

20/SN-3/ME



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 7.706/17-I.2/1996

An das
Präsidium des
Nationalrats

Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

Betrifft: Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes

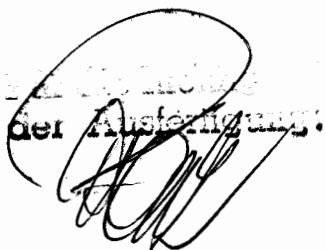
IN GESETZENTWURF	
3	-GE/10. Pk.
Datum:	3. JULI 1996
Verf.:	10. Juli 1996

A. Klausgraber

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die Entschließung des Nationalrats vom 6.7.1961 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

3. Juli 1996
Für den Bundesminister:

KATHREIN





REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 7.706/17-I.2/1996

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

Betrifft: Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes

zu GZ Pr. Zl. 58.502/28-7/95

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das Schreiben vom 29. Dezember 1995 zu dem im Gegenstand genannten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Allgemeines:

Das Bundesministerium für Justiz begrüßt die Anliegen des Entwurfs, die luftfahrtrechtlichen Haftungshöchstbeträge auf zeitgemäße Höchstbeträge anzuheben und - durch die mit inhaltlichen Verbesserungen verbundene Übernahme der haftungsrechtlichen Regelungen des Luftverkehrsgesetzes (LVG) in das Luftfahrtgesetz (LFG) - einen Beitrag zur Rechtsbereinigung zu leisten. Dabei verkennt das Bundesministerium für Justiz nicht, daß diese Bemühungen gewissen Grenzen

durch das nach heutigem Verständnis nicht mehr befriedigende Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr unterworfen sind. Wenngleich durch die freiwillige Übernahme höherer Haftungshöchstbeträge durch (internationale) Luftverkehrsunternehmen die Situation in diesem Bereich erträglich sein mag, wird Österreich seine Bemühungen für ein den modernen Erfordernissen entsprechendes Haftungsregime auch auf internationaler Ebene fortsetzen müssen. Die Notwendigkeit dazu ergibt sich nicht zuletzt aus der unter dem Gesichtspunkt des Art. 7 B-VG virulenten Problematik der vergleichsweise geringen Haftungsobergrenze des Warschauer Abkommens.

Die Regelung der Haftung aus dem Beförderungsvertrag für nationale Flüge sollte nach dem Dafürhalten des Bundesministeriums für Justiz nicht allzu sehr von der Haftung für dem Warschauer Abkommen unterliegende Beförderungsverträge abweichen. Daher ist dem Vorschlag des Entwurfs zuzustimmen, wonach die bisherige Unterscheidung zwischen einer Haftung gegenüber Dritten und einer Haftung aus dem Beförderungsvertrag aufrechterhalten und in Kauf genommen wird, daß - wie sich insbesondere aus der Bestimmung über die Haftungsbefreiung ergibt - gegenüber Fluggästen keine Gefährdungshaftung wie gegenüber Dritten besteht. Dieser Nachteil kann durch Versicherungsverpflichtungen aufgewogen werden.

In systematischer Hinsicht schlägt das Bundesministerium für Justiz vor, "Gemeinsame Bestimmungen" für die Haftung in einen eigenen Abschnitt aufzunehmen. Hievon wären die Regelungen des Entwurfs über das Mitverschulden des Geschädigten (§ 148), die Anwendung des ABGB (§ 161), über sonstige Ersatzansprüche (§ 162) und über den Gerichtstand (§ 163) betroffen.

Die Bestimmungen über die Haftung nach dem Warschauer Abkommen und über die Haftung für Postsendungen, die im wesentlichen nur den sachlichen Geltungsbereich der haftungsrechtlichen Regelungen beschränken, könnten ebenfalls in einen eigenen Abschnitt aufgenommen werden.

Im einzelnen darf hiezu auf den als Beilage .A angeschlossenen Entwurf des Bundesministeriums für Justiz für die haftungsrechtlichen Vorschriften des Luftfahrtgesetzes verwiesen werden.

Die Erläuterungen zum Entwurf könnten und sollten klarer zum Ausdruck bringen, daß zu einem großen Teil auf die bestehenden Regelungen des Luftverkehrsgesetzes zurückgegriffen wird. Da für die Anwendung dieser Bestimmungen ohnedies Judikatur und Literatur zur Verfügung steht, dürfte sich eine inhaltliche Erläuterung der übernommenen Bestimmungen erübrigen. Auch dort, wo Anpassungen an moderne Gefährdungshaftungsgesetze (wie etwa das Produkthaftungsgesetz oder das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz) vorgenommen wurden, sollte es ausreichen und erschiene es angezeigt, auf die entsprechenden Vorbildregelungen zu verweisen.

Bei der Adaptierung der Erläuterungen und der Aufarbeitung der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens darf das Bundesministerium für Justiz insbesondere im Hinblick auf die haftungsrechtlichen Bestimmungen auch weiterhin seine Mitarbeit anbieten.

Zu § 146:

Da nunmehr auch der Halter eines Flugmodells in die Gefährdungshaftung für Drittschäden einbezogen werden soll, könnte entweder der Ausdruck "des Luftfahrzeuges" im zweiten Halbsatz des § 146 Abs. 1 gestrichen oder darüber hinaus der Ausdruck "oder des Flugmodelles" eingefügt werden.

§ 146 Abs. 2 des Entwurfs versucht dem Umstand Rechnung zu tragen, daß die §§ 19 ff LVG eine solidarische Haftung mehrerer Ersatzpflichtiger derzeit nicht ausdrücklich anordnen, hievon aber - wie sich aus der Regreßregelung des § 27 LVG ergibt - ausgehen. Die vom Entwurf gewählte Formulierung lehnt sich offensichtlich an § 10 PHG und an § 8 Abs. 2 EKHG an.

§ 146 Abs. 2 des Entwurfs scheint allerdings auf Grund seines systematischen Zusammenhangs mit der Anordnung der Gefährdungshaftung des Halters lediglich die solidarische Haftung mehrerer Halter zu normieren. § 153 des Entwurfs, der § 27 LVG entspricht, geht jedoch für die Regelung des Rückgriffsanspruchs von der solidarischen Haftung mehrerer Beteiligter (sohin mehrerer auch nach verschiedenen Rechtsgrundlagen Haftender) aus. Das Bundesministerium für Justiz schlägt daher vor,

die Solidarhaftung mehrerer Beteiligter in einem eigenen Paragraphen zu regeln, der systematisch zwischen der Regelung über die Haftung bei "Schwarzflügen" und der Regelung des Mitverschuldens angesiedelt werden könnte. Inhaltlich und nach ihrem Wortlaut könnte sich diese Bestimmung an § 5 Abs. 2 und an § 8 Abs. 2 EKHG orientieren. In einem Halbsatz sollte zum Ausdruck gebracht werden, daß die solidarische Haftung durch die im einzelnen vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt ist. Im übrigen wird hiezu auf § 148 des Entwurfs Beilage ./A verwiesen.

