer
Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
Rechtsanwaltskammer für Wien
Rechtsanwaltskammer für Niederösterreich
Rechtsanwaltskammer für Burgenland
Österreichische Notariatskammer
Österreichische Patentanwaltskammer
Österreichische Ärztekammer
Österreichische Dentistenkammer
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
Österreichische Apothekerkammer
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten
Kammer der Wirtschaftstreuhänder
Bundeskonzferenz der Kammern der freien Berufe
Gewerkschaft öffentlicher Dienst
Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger
Österreichische Rektorenkonferenz
Verband der Professoren Österreichs

- 3 -

Österreichische Normungsinstitut
Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
Bundessportorganisation
Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs
Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
Vereinigung österreichischer Richter
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
Verband Österr. Mittel- u. Großbetriebe des Einzelhandels
ARGE DATEN
Österreichische Institut für Rechtspolitik
Datenschutzrat
Österreichischen Rat für Wissenschaft und Forschung
Institut für Rechtswissenschaften TU Wien
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht
Institut für Rechtswissenschaften Universität Klagenfurt
Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht, WU Wien
Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
Verband der Elektrizitätswerke Österreichs
Institut für Europarecht Wien
Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
Austro Control GmbH
Österreichischen AERO CLUB
alle Mitglieder u. Ersatzmitglieder des Zivilluftfahrtbeirates
Verband österreichischer Verkehrspiloten

- 4 -

Betr.: Entwurf einer Novelle
des Luftfahrtgesetzes
Begutachtungsverfahren

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde übermittelt in der Beilage den Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes (LFG).

Es wird um Stellungnahme zu diesem Entwurf bis längstens

29. Februar 1996

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Gleichzeitig wird ersucht, die Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln.

Beilage

Wien, am 29. Dezember 1995

Für den Bundesminister:

Dr. Prachner

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 656/1994, wird wie folgt geändert:

1. In den §§ 3 Abs. 1, 12 Abs. 1 lit. a, 13 Abs. 1, 15 Abs. 2, 18, 30 Abs. 2, 39 Abs. 1, 40 Abs. 1 und 46 wird der Ausdruck "vom Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "von der Austro Control GmbH" ersetzt.
2. In den §§ 8 Abs. 2 lit. a, 10 Abs. 2, 20 Abs. 1, 26, 36 Abs. 2, 42, 47 Abs. 1, 51 und 132 Abs. 1 wird der Ausdruck "des Bundesamtes für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "der Austro Control GmbH" ersetzt.
3. In den §§ 8 Abs. 2 lit. b, 15 Abs. 4, 20 Abs. 2, 30 Abs. 2, 33 Abs. 1, 34 Abs. 1, 39 Abs. 2, 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2, 50 Abs. 1, 94 Abs. 2, 98 lit. a und c und 140 Abs. 3 wird der Ausdruck "das Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "die Austro Control GmbH" ersetzt.
4. In den §§ 120 Abs. 1 und 2, 135 Abs. 1 und 136 wird der Ausdruck "dem Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "der Austro Control GmbH" ersetzt.
5. Im § 15 Abs. 4 wird der Ausdruck "Das Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

- 2 -

6. Der § 16 samt Überschrift lautet:

"Luftfahrzeugregister

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen. Hievon ausgenommen sind jene Zivilluftfahrzeuge, für die diese Aufgabe mit Verordnung gemäß § 140 b einer anderen Behörde übertragen wurde. Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sind von der Eintragung ausgenommen.

(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in des Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn

1. der Halter

- a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt und seinen Wohnsitz (Sitz) in Österreich hat, oder
- b) die Staatsangehörigkeit eines Drittlandes besitzt, seinen Wohnsitz (Sitz) in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,

2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und

3. es im Falle seiner Einfuhr aus einem Drittland einer ordnungsgemäßen Zollbehandlung zugeführt wurde. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus in einem Drittland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind.

(3) Sind juristische Personen oder Personengesellschaften Halter des einzutragenden Luftfahrzeuges, so muß im Falle des Abs. 2 Z 1 lit. a überdies gewährleistet sein, daß der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber Staatsangehörigen einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR zukommt und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen Staatsangehörige eines Vertragsstaates des Abkommens über den EWR sind.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen.

(5) Die Einsicht in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei."

- 3 -

7. Der § 19 samt Überschrift lautet:

"Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen

§ 19. Zulassungen (§ 13) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 18) sind 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."

8. Der § 41 wird aufgehoben.

9. Der § 85 Abs. 4 lautet:

"(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung durch Verordnung Schlechtwetterflugwege festzulegen. Der Verlauf der Schlechtwetterflugwege ist durch Bestimmung der Achse der Schlechtwetterflugwege festzulegen. Die Verordnung hat den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufzulegen sind."

10. Der § 92 Abs. 3 lautet:

"(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung, mit der Erweiterung oder mit dem Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird oder der Betrieb des Luftfahrthindernisses länger als zwei Jahre geruht hat."

11. Der § 94 Abs. 1 erster Halbsatz lautet:

"Die Errichtung, die Erweiterung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung,"

- 4 -

12. Nach § 94 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

"(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. Der § 95 Abs. 1 letzter Satz lautet:

"Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung und die allfällige Beseitigung der Kennzeichnungen."

