

Vorblatt

Problem

Das Übereinkommen von Montreal hat wesentliche Änderungen in der Haftung von Luftverkehrsunternehmen für Schäden aus internationalen Beförderungen nach sich gezogen. Die Europäische Gemeinschaft hat dieser Entwicklung im internationalen Luftfahrtrecht durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen Rechnung getragen. Die Bestimmungen im Luftfahrtgesetz über die Haftung von Luftbeförderern bleiben hinter diesen internationalen Standards zurück.

Darüber hinaus sind mit der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 die versicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber europaweit einheitlich geregelt worden. Die Mindestversicherungssummen für die Luftfahrthaftpflichtversicherung stimmen nun mit den Haftungshöchstbeträgen des Luftfahrtgesetzes nicht mehr überein. Auch ergeben sich unterschiedliche Versicherungspflichten für Luftfahrzeughalter, weil die genannte EG-Verordnung eine Reihe von Ausnahmen vorsieht, die nach dem Recht der Mitgliedstaaten zu regeln sind.

Inhalt und Ziel

Die Haftung des Luftbeförderers nach dem Luftfahrtgesetz soll an die völker- und gemeinschaftsrechtlichen Rechtsakte angeglichen werden. Für Personenschäden von Fluggästen wird eine zum Teil verschuldensunabhängige Haftung vorgesehen; ausgenommen davon sollen aber einzelne Arten von Luftfahrzeugen (Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirme) bleiben, für die auch weiterhin eine reine Verschuldenshaftung gilt. Ferner sollen die bisherigen Haftungshöchstbeträge in der so genannten „Dritthaftung“ mit den Mindestversicherungssummen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 synchronisiert und gleichzeitig die Versicherungspflichten nach dem Luftfahrtgesetz an die Regelungen dieser Verordnung angeglichen werden.

Schließlich sollen Maßnahmen getroffen werden, um die Durchsetzung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (sog. „Überbuchungsverordnung“) zugunsten der Fluggäste resultierenden Rechte zu fördern.

Alternativen

Die vorgesehene Anpassung des österreichischen Luftfahrthaftungs- und -versicherungsrechts an die internationale Rechtsentwicklung dient den Interessen der Beteiligten. Der bisherige Rechtszustand kann auch deshalb nicht mehr beibehalten werden, weil er in der Praxis zu Unklarheiten und Unsicherheiten geführt hat.

Den gemeinschafts- und völkerrechtlichen Vorbildern könnte auch durch einen bloßen Verweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal und die einschlägigen EG-Verordnungen entsprochen werden. Nicht zuletzt aus Gründen der Rechtsklarheit ist aber eine eigenständige Regelung der Haftung sowie der Versicherungsanforderungen im Luftfahrtgesetz vorzuziehen.

Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen), Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) und Z 11 B-VG (Vertragsversicherungswesen).

Kosten

Die vorgeschlagenen Bestimmungen im Bereich des Haftungs- und Versicherungsrechts werden zu keiner Mehrbelastung der öffentlichen Hand führen. Dies gilt auch für die geänderten Versicherungsbestimmungen, zumal die öffentliche Hand – so für sie nicht eine unmittelbar aus der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 resultierende Versicherungspflicht besteht – weiterhin nicht versicherungspflichtig sein soll (s. näher § 164 Abs. 3 des Entwurfs).

Ein vermeintlicher Mehraufwand wird sich im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Streitbeilegungsverfahren (Art. 1 Z 11 des Entwurfs) ergeben. Bei der Austro Control GmbH, wo diese Schlichtungstätigkeit angesiedelt sein soll, wird – angesichts von derzeit etwa 200 Beschwerdefällen im Jahr (bei 500 Anfragen) – für einen personellen Mehrbedarf von voraussichtlich einer zusätzlichen Stelle vorzuzorgen sein. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Verlagerung dieser Schlichtungstätigkeit zu einer Entlastung der in der Sektion Konsumentenschutz des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz eingerichteten Beschwerdestelle sowie der für Passagierrechte zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der derzeit auch die Aufgaben der „durchsetzenden Stelle“ im Sinn des Art. 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zukom-

men, führen wird. Der tatsächlich verbleibende finanzielle Mehraufwand wird sich insoweit in engsten Grenzen halten.

Schließlich wird auch mit dem vorgeschlagenen Unterlassungsanspruch und der damit verbundenen Verbandsklagemöglichkeit (Art. 1 Z 8 des Entwurfs) kein messbarer Mehraufwand für die Gerichte verbunden sein, zumal solche Verfahren in aller Regel bereits im Stadium des Abmahnverfahrens und damit außergerichtlich beendet werden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort

Die vorgeschlagenen Regelungen werden keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich haben. Für manche Luftfahrzeug-Halter können die vorgesehenen Regelungen zu verhältnismäßig geringfügigen Mehraufwendungen führen, vor allem was die Belastung durch Versicherungsprämien anlangt. Diesem Nachteil steht aber der damit im Allgemeinen verbundene bessere Versicherungsschutz gegenüber. Auch sind diese Kosten im Interesse der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten in Kauf zu nehmen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Aspekte der Deregulierung