Die Erläuterungen zu § 146 des Entwurfs (S. 4) erscheinen zu eng, so weit sie den Begriff "Betrieb" dahingehend interpretieren, daß das Luftfahrzeug in Bewegung sein müsse. Da zu diesem Punkt keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden sollen, könnten die entsprechenden Ausführungen in den Erläuterungen entfallen.

Im übrigen schlägt das Bundesministerium für Justiz vor, in einem weiteren Absatz zu § 146 die Unabdingbarkeit des Ersatzes von Personenschäden zu normieren. Vereinbarungen über die Beschränkung der Drittschadenshaftung können mit Flughafenanrainern in Betracht kommen; dabei soll eine vertragliche Beschränkung der Haftung für Sachschäden möglich sein.

Zu § 147:

§ 147 des Entwurfs regelt die bisher in § 19 Abs. 2 LVG normierte Haftung des und für den "Schwarzflieger", wobei vorgeschlagen wird, die Haftung des Halters neben dem "Schwarzflieger" entsprechend dem § 6 EKHG auch auf diejenigen Fälle auszudehnen, in denen der Flug durch Verschulden der Leute des Halters ermöglicht wurde; ferner soll für die nach allgemeinen Grundsätzen bestehende Haftung des angestellten oder mit Willen des Halters handelnden Benutzers eine Beweislastumkehr für das Verschulden normiert werden.

§ 147 des Entwurfs lehnt sich damit seinem Wortlaut nach weitgehend an § 6 EKHG an. Das Bundesministerium für Justiz schlägt deshalb vor, den gesamten § 6 EKHG zu übernehmen, d.h. in Abs. 1 auf die Benutzung "zur Zeit des Unfalls" abzustellen und in einem neuen Abs. 3 den Benutzer in Anlehnung an § 6 Abs. 3 EKHG zu definieren.

Zu § 148:

Das Bundesministerium für Justiz gibt der einfacheren Formulierung der Regelung des Mitverschuldens in § 11 PHG den Vorzug und schlägt vor, dessen Formulierung zur Gänze zu übernehmen. Unabhängig davon sollte § 148 über das Mitverschulden in den Abschnitt über die Gemeinsamen Bestimmungen aufgenommen werden.

Zu § 149:

Das Bundesministerium für Justiz begrüßt die Anhebung der Haftungshöchstbeträge. Die Festsetzung des Höchstbetrags für den einzelnen Personenschaden mit zwölf Millionen Schilling erscheint geeignet, die Erhaltung eines durchschnittlichen Lebensstandards (und damit die Deckung eines durchschnittlichen Schadenersatzanspruchs) zu sichern.

Zur Klarstellung regt das Bundesministerium für Justiz an, die Haftung in § 149 Abs. 1 nicht "mit" sondern "bis zu" den dort genannten Beträgen anzuordnen. Eine Haftungsobergrenze für Flugmodelle über 20 kg Höchstgewicht fehlt; diese Flugmodelle könnten in einer neuen Z 2 eingearbeitet werden.

Die Frage, ob die einzelnen Haftungshöchstbeträge bei Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Halter zusammenzurechnen sind, wird durch das LVG nicht ausdrücklich geregelt. Das Bundesministerium für Justiz schlägt daher eine derartige Regelung in einem neuen § 149 Abs. 4 vor, wobei zwischen der Haftung mehrerer Halter desselben Luftfahrzeugs oder Flugmodells und der Haftung sonstiger mehrerer beteiligter Halter unterschieden werden sollte. Da sich aus einer Mehrheit von Haltern desselben Luftfahrzeugs oder Flugmodells keine gesteigerte Gefährlichkeit ergibt, sollte deren gemeinsame Haftung durch die in den § 149 Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt werden.

Zu den §§ 150 f:

In diesen Bestimmungen wären die Zitate der §§ 150 und 151 richtig zu stellen.

Zu § 153:

Die Bestimmung des § 153, die dem § 27 LVG entspricht, scheint auf die Drittschadenshaftung zugeschnitten zu sein. Auf Rückgriffs- und Ausgleichsansprüche wegen Schadenersatzes aus Vertrag paßt § 153 des Entwurfs jedoch nicht, weil zwischen mehreren Beförderern aus einem Beförderungsvertrag in der Regel wiederum vertragliche Verhältnisse bestehen werden, nach denen sich die Verteilung des Ersatzes des Schadens im Innenverhältnis bestimmt. Soweit derartige Regelungen nicht bestehen, kann in diesem Bereich mit der ergänzenden Anwendung des ABGB das Auslangen gefunden werden. Auch § 29d LVG, der im Rahmen der Haftung aus dem Beförderungsvertrag auf Bestimmungen der Drittschadenshaftung verweist, verweist auf § 27 LVG wohlweislich nicht.

Das Bundesministerium für Justiz hält es daher nicht für zweckmäßig, wie in § 159 des Entwurfs eine sinngemäße Anordnung des § 153 im Rahmen der Haftung aus dem Beförderungsvertrag anzuordnen.

Wenngleich in der Literatur die Schadensverteilung nach dem "Ausmaß der Verursachung" kritisiert wird (*Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht*² II 491), spricht sich das Bundesministerium für Justiz für die Beibehaltung des Wortlauts des § 27 LVG aus. § 27 LVG räumt den Gerichten bei der Schadensverteilung ein weitgehendes, von den "Umständen" determiniertes Ermessen ein. Das Ausmaß der Verursachung wird nur als eines der dabei zu berücksichtigenden Kriterien demonstrativ angeführt. Den Gerichten ist es daher schon nach geltendem Recht nicht verwehrt, das Ausmaß des Verschuldens oder eine unterschiedlich hohe Gefährlichkeit bei der Schadensverteilung (vgl. § 11 Abs. 1 EKHG) zu berücksichtigen. Auch sonst ist dem österreichischen Recht ein "Ausmaß der Verursachung" nicht fremd. § 53 Abs. 2 Forstgesetz 1975 über die Haftung für forstschädliche Luftverunreinigungen sieht etwa eine Haftung nach Anteilen an der Schadenszufügung vor. In diesem Zusammenhang wird daher unter dem Kriterium des "Ausmaßes der Verursachung" zu beurteilen sein, wie weit sich eine unterschiedliche Gefährlichkeit mehrerer beteiligter Luftfahrzeuge im Schadensereignis ausgewirkt hat. Davon ist die Kausalität als Kriterium der Schadenszurechnung, die in einer früheren Stufe der Klärung der Haftungsfrage zu prüfen ist, zu unterscheiden.