14. Der § 96 Abs. 1 lautet:

"(1) Die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 93, die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 94 oder 122 zuständige Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und auf den Schutz der Allgemeinheit zu bestimmen, ob, inwieweit und innerhalb welcher Frist Luftfahrthindernisse oder die in den §§ 94 oder 122 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes errichtet oder erweitert wurden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen sind."

15. Im § 96 Abs. 2 werden der Ausdruck "vom Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" und der Ausdruck "beim Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

16. In der Überschrift zum VII. Teil wird vor das Wort "Luftverkehrsunternehmen" der Buchstabe "A." eingefügt.

- 5 -

17. Die §§ 101 bis 103 samt Überschriften lauten:

"Begriffsbestimmung

§ 101. Luftverkehrsunternehmen sind Unternehmen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen, die hierfür

1. eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, (Luftfahrtunternehmen), oder
2. eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff (Luftbeförderungsunternehmen) besitzen.

Genehmigungen

§ 102. (1) Unternehmen, die Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen befördern, oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff und eine Betriebsaufnahmegenehmigung gemäß § 108 zu beantragen.

(2) Unternehmen, die nicht unter die Bestimmung des Abs. 1 fallen, haben beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92, zu beantragen.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für Änderungen des Betriebsumfanges eines bewilligten Unternehmens sowie für wesentliche Änderungen der Organisationsstruktur oder der Eigentumsverhältnisse des Unternehmens.

- 6 -

Hilfsbetriebe

§ 103. Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen."

18. Der § 104 Abs. 2 lit. c lautet:

"c) die vorgesehenen Tätigkeiten, wie zum Beispiel Rundflüge, Taxiflüge, Gesellschaftsflüge,"

19. Im § 104 Abs. 2 wird die lit. d aufgehoben.

20. Der § 104 Abs. 3 wird aufgehoben.

21. Der § 105 lautet:

"Vor Erteilung der Bewilligung ist dem Land und der Gemeinde der Betriebsstätte Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen."

22. Im § 106 Abs. 1 lit. c wird der Punkt am Satzende durch einen Beistrich ersetzt und es wird folgende lit. d angefügt:

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

23. Der § 106 Abs. 3 wird aufgehoben.

24. Im § 107 Abs. 2 wird die lit. a aufgehoben.

25. Die §§ 111 bis 114 werden aufgehoben.

26. Im § 115 Abs. 1 und 2 wird der Ausdruck "Luftbeförderungsunternehmer" durch den Ausdruck "Luftfahrtunternehmen" ersetzt.

- 7 -

27. Der § 122 Abs. 1 lautet:

"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 und Sachen, gefährdet sind. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, bleiben unberührt."

28. Im § 123 Abs. 1 und 2 werden jeweils die Worte "das Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch die Worte "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

29. Im § 140 Abs. 3 wird die Zahl "103" durch die Zahl "102" ersetzt.

30. Der X. Teil samt Überschrift lautet:

"X. Teil

Haftungsrecht

1. Abschnitt

Haftung für Personen und Sachen, welche nicht im Luftfahrzeug befördert werden

§ 146. (1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Flugmodelles durch einen Unfall ein Mensch getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter des Luftfahrzeuges für den Ersatz des Schadens.

(2) Trifft die Haftpflicht mehrere, so haften sie zur ungeteilten Hand. Es haftet jedoch keiner der mehreren Halter, außer bei Verschulden, über die für ihn maßgeblichen

- 8 -

Haftungshöchstbeträge hinaus. Ihre Haftung wird nicht dadurch gemindert, daß auch andere nach anderen Bestimmungen für den Ersatz desselben Schadens haften.

(3) Der Halter des Luftfahrzeuges haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnittes, wenn

1. ein Mensch an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt wird, oder
2. Sachen, die eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche oder ein- oder aussteigende Person an sich trägt, oder die sich als Frachtgüter oder aufgegebenes Reisegeäck während der Luftbeförderung in der Obhut des Halters befinden, beschädigt werden.

§ 147. (1) Benutzte jemand das Luftfahrzeug oder Flugmodell ohne Willen des Halters, so haftet er an Stelle des Halters. Daneben bleibt der Halter für den Ersatz des Schadens haftbar, wenn die Benutzung des Luftfahrzeuges oder Flugmodells durch sein Verschulden oder durch das Verschulden jener Personen, die mit seinem Willen beim Betrieb des Luftfahrzeuges oder Flugmodells tätig gewesen sind, ermöglicht worden ist.

(2) Der Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeuges oder Flugmodells angestellt oder ihm das Luftfahrzeug oder Flugmodell vom Halter überlassen wurde. Eine aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht abzuleitende Ersatzpflicht eines solchen Benutzers ist ausgeschlossen, wenn er beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

Mitverschulden des Geschädigten

§ 148. Trifft den Geschädigten oder, jemanden dessen Verhalten er zu vertreten hat, an der Entstehung des Schadens ein Verschulden, ist § 1304 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches sinngemäß anzuwenden.

