

9/SN-8/ME

JOHANNES KEPLER UNIVERSITÄT LINZ
INSTITUT FÜR VÖLKERRECHT UND INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

Univ.Ass. Mag.Dr. Sigmar Stadlmeier LL.M. (London)

Altenbergerstr. 69
A-4040 Linz-Auhof

Tel. (0732) 2468/274
Fax (0732) 2468/368

E-Mail: s.stadlmeier@jk.uni-linz.ac.at

Linz, 1. April 1996

An das Präsidium des
Österreichischen Nationalrates
Parlament

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 8-GE/19. Pk	
Datum: 2. APR. 1996	
Verteilt 3496	

A. Klausgruber

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV);
Stellungnahme hiezu

Hohes Präsidium,

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordneten!

Ich beehre mich, in der Anlage 25 Exemplare der beim BMöWV eingebrachten Stellungnahme zum Entwurf des oben genannten Bundesgesetzes, wie in der Aussendung des Entwurfs erbeten, dem Präsidium des Österreichischen Nationalrates zu übermitteln.

Mit meinen besten Empfehlungen verbleibe ich für heute

Uhr
Sigmar Stadlmeier

Dr. Sigmar Stadlmeier

JOHANNES KEPLER UNIVERSITÄT LINZ
INSTITUT FÜR VÖLKERRECHT UND INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

Univ.Ass. Mag.Dr. Sigmar Stadlmeier LL.M. (London)

Altenbergerstr. 69
A-4040 Linz-Auhof

Tel. (0732) 2468/274

Fax (0732) 2468/368

E-Mail: s.stadlmeier@jk.uni-linz.ac.at

Stellungnahme

zum Entwurf eines Bundesgesetzes
über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV)

Zu § 1 Z 1-3

Die Definition des "Fluglinienverkehrs" im Entwurf zum BGzLV unterscheidet sich erheblich von jener des "Linienflugverkehrs" in Art. 2 lit. d VO 2408/92:

1. Das Kriterium "dem öffentlichen Verkehr dienend" im BGzLV-Entwurf muß nicht notwendigerweise gleichbedeutend mit dem Kriterium des "Einzelverkaufs von Sitzplätzen an die Öffentlichkeit" in der VO 2408/92 sein, zumal dieses Kriterium nach herrschender Auffassung nicht bedeutet, daß *alle* Sitzplätze auf diese Weise der Öffentlichkeit im Einzelverkauf zugänglich sein müssen; die Erläuterungen zum BGzLV-Entwurf gehen auf die Definitionen in § 1 nicht ein.

Vgl. dazu Giumulla - Schmid - Mölls, Europäischer Luftverkehrsrecht, Bd. I, Einführung, 13; vgl. auch Stadlmeier, Convergence of Scheduled and Non-Scheduled Air Services, 45 Austrian Journal of Public and International Law (1993), 159-193, auf 189.

2. Noch gravierender erscheint der zweite Halbsatz, "die dem öffentlichen Verkehr dienende, *regelmäßige flugplanmäßige Beförderung auf bestimmten Strecken.*" Während hier der Eindruck entsteht, als ob die Regelmäßigkeit *und* die Flugplanmäßigkeit *kumulativ* zutreffen müssen, um den betreffenden Verkehrsdienst als Linienflug einzustufen, sieht die VO 2408/92 diese Voraussetzungen *alternativ* (Art. 2 lit. d. Unterabsatz ii: "1. nach einem veröffentlichten Flugplan *oder* 2. in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, daß es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt.")

Dies ist die alte Definition der ICAO, ICAO Doc. 7278-C/841, die mit der RL 87/601 ins Gemeinschaftsrecht übernommen und mit dem Kriterium "resale to the public" kombiniert wurde. Siehe dazu Stadlmeier, Conver-

gence of Scheduled and Non-Scheduled Air Services, 45 Austrian Journal of Public and International Law (1993), 159-193, auf 162 und 189.

Trotz der weitgehend verwischten Grenze zwischen Linienflugverkehr und regelmäßigem Charterflugverkehr ist der Linienflugverkehrsbegriff weiterhin ein Tatbestandsmerkmal im Rahmen der VO 2408/92 (vgl. Art. 4, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) und des BGzLV-Entwurfes (vgl. §§ 7 und 10). Ein einheitlicher Linienflugverkehrsbegriff ist der Anwendung zweier unterschiedlicher Linienflugverkehrsbegriffe im innergemeinschaftlichen Verkehr einerseits und im Drittstaatsverkehr andererseits vorzuziehen; die Definition des Fluglinienverkehrs im BGzLV sollte daher an jene des Linienflugverkehrs in der VO 2508/92 angeglichen werden, um die angestrebte Kompatibilität mit dem Gemeinschaftsrecht sicherzustellen.