Zu § 154:

Das Bundesministerium für Justiz schlägt vor, § 154 über die Anwendung des ABGB in den Abschnitt über "Gemeinsame Bestimmungen" aufzunehmen.

Zu § 155:

Das zu § 154 Gesagte gilt auch für § 155.

Hinsichtlich der Formulierung dieser Bestimmung würde das Bundesministerium für Justiz die Bestimmung des § 15 Abs. 1 PHG vorziehen.

Darüber hinaus fehlt sowohl im LVG als auch im gegenständlichen Entwurf eine dem § 19 Abs. 2 EKHG vergleichbare Regelung der Gehilfenhaftung des Luftfahrzeughalters. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz sollte eine dem § 19 Abs. 2 EKHG entsprechende Anordnung als Abs. 2 in den (derzeitigen) § 155 aufgenommen werden. Im übrigen sei dazu auf § 159 des Entwurfs ./ Beilage A verwiesen.

Zum II. Abschnitt:

Obwohl die §§ 29a ff LVG im wesentlichen nur die Haftung aus dem Luftbeförderungsvertrag (insbesondere die Beweislastumkehr für ein "Verschulden") ohne allzu große Abweichungen vom sonstigen vertraglichen Schadenersatzrecht regeln, sehen sie doch Haftungsbeschränkungen vor; weiters schließen diese Bestimmungen deliktische Anspruchsgrundlagen aus. Die Verbesserungen der Stellung des (beförderten) Geschädigten im LVG im Vergleich zur allgemeinen Vertragshaftung erscheinen dem Bundesministerium für Justiz jedoch nicht derart gewichtig, daß diese gesetzlichen Haftungsbeschränkungen im Ausgleich dazu weiter aufrecht erhalten werden können und sollen.

Die wesentliche Aufgabe der Bestimmungen über die Beförderungshaftung besteht daher neben der Regelung der Beweislastverteilung darin, die Grenzen

festzulegen, bis zu denen die Beschränkung der Haftung durch Vereinbarung zwischen den Parteien wirksam ist.

Wie sich aus § 158 ("Mindesthaftung") ergibt, liegt dieses Konzept zwar schon dem Entwurf zugrunde, es erscheint dort jedoch nicht ganz konsequent ausgeführt. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz könnten § 161 über die Unwirksamkeit von Haftungsbeschränkungsvereinbarungen und § 158 über die "Mindesthaftung" zu einer die Möglichkeiten der Haftungsbegrenzung durch Vereinbarung regelnden Bestimmung vereinigt, die Haftungsbeschränkung des § 160 zur Gänze gestrichen und diese inhaltlich durch die (unbegrenzte) Zulassung sonstiger Ersatzansprüche ergänzt werden. Letztlich wäre jedenfalls der Verweis auf die §§ 149 und 151 über die Haftungshöchstbeträge für Drittschäden zu streichen.

Zu § 156:

In den Erläuterungen (S. 5) wird die Verwendung des Begriffs "Luftfrachtführer" mit Art. I lit. b des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen, BGBl. Nr. 46/1966, begründet. Diese Bestimmung definiert jedoch nur den "vertraglichen Luftfrachtführer" im Gegensatz zum "ausführenden Luftfrachtführer". Die entsprechenden Ausführungen in den Erläuterungen sind deshalb mißverständlich.

Das Bundesministerium für Justiz teilt jedoch das hinter der Ersetzung des Ausdrucks "Halter" in § 29a LVG durch den Ausdruck "Luftfrachtführer" in § 156 des Entwurfs stehende Anliegen. Da das LVG den Fall, daß die Stellung des Halters des Luftfahrzeugs und die Stellung desjenigen, mit dem der Fluggast den Beförderungsvertrag schloß, auseinanderfällt, nicht berücksichtigt und primär den Luftfahrzeughalter als Ersatzpflichtigen erwähnt, wird die Haftung des nicht auf Grund eines Beförderungsvertrags dem Fluggast gegenüber verpflichteten Halters verneint und die Haftung des Beförderers, der nicht Halter ist, in der Literatur kontrovers diskutiert. Die Anordnung der Haftung eines vertraglich verpflichteten Beförderers dient daher der Klarstellung. Auf die Lösung dieser Probleme könnten die Erläuterungen kurz eingehen.

Da jedoch der Begriff "Luftfrachtführer" doch sehr auf die Beförderung von Gütern abstellt, bevorzugt das Bundesministerium für Justiz ungeachtet der weitergehenden Bedeutung des Ausdrucks "Luftfrachtführer" im Warschauer Abkommen den Begriff "Beförderer".

Zu den §§ 158 und 161:

Wie bereits in den Allgemeinen Bemerkungen zum 2. Abschnitt ausgeführt wurde, sollten die Schranken von Haftungsbegrenzungsvereinbarungen in einer einheitlichen Bestimmung geregelt werden. Im einzelnen sei dazu auf § 156 des Entwurfs ./ Beilage A verwiesen. Dieser Vorschlag setzt auch für die luftfahrtrechtliche Haftung Tendenzen um, wonach die Freizeichnung von der Haftung für Personenschäden überhaupt unwirksam ist bzw. sein soll (vgl. § 31 f Abs. 1 KSchG für den Pauschalreisevertrag und § 6 Abs. 1 Z 9 des Entwurfs einer KSchG-Novelle für das allgemeine Verbrauchergeschäft), indem er nur eine Freizeichnung für Sachschäden in § 156 Abs. 1 zuläßt, im übrigen aber weitergehende vertragliche Haftungsbegrenzungen oder -ausschlüsse in § 156 Abs. 2 für unwirksam erklärt.

Zu § 159:

Wie bereits ausgeführt, zieht das Bundesministerium für Justiz die Schaffung eines "Gemeinsamen Teils" einer Verweisungsvorschrift vor. Die Verweisung auf die §§ 149, 151 und 153 sollte jedenfalls aus dem § 159 eliminiert werden. Ebenso vertritt das Bundesministerium für Justiz die Ansicht, daß § 152 über die Anzeigepflicht auf die Drittschadenshaftung zugeschnitten ist und auf die Haftung aus dem Beförderungsvertrag nicht paßt.