- 9 -

Haftungshöchstbeträge

§ 149. (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall nach diesem Abschnitt mit folgenden Beträgen:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. bei Flugmodellen bis zu 20 kg Höchstgewicht, | 10 Millionen S |
| 2. bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis zu 750 kg Gewicht | 17 Millionen S |
| 3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen bis 1200 kg Gewicht | 35 Millionen S |
| 4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1200 kg bis zu 2000 kg | 52 Millionen S |
| 5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg | 100 Millionen S |
| 6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg | 280 Millionen S |
| 7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg | 700 Millionen S |

(2) Ein Drittel der im Abs. 1 genannten Summen dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel für den Ersatz von Personenschäden. Wird der für den Ersatz von Sachschäden oder den Ersatz von Personenschäden jeweils vorgesehene Höchstbetrag nicht oder nicht ganz in Anspruch genommen, so kann er für den Ersatz der Schäden der anderen Art beansprucht werden.

(3) Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt zwölf Millionen Schilling.

§ 150. Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrages zu bezahlen, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach § 150 nicht übersteigen.

(2) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren Geschädigten aufgrund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach § 150, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 151. Die §§ 150 und 151 gelten nicht für Schäden, die durch Luftfahrzeuge des Bundesheeres oder der Sicherheitsbehörden im Sinne des § 4 des Sicherheitspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 566/1991, verursacht wurden.

- 10 -

Anzeigepflicht

§ 152. Der Ersatzberechtigte verliert die in diesem Abschnitt normierten Schadenersatzansprüche, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er vom Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines vom Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist, oder der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise vom Unfall Kenntnis erlangt hat.

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch

§ 153. Wurde der Schaden von mehreren Luftfahrzeugen verursacht und sind die Beteiligten einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Beteiligten untereinander die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens und dessen Umfang von den Umständen ab, insbesondere davon, wieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist. Das gleiche gilt für die gegenseitige Ersatzpflicht der Beteiligten.

Anwendung des ABGB

§ 154. Soweit in diesem Abschnitt nichts anderes bestimmt ist, ist auf die darin vorgesehenen Ersatzansprüche das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch anzuwenden.

Sonstige Ersatzansprüche

§ 155. Unberührt bleiben die Vorschriften des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches und andere Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 147) in weiterem Umfang, oder der Führer, oder ein anderer haftet.

- 11 -

2. Abschnitt

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht

§ 156. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt für den Schaden der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

(2) Der Luftfrachtführer haftet ferner für den Schaden, der an Frachtgütern und aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines Flughafens - sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

Ausschluß der Haftung

§ 157. Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er, seine Leute und sonstige Personen, deren er sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrages bedient, alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Mindesthaftung

§ 158. (1) Im Fall der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person jedenfalls bis zu einem Betrag von zwölf Millionen Schilling. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Im Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfrachtführer jedenfalls bis zu einem Betrag von 480 S pro Kilogramm.

- 12 -

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers 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.

Anzuwendende Vorschriften

§ 159. Auf die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden an beförderten Personen oder Sachen sind im übrigen die §§ 148, 149, 151,152 und sinngemäß 153 anzuwenden.

Haftung nach bürgerlichem Recht

§ 160. (1) Der Anspruch auf Schadenersatz kann gegen den Luftfrachtführer nur auf Grund der Bestimmungen dieses Abschnittes geltend gemacht werden. Ist jedoch der Schaden vom Luftfrachtführer oder von einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden, bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt.

(2) Unberührt bleiben ferner die gesetzlichen Vorschriften, wonach der Führer des Luftfahrzeuges oder andere Personen für den Schaden haften.

Nichtige Vereinbarungen

§ 161. (1) Die Haftung des Luftfrachtführers auf Grund der §§ 156 bis 160 darf im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden.

(2) Eine Vereinbarung, welche gegen Abs. 1 verstößt, ist nichtig. Dies hat nicht die Nichtigkeit des übrigen Vertrages zur Folge.

- 13 -

Haftung nach internationalen Abkommen

§ 162. Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929, BGBl. Nr. 286/1961 (Warschauer Abkommen), in der Fassung des Abkommens von Den Haag vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt das jeweils betreffende Übereinkommen mit der Maßgabe, daß § 158 anzuwenden ist.

Haftung für Postsendungen

§ 163. Werden Sendungen, welche bei der Post aufgegeben wurden, im Luftfahrzeug befördert, richtet sich die Haftung ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

3. Abschnitt

Gerichtsstand

§ 164. (1) Für Klagen, die aufgrund 1. und 2. Abschnittes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die aufgrund des § 156 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsortes zuständig. Im Fall des § 162 kann die Klage gegen den Dritten auch beim für den Luftfrachtführer zuständigen Gericht und die Klage gegen den Luftfrachtführer auch beim für den Dritten zuständigen Gericht erhoben werden.

(3) Ist auf die Beförderung eines der im § 163 genannten Abkommen anzuwenden, richtet sich der Gerichtsstand nach diesem Abkommen.

- 14 -

4. Abschnitt Versicherungen

Versicherung für Drittschäden

§ 165. Zur Sicherung von Schadenersatzforderungen gemäß § 146 muß der Halter des Luftfahrzeuges nachweisen, daß er eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 150 genannten Summen abgeschlossen hat.

Fluggast-Unfallversicherung

§ 166. Die Luftverkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle (§ 156) zu versichern. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit zwölf Millionen Schilling. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadenersatz.

Versicherer

§ 167. Versicherungen gemäß den §§ 166 und 167, auf die österreichisches Recht anzuwenden ist, sind bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer abzuschließen.

Direktes Klagerecht

§ 168. Der Geschädigte kann den ihm zustehenden Schadenersatzanspruch im Rahmen des betreffenden Versicherungsvertrages auch gegen den Versicherer geltend machen. Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner.