Zu § 3 Z 2 und § 4 Abs. 1

Die genannten Bestimmungen stellen ihrer Formulierung nach auf *bilaterale* LVA ab. Wenn gleich dies die bisherige Praxis in zwischenstaatlichen Luftverkehrsbeziehungen darstellt, so ist doch zu bedenken, daß die Transformation des Luftverkehrs vom Instrument der internationalen Beziehungen zum Handel mit Dienstleistungen nicht aufzuhalten ist und in Zukunft andere Instrumente neben die klassischen bilateralen Abkommen treten werden müssen. Darüberhinaus enthalten so gut wie alle bilateralen LVA Bestimmungen, die ihre Anpassung im Falle künftiger *multilateraler* Regelungen vorsehen. In gleicher Weise sollte das BGzLV zumindest im Prinzip für multilaterale Regelungen auf zwischenstaatlicher Ebene offen sein, auch wenn kurzfristig über die bestehenden hinaus noch keine neuen in Sicht sind. Daher wird vorgeschlagen, in § 3 Abs. 2 und § 4 Abs.1 die Wendung "der andere Vertragsstaat" bzw. "vom anderen Vertragsstaat" durch den unbestimmten Plural "andere Vertragsstaaten" bzw. "von anderen Vertragsstaaten" zu ersetzen.

Die Verwendung des unbestimmten Plurals empfiehlt sich, um nicht bei einzelnen Vorbehalten im Rahmen multilateraler Abkommen mangels hundertprozentiger materieller Reziprozität gegenüber jeder einzelnen anderen Partei das gesamte Vertragswerk zu gefährden.

Wenn hingegen Bedenken bestehen, multilaterale Verträge in ähnlich vereinfachter Weise wie bilaterale LVA durch Ressortübereinkommen abzuschließen, so könnte ja § 3 zweigeteilt werden und durch entsprechende Vollzugsklauseln im § 18 eine unterschiedliche Kompetenzlage hergestellt werden.

Zu § 6 Z 3

In ähnlicher Weise wäre eine Modifikation der genannten Bestimmung zu erwägen, um der Möglichkeit des Abschlusses multilateraler Verträge Rechnung zu tragen. Hier müßte jedoch die Formulierung "einem anderen Vertragsstaat" verwendet werden, weil die *substantial ownership*-Klauseln in multilateralen Abkommen in der Regel so formuliert werden, daß – der Natur eines multilateralen Abkommens entsprechend – nur Drittstaatsfluglinien ausgeschlossen werden. Vgl. die Formulierung des Art. I Abschnitt 5 der multilateralen Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr (International Air Services Transit Agreement), kundgemacht im BGBl 1959/46, und Article I section 6 des von Österreich nicht unterzeichneten International Air Transport Agreement.

Zu § 10

Die Wendung, "Staaten, die nicht Mitglied des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind", sollte – im Hinblick auf die einschlägige Definition in § 1 Z 5 – im Sinne der Einfachheit des Gesetzestextes durch den Begriff "Drittstaat" ersetzt werden.

Zu § 13

Die Tendenz, in künftigen Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten auf die generelle Genehmigung von Beförderungsbedingungen und Tarifen zu verzichten und nur noch im Mißbrauchsfall einzuschreiten, kann im Sinne einer Liberalisierung des Luftverkehrs als Teil des Dienstleistungshandels nur begrüßt werden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß Drittstaaten in Verhandlungen unter Umständen auf ein weniger liberales System, etwa ein *approval system* mit generellen Genehmigungen anstatt des von Österreich favorisierten *disapproval system* dringen. Wird im BGzLV diese Möglichkeit nicht vorgesehen, so geht Spielraum für das Erreichen eines Kompromisses in LVA-Verhandlungen verloren. Dies ist jedoch keine juristische, sondern eine luftfahrtpolitische Angelegenheit, weshalb hier nur darauf hingewiesen sein soll.

Dr. Sigmar Stadlmeier