Zu § 160:

Die Haftungsbegrenzung erscheint - wie bereits ausgeführt - nicht gerechtfertigt; statt dessen sollte durch die Aufnahme des § 155 des Entwurfs in einen

Abschnitt über "Gemeinsame Bestimmungen" klargestellt werden, daß auch im Rahmen der Beförderungshaftung weitergehende Ersatzansprüche unberührt bleiben. Dabei ist diese Bestimmung für den Bereich der Beförderungshaftung nur wegen ihres "Antwortcharakters" zur derzeitigen, zu ändernden Rechtslage erforderlich. In den Erläuterungen sollte klargestellt werden, daß damit nicht beabsichtigt ist, die Wirkungen von Haftungsbegrenzungsvereinbarungen auf die vertragliche Haftung zu beschränken, sodaß in diesen Fällen jedenfalls noch eine von der Haftungsbegrenzungsvereinbarung nicht betroffene unbeschränkte deliktische Haftung bestünde.

Zu den §§ 162 und 163:

Die Bestimmungen über die Haftung nach dem Warschauer Abkommen und über die Haftung für Postsendungen, die im wesentlichen nur den sachlichen Geltungsbereich der haftungsrechtlichen Regelungen des Luftfahrtgesetzes beschränken, sollten in einen eigenen Abschnitt aufgenommen werden.

Angesichts der Praxis einiger Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens, die die Sicherstellung ausreichender Ersatzbeträge lediglich über den Umweg einer "erzwungenen freiwilligen" höheren Haftung zu erreichen versuchen und eine Erhöhung der Höchstbeträge des Warschauer Abkommens durch die nationalen Gesetzgeber als gegen das Warschauer Abkommen verstoßend erachten, erscheint es angezeigt, davon abzusehen, das Warschauer Abkommen nur nach Maßgabe höherer nationaler Höchstbeträge anzuwenden. Gegenstand der weiteren Gespräche sollte aber insbesondere auch die Überlegung sein, ob und inwieweit derartige Tendenzen in verschiedenen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens auch von Österreich übernommen werden könnten.

Zu § 164:

Zur Angleichung an die Terminologie der JN und des EKHG sollte der Ausdruck "Bezirk" durch den Ausdruck "Sprenzel" ersetzt werden. Darüber hinaus bietet es sich an, die Regelung des § 20 zweiter Satz EKHG zu übernehmen und auch einen

Wahlgerichtstand für anderweitige aus dem Schadensfall abgeleitete Ansprüche gegen den Halter, den Beförderer oder einen sonst Ersatzpflichtigen vorzusehen.

In Abs. 2 sollte der zweite Satz gestrichen werden, zumal sich dieser auf eine Regelung in einem informellen Vorentwurf bezieht (Haftung des ausführenden Luftfrachtführers), die nicht mehr im Entwurf enthalten ist.

Abs. 3 kann zur Gänze gestrichen werden, da sich dessen Inhalt ohnedies bereits aus § 162 des Entwurfs ergibt.

Zu § 165:

§ 165 des Entwurfs übernimmt den Wortlaut des § 29 Abs. 1 erster Satz LVG, damit aber auch die dieser Bestimmung anhaftenden Unklarheiten. § 29 Abs. 1 LVG normiert nur den "Nachweis" des Abschlusses einer Haftpflichtversicherung. Aus dem bloßen Wortlaut der Bestimmung könnte damit argumentiert werden, daß der Nachweislichkeit keine eigenständige Bedeutung zukomme, sondern daß diese lediglich eine Beweisregel für die in mehreren Bestimmungen des LFG als Zulassungsvoraussetzung vorgesehene Haftpflichtversicherung darstelle. Allerdings wird man § 29 LVG trotz seines Wortlautes als gesetzliche Anordnung einer Haftpflichtversicherung zu verstehen haben. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz sollte letzteres klarer zum Ausdruck gebracht werden.

Darüber hinaus bestehen Unklarheiten hinsichtlich des Anwendungsbereichs und der Bedeutung dieser Norm:

Zum einen erscheint fraglich, ob sich § 165 in einer verwaltungsrechtlichen Bedeutung erschöpft (sodaß eine Verletzung der Bestimmung verwaltungsstrafrechtliche Folgen nach sich zieht) oder ob die Regelung auch als Schutzgesetz angesehen werden kann (dessen Verletzung Schadenersatzansprüche nach sich zieht).

Hinsichtlich seines Anwendungsbereichs stützt sich § 165 seinem Wortlaut nach auf § 146 und damit indirekt auf das Deliktsstatut des § 48 Abs. 1 IPRG. Da § 48

Abs. 1 IPRG auf den Ort des den Schaden verursachenden Verhaltens und § 165 auf die Anwendbarkeit der Gefährdungshaftungsnorm des § 146 abstellt, liegt die Auslegung nahe, daß die Versicherungspflicht des § 165 immer dann zur Anwendung kommt, wenn eine Haftung nach § 146 möglich ist, sohin jedenfalls dann, wenn sich ein Luftfahrzeug im österreichischen Luftraum befindet.

Dem könnte jedoch entgegengehalten werden, daß § 14 LFG über die Voraussetzungen für die Zulassung von Zivilluftfahrzeugen lediglich für in Österreich zuzulassende Zivilluftfahrzeuge eine Haftpflichtversicherung "in gesetzlich vorgeschriebener Weise" vorsieht, während die bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen nach § 18 LFG nur "eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung" voraussetzt. Dasselbe gilt nach § 20 Abs. 2 LFG für Zwischenbewilligungen für Zivilluftfahrzeuge. In die gleiche Richtung scheinen die §§ 108 f Luftverkehrsverordnung über den Vertragsnachweis und die Anzeigepflicht zu gehen, da der dort vorgesehene Nachweis und die Anzeigepflicht jeweils gegenüber der "Zulassungsbehörde" bestehen. Gleiches gilt für § 170 des Entwurfs, der die Anzeigepflicht gegenüber der "Zulassungsbehörde" (worunter wohl nur eine österreichische Behörde verstanden werden kann) übernimmt. Insgesamt erscheint daher auch die einschränkende Auslegung vertretbar, daß sich die Versicherungspflicht des § 29 Abs. 1 LVG und damit auch die des § 165 idF des Entwurfs lediglich auf Luftfahrzeuge bezieht, die in Österreich zugelassen werden (in diesem Fall würde jedoch die gesetzliche Vorschreibung einer Deckung für Schadenersatzansprüche gegenüber ausländischen Luftfahrzeugen fehlen).