Versicherungsnachweis

§ 169. Der Nachweis über die aufrechte Versicherung gemäß § 166 und, soweit erforderlich, die Versicherung gemäß § 167, ist im Luftfahrzeug mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

- 15 -

Anzeigepflicht

§ 170. Der Versicherer, der Versicherungsmakler und der versicherte Halter haben der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen."

31. Der XI. Teil samt Überschrift lautet:

**"XI. Teil: Strafbestimmungen und einstweilige
Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen**

§ 171. (1) Wer

1. diesem Bundesgesetz,
2. den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, oder
4. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane

zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 50 000 S zu verhängen.

(2) Auf Zuwiderhandlungen, die von Angehörigen des Bundesheeres in Ausübung des Dienstes begangen werden, findet Abs. 1 keine Anwendung.

Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 172. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120), in Ausnahmebereichen

- 16 -

(§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

1. die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,
2. der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet,
3. versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder
4. Zivilluftfahrer ohne die nach den §§ 42 und 44 erforderlichen Bewilligungen auszubilden,
5. der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,
6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.

(2) Zur Durchsetzung der Verbote gemäß Abs. 1 sind, falls erforderlich, nach Lage des Falles und Art des Luftfahrzeuges Zwangsmaßnahmen, wie etwa Verweigerung der Start- oder Anflugfreigabe, Abnahme des Zivilluftfahrerscheines oder der Borddokumente, Abnahme des Zündschlüssels oder Blockierung des abgestellten Luftfahrzeuges anzuwenden.

(3) Erweist sich ein Eingriff (Abs. 2) als erforderlich, darf er dennoch nur geschehen, soweit er die Verhältnismäßigkeit zum Anlaß und zum angestrebten Erfolg wahrt. Es ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, daß

1. auf die Schonung und schutzwürdigen Interessen der Betroffenen Bedacht genommen wird,
2. die Ausübung der Befehls- und Zwangsgewalt beendet wird, sobald der angestrebte Erfolg erreicht wurde.

Auf Verlangen haben sich die Organe welche die Zwangsmaßnahmen durchführen, über ihre Befugnisse auszuweisen.

- 17 -

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den in Abs. 1 genannten Organen auf deren Ansuchen Hilfe beim Vollzug der in Abs. 2 genannten Maßnahmen zu leisten.

(5) Die den Sicherheitsbehörden nach anderen Rechtsvorschriften zustehenden Befugnisse werden durch die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 nicht berührt.

Verzeichnis der Bestrafungen

§ 173. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen.

(2) Der Landeshauptmann hat alle nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und Strafausmaßes der Austro Control GmbH mitzuteilen."

32. Nach dem XI. Teil wird folgender XII. Teil samt Überschrift angefügt:

"XII. Teil: Schlußbestimmungen

Verweisungen

§ 174. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten

§ 175. (1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1958 in Kraft.

(2) Die §§ 3 Abs. 2, 5 Abs. 1 und 4, 7 Abs. 3, 119, 120 Abs. 2, 122 Abs. 2, 2a und 3, 129 Abs. 1, 139, 140 Abs. 1 und 3, 140 b, 142, 145 Abs. 1, 145 a, 146 Abs. 1, 146 a und 147 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 898/1993 treten am 1. Jänner 1994 in Kraft.

- 18 -

(3) Die §§ 85 Abs. 3 bis 6, 91, 91 a bis 91 c, 92 Abs. 1 und 3, 93 und 95 Abs. 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 898/1993 treten am 1. Juli 1994 in Kraft.

(4) Die §§ 3 Abs. 1, 8 Abs. 2 lit. a und b, 10 Abs. 2, 12 Abs. 1 lit. a, 13 Abs. 1, 15 Abs. 2 und 4, 16, 18, 19, 20, 26, 30 Abs. 2, 33 Abs. 1, 34 Abs. 1, 36 Abs. 2, 39 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 1, 42, 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2, 46, 47 Abs. 1, 50 Abs. 1, 51, 85 Abs. 4, 92 Abs. 3, 94, 95 Abs. 1, 96, 98 lit. a und c, 101 bis 106, 107 Abs. 2, 115, 122 Abs. 1, 123, 120, 132 Abs. 1, 135 Abs. 1, 136, 140 Abs. 3 und 171 bis 178 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xxx/1996 treten mit XXX in Kraft.

(5) Die §§ 146 bis 170 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xxx/1996 treten mit XXX in Kraft.

Zwischenstaatlicher Luftverkehr

§ 176. (1) Betriebsrechte, die ausländischen Unternehmen auf Grund zwischenstaatlicher Luftverkehrsabkommen erteilt wurden, bleiben unberührt. Im übrigen sind jedoch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf solche Betriebsrechte anzuwenden.

(2) Die der Bundesregierung durch zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen eingeräumten Befugnisse, insbesondere die Befugnis, österreichische Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der in solchen Abkommen vorgesehenen zwischenstaatlichen Fluglinien namhaft zu machen, bleiben unberührt.

Außerkräfttreten bisheriger Rechtsvorschriften

§ 177. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, insbesondere:

- a) das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, Deutsches RGBI. I S 653, und der Gesetze vom 27. September 1938, Deutsches RGBI. I S 1246, und vom 26. Jänner 1943, Deutsches RGBI. I S 69, mit Ausnahme des ersten, zweiten, dritten und fünften Unterabschnittes des zweiten

- 19 -

Abschnittes,

- b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1327, mit Ausnahme des Abschnittes "K",
- c) das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 131,
- d) die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 134.