Ein Problem für die verwaltungsrechtliche Absicherung der Versicherungspflicht ergibt sich daraus, daß § 18 LFG über die bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen grundsätzlich nur dann angewendet werden kann, wenn diese Anerkennung nicht bereits auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung gilt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die diversen multilateralen und bilateralen Luftverkehrsabkommen allgemeine Überflugsgenehmigungen ohne Verpflichtung zu einer Deckung allfälliger Schadenersatzansprüche kennen.

Angesichts dieser Schwierigkeiten erscheint es geboten, die verwaltungsrechtlichen Normen zur Absicherung der Versicherungspflicht zu

überarbeiten und in einer zentralen Bestimmung - zumindest mittels der Technik des Verweises (vgl. § 59 Abs. 1 KFG) - zusammengefaßt darzustellen. Dabei sollte ferner geklärt werden, ob und in welchem Umfang eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtversicherung Voraussetzung für die Verwendung österreichischen Luftraums durch im Ausland zugelassene Luftfahrzeuge sein soll und kann.

Ausgehend von dem im Entwurf vorgeschlagenen Konzept, inländische und ausländische Luftfahrzeuge gleichzubehandeln, und vorbehaltlich der Klärung obiger Fragen schlägt das Bundesministerium für Justiz zu § 165 vor, zunächst allgemein die Verpflichtung zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung (in umfassender, Drittschadenshaftung und Haftung aus dem Beförderungsvertrag einbeziehender Weise) zu normieren. In den Erläuterungen könnte klargestellt werden, daß sich der Inhalt des § 165 nicht nur auf eine verwaltungsrechtliche Bedeutung beschränkt, sondern daß er auch als Schutzgesetz im Sinn des § 1311 ABGB anzusehen ist, dessen Verletzung zu Schadenersatzverpflichtungen des Halters oder bei juristischen Personen der Organe des Halters gegenüber den Geschädigten führen kann. Darüber hinaus wäre zu überlegen, den Bund und andere Gebietskörperschaften von der Versicherungspflicht auszunehmen.

Im einzelnen wird hiezu auf § 163 des Entwurfs Beilage ./A verwiesen.

Zu § 166:

Nach § 101 des Entwurfs sind als Luftverkehrsunternehmen nur solche Unternehmen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen zu verstehen, die entweder eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung Nr. 2407/92 des Rates vom 23.6.1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen oder eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff des Entwurfs besitzen. Ausländische Luftbeförderer, die nicht unter § 101 des Entwurfs fallen, sohin solche, die nicht aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union stammen, sind daher nach § 166 zum Abschluß einer Fluggast-Unfallversicherung nicht verpflichtet. Nach Ansicht des Bundesministeriums

für Justiz würden jedoch damit nicht unbedeutende Lücken in der Deckung von Ersatzansprüchen aus dem Beförderungsvertrag entstehen.

Eine verwaltungsrechtliche Absicherung der Fluggast-Unfallversicherung nach § 29g Abs. 1 LVG fehlt - soweit ersichtlich - nach geltendem Recht überhaupt, da die §§ 14, 18 und 20 LFG lediglich auf "Haftpflichtversicherungen" abstellen und § 114 LFG über die Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen, der nach Z 25 des Entwurfs aufgehoben werden soll, den Nachweis einer Versicherung für die Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen nicht vorsieht.

Die Frage des Anwendungsbereichs des § 166 stellt sich jedoch auch noch in anderer Hinsicht: die Haftung des § 156 kommt bei internationalen Flügen nämlich nur dann in Betracht, wenn diese nicht dem Warschauer Abkommen unterliegen. Der Verweis auf § 156 könnte daher ebenfalls in die Richtung interpretiert werden, daß von dieser Versicherungspflicht Flüge, die dem Warschauer Abkommen unterliegen, ausgenommen sein sollen.

Gerade der Sinn der derzeitigen Fluggast-Unfallversicherung, den Geschädigten eine Art Ausgleich für die im Vergleich zur Drittschadenshaftung mildere Beförderungshaftung zu bieten (*Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht*² II 483), spricht dafür, eine derartige Versicherungspflicht auch für unter das Warschauer Abkommen fallende Flüge vorzusehen. In diesem Zusammenhang hat jedoch auch die verwaltungsrechtliche Absicherung größere Bedeutung, da Art. 24 des Warschauer Abkommens jegliche andere Anspruchsgrundlage als die des Abkommens ausschließt, sodaß die Verletzung der Versicherungspflicht nicht zu eigenständigen höheren Haftungen des Beförderers führen könnte.

Art. 7 der Verordnung Nr. 2407/92 des Rates verpflichtet Luftfahrtunternehmen zum Abschluß einer Versicherung, die die im Rahmen der Haftpflicht des Luftfahrtunternehmens zu ersetzenden Schäden an Fluggästen, Gepäck, Fracht, Post und Dritten abdeckt. Fraglich erscheint nun, ob diese Bestimmung der Verordnung den Mitgliedstaaten ausreichenden Spielraum läßt, an Stelle einer Haftpflichtversicherung im Rahmen des Ersatzes von Schäden aus dem Beförderungsvertrag eine von der Haftung unabhängige "Unfallversicherung" vorzusehen. Ohne nähere Prüfung dieser Frage geht das Bundesministerium für Justiz aber vorerst von der

gemeinschaftsrechtlichen Zulässigkeit der vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgeschlagenen Lösung aus.

Entsprechend der bisherigen Rechtslage sieht der Entwurf die Verpflichtung zum Abschluß einer Fluggast-Unfallversicherung nur für Luftverkehrsunternehmen vor. Daher erscheint es gerade in Fällen der nichtgewerbsmäßigen Beförderung fraglich, ob allfällige Schadenersatzansprüche beförderter Personen gedeckt werden. Überdies haben nichtgewerbliche Beförderer nach dem Entwurf keine Haftpflichtversicherung für Schäden an beförderten Personen abzuschließen. Durch die Nichtübernahme der Haftpflichtversicherung für den Beförderungsvertrag nach § 29g Abs. 2 LVG für beförderte Gegenstände würde kein obligatorischer Versicherungsschutz mehr bestehen.

Aus diesen Gründen befürwortet das Bundesministerium für Justiz die Beibehaltung des bisherigen Systems der Haftpflichtversicherungen für Drittschadens- und Beförderungshaftung und einer Fluggast-Unfallversicherung (im Sinn einer Summenversicherung) mit niedrigeren Beträgen.

Dafür sprechen die Überlegungen, daß mit einer bloßen Fluggast-Unfall-Versicherung gewisse Deckungslücken in Hinblick auf Sachschäden entstünden, daß durch eine haftungsunabhängige summenmäßig höhere Versicherungspflicht Mehrbelastungen durch Erhöhung der Versicherungsprämien entstünden und daß Art. 7 der Verordnung Nr. 2407/92 des Rates "Luftfahrtunternehmen" zum Abschluß einer Versicherung, die die im Rahmen der Haftpflicht des Luftfahrtunternehmens zu ersetzenden Schäden an Fluggästen, Gepäck, Post und Dritten abdeckt, verpflichtet. Der Unfallversicherung als Summenversicherung mit niedrigeren Versicherungssummen käme in diesem Rahmen wirtschaftlich die Bedeutung zu, den Geschädigten eine erste Abschlagszahlung auf ihre Schadenersatzansprüche zu gewähren, ohne daß diese eines aufwendigen Nachweises der Voraussetzungen der Haftpflicht des Beförderers bedürfen.

Überdies sollte die Verpflichtung zum Abschluß dieser Versicherungen auf alle Halter von Luftfahrzeugen (oder Flugmodellen) die zur Verwendung im österreichischem Luftraum bestimmt sind, ausgeweitet werden.

Zu den §§ 167 f:

§ 167 könnte dahingehend mißverstanden werden, daß nur jene Versicherungen bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweigs in Österreich berechtigten Versicherer abzuschließen sind, auf die österreichisches Recht anzuwenden ist.

§ 168 räumt das direkte Klagerecht (über das KHVG hinausgehend) auch Geschädigten für Ansprüche aus der Fluggast-Unfallversicherung ein. Insofern besteht ein Widerspruch zwischen der Anordnung der gesamtschuldnerischen Haftung des Versicherers und des Versicherten in § 168 zweiter Satz und dem Ausschluß des Schadenersatzanspruchs in § 166 zweiter Satz. Angesichts der Unterschiede zwischen Haftpflichtversicherung und Unfallversicherung regt das Bundesministerium für Justiz an, das direkte Klagerecht aus der Haftpflichtversicherung in einem Paragraphen gemeinsam mit dieser (vgl. § 163 Abs. 2 des Entwurfs Beilage ./A, der sich an § 22 KHVG orientiert) und die direkten Ansprüche der Fluggäste gegen den Unfallversicherer mit den erforderlichen Verweisungen auf das VersVG (wobei insbesondere die Verweisung auf § 158c Abs. 1 bis 3 VersVG wegen ihrer Bedeutung für die Kontrolle über den aufrechten Bestand des Versicherungsverhältnisses zu erwähnen ist) in einem Paragraphen gemeinsam mit der Fluggast-Unfallversicherung (vgl. § 164 Abs. 4 des Entwurfs Beilage ./A, der sich an § 178b VersVG orientiert) zu regeln.

Zu § 169:

Nach Ansicht des Bundesministerium für Justiz wird der Wert der Bestimmung über den Versicherungsnachweis dadurch gemindert, daß nicht klar erscheint, wo eine Sanktion eintreten kann, wenn ein aufrechter Bestand der Versicherung nicht nachgewiesen werden kann. Insgesamt gelten für diese Bestimmung die Ausführungen zu den Schwierigkeiten der verwaltungsrechtlichen Absicherung des Versicherungsschutzes.

Zu § 170:

Durch die Anordnung einer sinngemäßen Anwendung des § 158c Abs. 2 VersVG auf die Fluggast-Unfallversicherung wäre sichergestellt, daß ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, gegenüber dem Geschädigten nicht vor Ablauf eines Monats wirkt, nach dem der Versicherer diesen Umstand der hierfür zuständigen Stelle angezeigt hat. Da gegenüber den Geschädigten diese Versicherungen sohin ohnedies erst nach Anzeige durch den Versicherer dem Geschädigten gegenüber unwirksam würden, würde sich eine Kontrolle über den aufrechten Bestand der Versicherung und die in § 170 normierte Anzeigepflicht erübrigen. Allerdings wäre vorzusehen, welche Stelle als "zuständige Stelle" im Sinn des § 158c Abs. 2 VersVG anzusehen ist (vgl. dazu § 165 dritter Satz des Entwurfs Beilage ./A).

Die Verwendung des Begriffs "Zulassungsbehörde" im Entwurf legt allerdings die Auslegung nahe, daß nur in Österreich zugelassene Luftfahrzeuge der Anzeigepflicht unterliegen.

Zu § 171:

Die Regelung, nach der derjenige zu bestrafen ist, der "diesem Bundesgesetz, ... der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ... zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht" entspricht nicht dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot einer Strafbestimmung. Es ist nicht nur Aufgabe des Gesetzgebers, eine Strafdrohung ausdrücklich festzulegen, sondern auch das Verhalten, an das sich eine Strafe knüpfen soll, genau zu umschreiben. Für den Normadressaten muß - selbst bei Verweisung auf andere Vorschriften - der Unrechtsgehalt seines Handelns oder Unterlassens, ebenso wie die an die Übertretung eines Tatbestandes geknüpfte Strafdrohung, eindeutig erkennbar sein. Es wird daher vorgeschlagen, entweder die in Frage kommenden Straftatbestände im einzelnen zu umschreiben oder zumindest die Paragraphen zu nennen, deren Verletzung (oder Verletzung einer auf ihrer Grundlage erlassenen Verordnung oder eines Bescheides) zur Bestrafung führen soll.

Das Bundesministerium für Justiz würde es weiters begrüßen, wenn die in der Subsidiaritätsklausel enthaltene Wendung "wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt" durch die derzeit allgemein gebräuchliche Formulierung "sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet" ersetzt würde.

Entsprechend der üblichen legistischen Terminologie wird angeregt, anstelle der Formulierung "mit einer Geldstrafe bis zu" die allgemein gebräuchliche Ausdrucksweise "mit Geldstrafe bis zu" zu verwenden.

Die Normierung von Strafuntergrenzen ist grundsätzlich bedenklich, weil sie die Strafzumessungsmöglichkeiten der Verwaltungsbehörde ohne Notwendigkeit einengen. Da dem vorliegendem Entwurf keine besonderen Umstände zu entnehmen sind, welche eine Strafuntergrenze gerade für diese bestimmte Übertretung rechtfertigen könnten, sollte von der Bestimmung einer solchen Untergrenze generell Abstand genommen werden.