(2) Der erste, zweite, dritte und fünfte Unterabschnitt des zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes treten mit Ablauf des XXX außer Kraft.

Vollziehung

§ 178. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, für den Bereich der Zivilluftfahrt der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und für den Bereich der Militärluftfahrt der Bundesminister für Landesverteidigung betraut.

(2) Mit der Vollziehung der zivilrechtlichen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz betraut.

(3) Mit der Vollziehung des § 145 ist, soweit es sich um den Einsatz von Zivilluftfahrzeugen des Bundes handelt, der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut. Mit der Vollziehung des § 145 Abs. 2 ist der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung betraut."

Vorblatt

Problem:

Die in Österreich noch immer geltenden Haftungsnormen des alten deutschen Luftverkehrsgesetzes beinhalten Haftungshöchstbeträge, welche trotz mehrfacher Anhebung als nicht mehr zeitgemäß angesehen werden müssen. Darüber hinaus sind Anpassungen des Luftfahrtgesetzes an die von der EU geschaffene Rechtslage notwendig.

Lösung:

Mit der Übernahme der Haftungsbestimmungen des alten LVG in das Luftfahrtgesetz werden mehrere Ziele erreicht:

- die Haftungssummen werden auf ein europäisches Niveau angehoben,
- mit der Aufhebung nicht mehr aktueller Normen wird eine Bereinigung und Vereinheitlichung des Rechtsbestandes erreicht.

Kosten:

Für den Bund entstehen keine Kosten.

Alternativen:

Keine

EU-Konformität:

Es gibt derzeit noch kein EU-Luftfahrthaftungsrecht. Darüber hinaus wird durch einzelne Bestimmungen die Verordnung (EWG) 2407/92 ergänzt.

Erläuterungen

Allgemeines

Mit diesem Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes soll einerseits eine Änderung des Luftfahrthaftungsrechtes erfolgen und andererseits sollen Teile des Gesetzes an die durch den Beitritt zur Europäischen Union geschaffene Rechtslage angepaßt werden.

1. Mit dem Luftfahrtgesetz (BGBl. Nr. 253/1957) wurden die das Luftfahrthaftungsrecht regelnden Teile des deutschen (Gesetz vom 21.8.1936, Deutsches RGBl. I S 653 ua.) Luftverkehrsgesetzes (LVG) sowie der dazugehörigen Verordnungen weiterhin in Geltung belassen. In diesen Bestimmungen sind, insbesondere für die Drittschadenshaftung, Haftungshöchstbeträge vorgesehen, deren Höhe trotz mehrfacher Anhebung heute als nicht mehr zeitgemäß angesehen werden müssen. Es hat sich wiederholt gezeigt, daß diese Summen im Fall eines Unfalles den eingetretenen Schaden nur zu einem Bruchteil abdecken können.

Mit der Anhebung auf die nun vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für die Drittschadenshaftung werden diese Summen dem derzeit in Europa geltenden Niveau angepaßt. Diese Haftungshöchstbeträge entsprechen den in Deutschland vorgesehenen Höchstgrenzen.

In der Schweiz gelten Haftungshöchstgrenzen in ähnlicher Höhe, während in anderen EU-Staaten (zB in Dänemark) noch höhere Haftungshöchstgrenzen gelten.

Im Sinne einer Rechtsvereinheitlichung wurde auch die Haftung aus dem Beförderungsvertrag neu geregelt, wobei jedoch keine gravierenden Änderungen erfolgten. Dies vor allem deshalb, weil die internationale Entwicklung in diesem Bereich trotz ständiger Änderungsversuche nur schwer vorherzusehen ist. Es wird zwar international vielfach bestätigt, daß das Warschauer Abkommen als nicht mehr zeitgemäß Änderungen bedürfe, konkrete Ergebnisse sind in naher Zukunft jedoch nicht zu erwarten.

2. Die weiteren Änderungen der Novelle betreffen hauptsächlich Anpassungen an bestehendes EU-Recht, aber auch eine Rechtsbereinigung durch die Aufhebung nicht mehr notwendiger Vorschriften.
3. Verschiedentlich wurden Änderungen im Bereich der Luftfahrthindernisse vorgeschlagen, insbesondere die Definition der Hindernisse im § 85. Diese Vorschläge zielen darauf ab, Hindernisse des § 85 Abs. 3 ihrer Höhe nach neu zu definieren. Dies hätte aber zur Folge, die Sicherheit der Luftfahrt in diesem Bereich, also Such- und Rettungsflüge, zu reduzieren. Ein flächendeckendes Such- und Rettungssystem verlangt besondere Sicherheitsmaßnahmen und hat damit seinen Preis.

- 2 -

Besonderer Teil**Zu den Z 1 bis 4:**

Mit diesen Änderungen wird der Umwandlung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in die Austro Control GmbH Rechnung getragen.

Zu Z 5 (§ 15 Abs. 4):

Die weitere Verwendung eines im Ausland registrierten, in einem österreichischen Luftfahrtunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuges kann besser von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, welcher auch die Sicherheitsaufsicht über das Unternehmen obliegt, beurteilt werden.