Zu § 173:

Durch die Umwandlung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in eine privatrechtliche Gesellschaft erscheint die Bestimmung über die Pflicht der Strafbehörde, der Austro Control GmbH "alle nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und des Strafausmaßes" mitzuteilen, unter dem Gesichtspunkt der Wahrung der Amtsverschwiegenheit und des Grundrechts auf Datenschutz bedenklich, zumal nach dem Wortlaut der Bestimmung weder eine Berücksichtigung schutzwürdiger Interessen im Rahmen einer allgemeinen Interessensabwägung noch eine Verpflichtung der Austro Control GmbH zur Geheimhaltung dieser sensiblen Daten gegenüber unbefugten Auskunftswerbern vorgesehen sind.

Zum XII. Teil:

Durch die Z 32 wird dem XI. Teil der XII. Teil "angefügt". Im wesentlichen werden jedoch dabei bereits im früheren XI. Teil enthaltene Bestimmungen wiederholt und lediglich geringfügig in Hinblick auf das Inkrafttreten und das Außerkrafttreten bisheriger Rechtsvorschriften ergänzt. Die gewählte Technik erscheint mißverständlich. Die Novellierungsanordnung sollte klarstellen, inwieweit die Bestimmungen des bisherigen XI. Teils lediglich neue Paragraphenbezeichnungen erhalten und inwieweit eine Novellierung erfolgt.

Zwar wiederholt der XII. Teil des Entwurfs § 151 LFG nicht mehr, der die die Haftpflicht und die Verpflichtung zum Abschluß von Haftpflicht- und Unfallversicherungen in der Luftfahrt regelnden gesetzlichen Vorschriften aufrecht erhält, sodaß diese Bestimmungen offenbar aufgehoben werden sollen. Nach dem Wortlaut des § 177, der an die Stelle des § 152 LFG tritt, wird jedoch der Abschnitt "K" der Luftverkehrsverordnung aufrecht erhalten. Es wäre daher klarzustellen, daß die §§ 106 bis 109 der Luftverkehrsverordnung 1936, die durch die Neuregelung der Versicherungspflicht gegenstandslos geworden sind, aufgehoben werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme gehen unter Anschluß der Beilage ./A an das Präsidium des Nationalrats.

3. Juli 1996
Für den Bundesminister:

KATHREIN

zu JMZ 7.706/17-I 2/1996

Beilage A

X. Teil

Haftungsrecht

1. Abschnitt

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

Haftung

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

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnitts, wenn

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

(3) Die Verpflichtung des Halters, für die Tötung oder Verletzung von Personen Ersatz zu leisten, darf im vorhinein weder ausgeschlossen noch beschränkt werden; entgegenstehende Vereinbarungen sind rechtsunwirksam.

vgl. § 146 des Entwurfs, § 19 LVG, § 1 PHG.

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

K:\AUINGER\AUI135.SAM

(2) Der Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs oder Flugmodells angestellt oder wenn ihm das Luftfahrzeug oder Flugmodell vom Halter überlassen war. 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.

(3) Benutzer im Sinn der Abs. 1 und 2 ist jeder, der sich den Gebrauch des Luftfahrzeugs oder Flugmodells als solchen mit Herrschaftswillen anmaßt.

vgl.: § 147 des Entwurfs, § 19 Abs. 2 LVG, § 6 EKHG.

Solidarhaftung

§ 148. Hat ein Luftfahrzeug oder Flugmodell mehrere Halter, so haften diese zur ungeteilten Hand. Das gleiche gilt für mehrere an einem Unfall Beteiligte; jedoch haftet jeder Beteiligte nach den für seine Ersatzpflicht geltenden Vorschriften und, soweit seine Ersatzpflicht begrenzt ist, nur bis zu den für ihn maßgeblichen Haftungshöchstbeträgen.

§ 146 Abs. 2 des Entwurfs, § 5 Abs. 2 und § 8 Abs. 2 EKHG, § 10 PHG.

Haftungshöchstbeträge

§ 149. (1). Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall bis zu folgenden Beträgen:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht | 12 Millionen Schilling |
| 2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht
und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch
einen Verbrennungsmotor angetrieben werden,
bis zu 750 kg Höchstgewicht | 17 Millionen Schilling |
| 3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2
fallen, bis 1.200 kg Höchstgewicht | 35 Millionen Schilling |
| 4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1.200 kg bis
zu 2.000 kg Höchstgewicht | 52 Millionen Schilling |
| 5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2.000 kg bis
5.700 kg Höchstgewicht | 100 Millionen Schilling |
| 6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5.700 kg bis
14.000 kg Höchstgewicht | 280 Millionen Schilling |

7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14.000 kg

Höchstgewicht

700 Millionen Schilling.

(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 zur Gänze 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 12 Millionen Schilling.

(4) Die Haftung mehrerer Halter eines Luftfahrzeugs oder Flugmodells für einen Unfall ist durch die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt. Im übrigen haftet jeder der an einem Unfall beteiligten Halter bis zu den für ihn vorgesehenen Höchstbeträgen.

vgl.: § 149 des Entwurfs, § 23 Abs. 1 und 2 LVG

§ 150. (1). Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrags zu bezahlen, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach § 149 nicht übersteigen.

(2) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren Geschädigten auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach § 149, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

vgl.: § 150 des Entwurfs, § 23 Abs. 3 und 4 LVG.

§ 151. Die Haftungsgrenzen der §§ 149 und 150 gelten nicht für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder Flugmodelle des Bundesheeres oder der Sicherheitsbehörden im Sinn des § 4 SPG verursacht werden.

vgl.: § 151 des Entwurfs, § 29k Abs. 1 LVG.

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch

§ 152. Wurde der Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Beteiligten einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängen im Verhältnis der Beteiligten zueinander die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit

K:\AUINGER\AU1135.SAM

der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verursacht wurde. Das gleiche gilt für die gegenseitige Ersatzpflicht der Beteiligten.

vgl.: § 153 des Entwurfs, § 27 LVG.

Anzeigepflicht

§ 153. Der Ersatzberechtigte verliert die Ersatzansprüche nach diesem Abschnitt, 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 zufolge eines vom Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstands unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise vom Unfall Kenntnis erlangt hat.

vgl.: § 152 iVm § 159 des Entwurfs, § 26 iVm § 29d LVG, § 18 EKHG.

2. Abschnitt

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht

§ 154. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, so haftet der Beförderer für den Ersatz des Schadens. Das gleiche gilt für den Schaden, der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

(2) Der Beförderer 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 Luftfahrzeugs oder - bei Landung außerhalb eines Flughafens - sonst in der Obhut des Beförderers befinden.

vgl.: § 156 des Entwurfs, § 29a LVG.