Zu Z 6 (§ 16):

Mit diesen Änderungen erfolgt die notwendige Anpassung an EU-Recht.

Zu Z 7 (§ 19):

Damit ist nunmehr auch bei Wegfall der vorgeschriebenen Versicherungen die Zulassung sofort zu widerrufen.

Zu Z 8 (§ 41):

Die Zivilluftfahrerlaubnis ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung, mithin also die Verlässlichkeit, fachliche Befähigung oder die medizinische Tauglichkeit nicht mehr gegeben ist. Das nach den Vorschriften des AVG durchzuführende Verwaltungsverfahren wird je nach den Umständen des Einzelfalles auch die Beiziehung von Sachverständigen erfordern. Es stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit eines Gutachtenseines Sachverständigenkollegiums, wenn zB der Wegfall der medizinischen Tauglichkeit eindeutig festgestellt wurde. Das Tatbestandsmerkmal der Verlässlichkeit stellt eine reine Rechtsfrage dar, welche ausschließlich von der Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 40 LFG zu beurteilen ist. Darüber hinaus können durch die Aufhebung dieser Bestimmung Verfahrensabläufe wesentlich vereinfacht werden.

Zu Z 9 (§ 85 Abs. 4):

Da die Festlegung von Schlechtwetterflugwegen nur mit Hilfe von Planunterlagen möglich ist, diese jedoch im Rahmen der Kundmachung der Verordnung im Bundesgesetzblatt aufgrund des großen Umfangs nicht berücksichtigt werden können, muß eine Sonderkundmachung für diese Planunterlagen normiert werden. Diese soll nun in Form der Hinterlegung beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und beim jeweiligen Amt der Landesregierung erfolgen.

- 3 -

Zu Z 10 bis 13 (§ 92 Abs. 3, § 94 Abs. 1, § 94 Abs. 3, § 95 Abs. 1):

Die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Änderungen stellen eine für die Sicherheit der Luftfahrt notwendige Ergänzung der geltenden Rechtslage dar.

Zu Z 14 und 15 (§ 96):

Die Beseitigungspflicht des § 96 Abs. 1 soll nun auch für Flugsicherungsanlagen gemäß § 122, die rechtswidrig errichtet oder erweitert wurden, gelten. Die Zuständigkeitsänderung im Abs. 2 soll in Anpassung an die geplante Änderung des § 122 (Z 27) ergehen.

Zu Z 16 - 25 (§§ 101 ff):

Im Gefolge des innerstaatlichen Inkrafttretens der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen mit 1. Juli 1994 (BGBl. Nr. 566/1994) ist der VII. Teil (§§ 101 ff) richtigzustellen. Da die VO 2407/92 aufgrund ihrer direkten Anwendbarkeit bezüglich der von ihr umfaßten Luftfahrzeuge den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes über die Beförderungsbewilligung derogiert, sollen die §§ 104 bis 110 nur mehr auf jene Luftverkehrsunternehmen anwendbar sein, die nicht unter die VO 2407/92 fallen (das sind jene Unternehmen, die Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen gewerbsmäßig befördern wollen oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen).

Unter dem Begriff "gewerbsmäßige Beförderung" im § 101 ist jede Beförderung mit einem Luftfahrzeug zu verstehen, für die ein Entgelt, in welcher Höhe auch immer, geleistet wird. Gewerbsmäßigkeit liegt auch schon bei einmaligem Transport, auch wenn zunächst keine Wiederholungsabsicht gegeben ist, vor.

Eine "wesentliche Änderung" im Sinne des § 102 Abs. 3 ist beispielsweise die Änderung der Rechtsform des Unternehmens, aber auch der Wechsel der Geschäftsführung. Hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse ist zB neben dem Eigentümerwechsel jede Änderung der Eigentumsverhältnisse, welche ihren firmenbuchmäßigen Niederschlag findet, von Bedeutung.

Die bisherigen Bestimmungen über den Fluglinienverkehr (§§ 111 bis 113) sowie über die Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen (§ 114) werden, soweit notwendig, aus systematischen Gründen in der geplanten Novelle des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV) berücksichtigt.

Zu Z 26 und 29 (§ 115 und § 140 Abs. 3):

Es sollen nur die mit der Änderung des VII. Teiles verbundenen notwendigen Anpassungen vorgenommen werden.

Zu Z 27 und 28 (§ 122 Abs. 1 und § 123):

Die Änderung der Zuständigkeit zur Bewilligung von Flugsicherungsanlagen im § 122 soll aus systematischen Gründen erfolgen. Es soll nun für die Errichtung derartiger Anlagen eine bescheidmäßige Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr notwendig sein. Mit der Änderung des § 123 soll nur eine Anpassung an diese neue Rechtslage erfolgen.

Zu Z 30 (§§ 146 bis 170):

Neben dem primären rechtspolitischen Anliegen der Anhebung der Haftungshöchstbeträge soll durch die abschließende Aufnahme der Haftungsnormen des Luftverkehrsgesetzes, welches reichsdeutschen Ursprunges ist, in einen eigenen Teil des Luftfahrtgesetzes ein Beitrag zur Rechtsbereinigung geleistet werden. Im ersten Abschnitt dieses Teiles soll die Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (Drittschadenshaftung), im zweiten Abschnitt die Haftung aus dem Beförderungsvertrag geregelt werden. Im 3. Abschnitt sollen die Bedingungen für den Abschluß der notwendigen Versicherungen normiert werden.

Zu § 146:

Die Bedeutung des Begriffes "Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Flugmodelles" kann vom Gesetzgeber nicht im voraus erschöpfend festgelegt werden. Da es sich bei der Drittschadenshaftung um eine Gefährdungshaftung handelt und somit Ziel des Gesetzes ist, vor den Gefahren zu schützen, die typischerweise von einem Luftfahrzeug ausgehen, muß der Begriff "Betrieb eines Luftfahrzeuges" immer im Lichte des Zweckes der vorliegenden Haftungsnormen ausgelegt werden. Da die spezifische Gefahr eines Luftfahrzeuges oder Flugmodelles primär in allen Umständen, die seine (freiwillige oder unfreiwillige) Fortbewegung betreffen, gelegen ist, soll die vorgesehene Gefährdungshaftung immer dann zur Anwendung kommen, wenn eine Person oder eine Sache durch ein Luftfahrzeug oder Flugmodell, das sich nicht in seiner absoluten Ruhestellung befindet, geschädigt werden. Unter dem Begriff "Unfall" ist - wie in allen vergleichbaren Bestimmungen - eine durch äußere und plötzliche Einwirkung entstandene Schädigung zu verstehen.

Absatz 3 stellt klar, daß geschädigte Personen, die einen Beförderungsvertrag abgeschlossen haben, ihre Ansprüche nicht aufgrund der Drittschadenshaftung, sondern nur aufgrund der Haftung aus dem Beförderungsvertrag, geltend machen können. Werden Personen geschädigt, die ohne Beförderungsvertrag mit dem Luftfahrzeug befördert werden ("Schwarzflieger"), so sollen weder die Drittschadenshaftung noch die Haftung aus dem Beförderungsvertrag, sondern die allgemeinen Schadenersatznormen zur Anwendung kommen. Dasselbe gilt für Gefälligkeitstransporte.

Zu § 147:

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, daß derjenige, der das Luftfahrzeug ohne Willen des Halters benutzt, und einen Schaden verursacht, für diesen anstelle des Halters haftet. Wurde ihm diese Benutzung jedoch durch ein vom Halter zu vertretendes Verschulden, wozu auch schon leichte Fahrlässigkeit zu zählen ist, ermöglicht, so haftet auch der Halter.

Zu § 148:

Die Regelungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches über das Mitverschulden des Geschädigten sollen unberührt bleiben.

- 5 -

Zu § 149 und § 150:

Die in dieser Bestimmung enthaltenen Haftungshöchstbeträge orientieren sich an denjenigen anderer europäischer Staaten, insbesondere Deutschlands (zum Vergleich: derzeit ist nach geltendem österreichischen Recht die Haftung für Luftfahrzeuge über 2,5 Tonnen Fluggewicht - also auch für wesentlich schwerere Großraumflugzeuge - mit 15 Millionen Schilling begrenzt). Mit diesen Summen soll die Erhaltung eines durchschnittlichen Lebensstandards (und damit die Deckung eines durchschnittlichen Schadenersatzanspruches) gesichert werden, der Haftende soll somit gegen exzessive Ersatzansprüche geschützt werden. Die Absätze 2 bis 3 und § 150 entsprechen inhaltlich den Regelungen des § 23 LVG. Es wurde lediglich die Höchstsumme für jede verletzte Person auf zwölf Millionen Schilling angehoben.

Zu § 151:

Der schon bisher geltende Ausschluß der Haftungsbegrenzung für den Halter von Luftfahrzeugen des Bundesheeres (die Republik Österreich) soll beibehalten werden. Die Republik Österreich haftet daher weiterhin auch im Rahmen der Gefährdungshaftung für Schäden, die durch Luftfahrzeuge des Bundesheeres verursacht worden sind, unbegrenzt. Dasselbe Prinzip soll nun auch für Schäden, die durch Luftfahrzeuge der Sicherheitsbehörden im Sinne des § 4 Sicherheitspolizeigesetz verursacht worden sind, gelten. Da der Halter dieser Luftfahrzeuge ebenfalls die Republik Österreich ist, wird somit eine Gleichstellung der Geschädigten erreicht. Gemäß § 145 LFG sind militärische wie auch zivile Luftfahrzeuge des Bundes unter bestimmten Voraussetzungen von sicherheitsrelevanten Bereichen des Luftfahrtrechtes (Luftverkehrsregeln) ausgenommen, sodaß mit diesen Flügen ein erhöhtes Gefährdungspotential verbunden ist.

Zu §§ 152, 153 und § 155:

Diese Bestimmungen entsprechen inhaltlich den Regelungen der §§ 26 bis 28 LVG.

Zu § 154:

Die Regelungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches über den Umfang der Ersatzansprüche sollen unberührt bleiben.

Zu § 156 und § 157:

"Luftfrachtführer" iS der §§ 156 ff ist nach Art. I lit. b des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen, BGBl. Nr. 16/1966, 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. Werden Personen, die mit einem Luftfrachtführer einen Beförderungsvertrag abgeschlossen haben, an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen geschädigt, so haftet dieser für den Schaden. Ferner haftet er für den Schaden, der an Frachtgütern und aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Diese Haftung erstreckt sich in beiden Fällen auf den Zeitraum, in dem sich die Person oder Sache in der Einflußsphäre (Obhut) des Luftfrachtführers befindet. Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers soll jedoch dann ausgeschlossen werden, wenn er beweist, daß er, seine Leute und sonstige Personen, deren er

- 6 -

sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrages bedient, alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben (Beweislastumkehr).