Ausschluß der Haftung

§ 155. Die Ersatzpflicht des Beförderers tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er, seine Leute und sonstige Personen, deren er sich zur Erfüllung des

Beförderungsvertrags bedient, alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

vgl.: § 157 des Entwurfs, § 29b LVG.

Vereinbarung von Haftungsbeschränkungen

§ 156. (1) Für den Fall des Verlusts oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von zumindest 480,-- Schilling pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von zumindest 25.000,-- Schilling beschränkt werden. Ist die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit und bei grober Fahrlässigkeit auf die im ersten Satz vorgesehenen Beträge beschränkt werden.

(2) Im übrigen sind Vereinbarungen, durch die die Haftung des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag ausgeschlossen oder eingeschränkt wird, unwirksam.

vgl.: §§ 158, 161 des Entwurfs, §§ 29c und 29f LVG, § 6 Abs. 1 Z 9 und Abs. 2 Z 5 KSchG.

3. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen für die Haftung

Mitverschulden des Geschädigten

§ 157. Trifft den Geschädigten oder jemanden, dessen Verhalten er zu vertreten hat, ein Verschulden, so ist § 1304 ABGB sinngemäß anzuwenden.

vgl.: § 148 iVm § 159 des Entwurfs, § 20 iVm § 29d LVG, § 11 PHG.

Anwendung des ABGB

§ 158. Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, ist auf die darin vorgesehenen Ersatzansprüche das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch anzuwenden.

vgl.: § 154 des Entwurfs, §§ 21, 22, 24, 25, 29d LVG, § 14 PHG.

Sonstige Ersatzansprüche

§ 159. (1) Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs und anderer Vorschriften, nach denen Schäden in weiterem Umfang und von anderen Personen als nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen sind, bleiben unberührt.

(2) Auch dort, wo die Ersatzansprüche für einen durch einen Unfall beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder Flugmodells verursachten Schaden nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts zu beurteilen sind, haftet der Halter für das Verschulden der Personen, die mit seinem Willen beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder Flugmodells tätig waren, soweit diese Tätigkeit für den Unfall ursächlich war.

vgl.: §§ 155, 160 des Entwurfs, §§ 28, 29e LVG, § 15 Abs. 1 PHG, § 19 EKHG.

Gerichtsstand

§ 160. (1) Für Klagen, die auf Grund des 1. und 2. Abschnitts dieses Teils erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. Bei diesem Gericht können auch anderweitige aus dem Schadensfall abgeleitete Klageansprüche gegen den Halter oder Beförderer oder einen sonst Ersatzpflichtigen erhoben werden.

(2) Für Klagen, die auf Grund des § 154 erhoben werden, ist auch das Gericht des Bestimmungsortes zuständig.

vgl.: § 164 des Entwurfs, § 30 LVG, § 20 EKHG.

4. Abschnitt

Haftung nach internationalen Abkommen und Haftung für Postsendungen

Haftung nach internationalen Abkommen

§ 161. Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, BGBl. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 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 jeweils das betreffende Übereinkommen.

vgl.: § 162 des Entwurfs, § 29h LVG.

Haftung für Postsendungen

§ 162. Werden Sendungen, welche bei der Post aufgegeben werden, im Luftfahrzeug befördert, so bestimmt sich die Haftung ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

vgl.: § 163 des Entwurfs, § 29i LVG.

5. Abschnitt Versicherung

Haftpflichtversicherung

§ 163. (1) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder Flugmodells, das zur Verwendung im österreichischen Luftraum bestimmt ist, hat zur Deckung von Schadenersatzforderungen der nicht beförderten Personen und der Fluggäste gegen den Halter, gegen den Beförderer, gegen Personen, die mit Willen des Halters oder Beförderers beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder Flugmodells tätig sind, oder gegen den Eigentümer eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 149 vorgesehenen Summen abzuschließen.

(2) Der Geschädigte kann den ihm zustehenden Schadenersatzanspruch im Rahmen des betreffenden Versicherungsvertrags auch gegen den Versicherer geltend machen. Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner.

vgl.: § 165 des Entwurfs, §§ 29, 29g Abs. 2 LVG, § 107 LVV, § 22 KHVG.

Fluggast-Unfallversicherung

§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeugs, das zur Beförderung von Personen im österreichischen Luftraum bestimmt ist, hat Fluggäste gegen Unfälle an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen zu versichern.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550.000 Schilling für jeden Fluggast.

(3) Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlöschen Schadenersatzansprüche gegen den Halter, den Beförderer, gegen Personen, die mit Willen des Halters oder Beförderers bei der Verwendung des Luftfahrzeugs tätig sind, sowie gegen den Eigentümer.

(4) Aus der Unfallversicherung steht dem Fluggast als Versichertem ein unmittelbarer Anspruch an den Versicherer zu. Im übrigen sind die §§ 74, 75 Abs. 1, 78, 79 Versicherungsvertragsgesetz 1958 entsprechend und § 158c Abs. 1 bis 3 Versicherungsvertragsgesetz 1958 mit der Maßgabe anzuwenden, daß anstelle "Dritter" "Fluggast" tritt.

vgl.: § 166 des Entwurfs, § 29g Abs. 1 und 2 LVG, § 178b VersVG.

Grundsätze der Pflichtversicherung

§ 165. Die Versicherungen nach den §§ 163 und 164 sind bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweigs in Österreich berechtigten Versicherer zu schließen. Auf den Versicherungsvertrag muß österreichisches Recht anzuwenden sein. Eine Anzeige eines Umstands, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, im Sinn des § 158c Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz 1958 ist an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst zu richten.

vgl.: §§ 167f, 170 des Entwurfs, § 109 LVV.

[Versicherungsnachweis

§ 166. (1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen binnen fünf Tagen nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung (§ 163) oder Fluggast-Unfallversicherung (§ 164) eine Bestätigung über die Übernahme dieser Verpflichtungen (Versicherungsnachweis) kostenlos auszustellen. Auf dem Versicherungsnachweis ist anzugeben, daß auf den Versicherungsvertrag österreichisches Recht anzuwenden ist.

(2) Der Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung gemäß § 163 und, soweit erforderlich, die Versicherung gemäß § 164 ist in Luftfahrzeugen

mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Controll GmbH und sonstigen, mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit.e) betrauten Personen (§ 120) vorzulegen.]

vgl.: § 169 des Entwurfs, § 108 LVV.