Zu § 158:

Die Mindesthaftung für jede Person soll 12 Millionen Schilling betragen. Für eine beförderte Sache soll der Luftfrachtführer zumindest mit einem Betrag von 480 Schilling pro Kilogramm und für einen vom Fluggast mitgeführten oder als Reisegepäck aufgegebenen Gegenstand mit einem Betrag von 25 000 Schilling haften. Es steht den Luftverkehrsunternehmen jedoch offen, freiwillig eine über diese Beträge hinausgehende Haftung zu übernehmen, wie dies schon jetzt von vielen Unternehmen getan wird.

Zu § 160:

Wird der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt, so soll die allgemeine Verschuldenshaftung nach dem ABGB gelten. Die Haftungsbeschränkungen nach § 158 gelten daher in diesem Fall nicht. In allen anderen Fällen kann der Anspruch auf Schadenersatz nur nach den Bestimmungen des 2. Abschnittes geltend gemacht werden.

Zu § 161:

Die Bestimmungen der §§ 156 bis 160 sind für den Luftfrachtführer zwingendes Recht und können vertraglich weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden.

Zu § 162:

Unter "internationaler Beförderung" gemäß Art. 1 Abs. 2 des Warschauer Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragsschließenden Teile liegen. Liegen diese Voraussetzung vor, dann sind in Bezug auf die Haftung aus dem Beförderungsvertrag nur die Bestimmungen des Warschauer Abkommens anzuwenden. Da jedoch die in diesem Abkommen normierten Haftungshöchstgrenzen nur rund 430 000 S betragen und eine Änderung dieser viel zu geringen Summe bisher nicht erfolgt ist, sollen die weitaus höheren Haftungsbeträge des § 158 anwendbar sein (die Luftverkehrsunternehmer haben sich schon bisher in verschiedenen "Intercarrier agreements on passenger liability" verpflichtet, freiwillig eine höhere Haftung zu übernehmen - zuletzt wurde sogar eine unbegrenzte Haftung vorgeschlagen).

Zu § 163:

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem § 29 i LVR.

Zu § 165:

Der Nachweis des Abschlusses einer dem § 150 entsprechenden (Drittchadens-)Haftpflichtversicherung wird jedenfalls regelmäßig im Rahmen des

- 7 -

Zulassungsverfahrens (§ 14 lit. c LFG) zu erfolgen haben. Bei ausländischen privaten Luftfahrzeugen im nichtgewerbsmäßigen Verkehr wird diese Versicherung im Zusammenhang mit der Bewilligung gemäß § 1 GÜV und im gewerbsmäßigen Verkehr im Rahmen eines Verfahrens nach dem BGzLV überprüft.

Zu § 166:

Die Überprüfung des Abschlusses der Fluggast-Unfallversicherung wird im Rahmen des Betriebsgenehmigungsverfahrens gemäß der VO 2407/92 und des Beförderungsbewilligungsverfahrens (§ 104 LFG ff) erfolgen.

Zu § 167:

Seit Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind auch ausländische Versicherungsunternehmen, die eine von einem Mitgliedsstaat dieses Abkommens ausgestellte Konzession besitzen, berechtigt, im Inland Versicherungsverträge abzuschließen. Die genauen Voraussetzungen für diese Versicherungsunternehmen sind im Versicherungsaufsichtsgesetz, BGBl. Nr. 596/1978 idGF, geregelt. Mit der gegenständlichen Bestimmung, die sich an der entsprechenden Bestimmung des § 59 KFG orientiert, soll dieser geänderten Rechtslage Rechnung getragen werden.

Zu § 168:

Das direkte Klagerecht gegen den Versicherer wurde in Anlehnung an das KHVG aufgenommen.

Zu § 169 und § 170:

Diese Bestimmungen sollen einer effektive Kontrolle über den aufrechten Bestand der Versicherungen dienen. Ein Nachweis über die Versicherungen gemäß § 166 und § 167 ist immer im Luftfahrzeug mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde vorzulegen. Unter Aufsichtsbehörde sind nicht nur die Austro Control GmbH und der Bundesminister für öffentlichen Wirtschaft und Verkehr, sondern auch die Flugsicherungsorgane (§ 119 lit. e) zu verstehen. Weiters haben der Versicherer und der versicherte Halter unverzüglich der Zulassungsbehörde die vorzeitige Beendigung des Versicherungsverhältnisses und jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes anzuzeigen.

Zu Z 31 (§ 171 bis § 173):

Da in der Verordnung (EWG) 2407/92 keine Strafbestimmungen enthalten sind, müssen - damit eine effektive Vollziehung dieser EU-Verordnung gewährleistet werden kann - derartige Regelungen in die bestehenden Bestimmungen über die Strafen, Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen eingefügt werden.

Zu Z 32 (§ 174 bis § 178):

Die Schlußbestimmungen sollen bereinigt und an die neue Rechtslage angepaßt werden. Der noch in Kraft stehende Teil des Luftverkehrsgesetz soll aufgrund der neuen Bestimmungen des X. Teiles nun ebenfalls außer Kraft gesetzt werden.