Die vorgesehenen Regelungen verbessern in einer Gesamtschau die Rechtsstellung der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten. Aspekte der Deregulierung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgeschlagenen haftungs- und versicherungsrechtlichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes entsprechen den Vorbildern der EG-Verordnungen über die Haftung und Versicherung von Luftfahrtunternehmen. Daneben werden Maßnahmen zur Förderung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 resultierenden Rechte der Fluggäste getroffen, die den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben voll entsprechen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Problem

Das österreichische Luftfahrtrecht sieht in den §§ 146 ff. LFG ein differenziertes Haftungsregime vor: Für Schäden von nicht beförderten Personen oder an Sachen normiert das Luftfahrtgesetz eine strenge Gefährdungshaftung des Halters eines Luftfahrzeugs. Diese verschuldensunabhängige „Dritthaftung“ kennt keinen Entlastungsbeweis, sie ist aber der Höhe nach begrenzt. Für Schäden aus Beförderungsverträgen (also beispielsweise für Personenschäden von Fluggästen oder die Beschädigung von Frachtgut) enthält das Luftfahrtgesetz dagegen eine der Höhe nach unbegrenzte Verschuldenshaftung des Luftbeförderers mit Beweislastumkehr. Die Vertragspartner können diese Haftung für Sachschäden durch Vereinbarung beschränken. Mit den besonderen luftfahrtrechtlichen Haftungsregeln korrespondieren spezielle Bestimmungen für die Luftfahrtversicherung: Der Halter eines Luftfahrzeugs muss zur Deckung von Schadenersatzansprüchen aus dem Beförderungsvertrag ebenso wie für seine „Dritthaftung“ Haftpflichtversicherungsverträge abschließen. Darüber hinaus muss er für die Fluggäste eine Unfallversicherung mit einer Versicherungssumme von zumindest 40 000 Euro nehmen.

Die Haftungs- und Versicherungsregelungen des Luftfahrtgesetzes haben allerdings nur (mehr) einen eingeschränkten Anwendungsbereich: Internationale Übereinkommen über die Haftung des Luftbeförderers und unmittelbar anwendbare Verordnungen des Gemeinschaftsrechts gehen ihnen vor. Für die Haftung eines Luftbeförderers auf internationalen Flügen sind hier in erster Linie das Warschauer Abkommen samt den von Österreich ratifizierten Zusatzabkommen sowie das Übereinkommen von Montreal zu nennen. Die Europäische Gemeinschaft hat die Grundsätze des Übereinkommens von Montreal mit der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) ABl. Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2, in das europäische Recht übernommen. Auch diese Verordnung betrifft nur die Haftung aus dem Beförderungsvertrag. Sie gilt vereinfacht gesagt für Luftfahrtunternehmen, die über die Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaats verfügen, und zwar auch dann, wenn es sich nicht um einen internationalen Flug im Sinn des Warschauer Abkommens oder des Übereinkommens von Montreal handelt. Darüber hinaus sieht die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, einige unmittelbar anwendbare Vorgaben für Luftfahrtversicherungsverträge vor. Diese Verordnung gilt für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sowie für andere Halter von Luftfahrzeugen. Sie enthält aber einige Ausnahmen, die nach nationalem Recht zu beurteilen sind.

Das internationale Haftungs- und Versicherungsrecht überschneidet sich nun in einigen Belangen mit den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Zudem entsprechen die österreichischen Bestimmungen nicht mehr dem internationalen Standard.

2. Internationale Rechtsentwicklung

Das im Jahre 1999 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr soll die Haftung des Luftbeförderers international einheitlich neu regeln. Das Übereinkommen soll das nicht mehr zeitgemäße Warschauer Abkommen aus dem Jahr 1929 samt seinen Zusatzprotokollen ablösen. Der sachliche Anwendungsbereich des Übereinkommens von Montreal umfasst jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es betrifft aber auch unentgeltliche Beförderungen, soweit sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

Bei Tod oder körperlicher Verletzung der beförderten Personen sieht das Übereinkommen eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers vor. Bei Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 SZR haftet dieser unabhängig von einem Verschulden. Soweit der Schaden höher ist, kommt eine (strenge) Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast zum Tragen. Daneben regelt das Übereinkommen auch die Haftung des Luftfrachtführers für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von (aufgegebenem und nicht aufgegebenem) Reisegepäck sowie von Frachtgut. Anders als im Bereich der Personenschäden ist die Haftung hier im Fall leichter Fahrlässigkeit betragsmäßig beschränkt.

Außer den Mitgliedstaaten hat auch die Europäische Gemeinschaft dieses Übereinkommen unterzeichnet. Es ist für Österreich mit 28. Juni 2004 in Kraft getreten. Auf europäischer Ebene ist aufgrund des Übereinkommens die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, mit der Verordnung (EG) Nr. 889/2002, ABl. Nr. L 140 vom

30. Mai 2002, S. 2, geändert worden. Grund dafür war zum einen, dass die Gemeinschaft selbst Vertragspartei des Übereinkommens von Montreal ist. Zum anderen sollten die Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit ihren aus der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 resultierenden Verpflichtungen nicht in Konflikt mit ihren völkerrechtlichen Pflichten nach dem Übereinkommen geraten. Wesentliches Ziel der Änderung der genannten Verordnung war die Angleichung ihrer Haftungsregelungen an das Übereinkommen von Montreal. Damit sollte insbesondere sichergestellt werden, dass für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft einheitliche Vorschriften unabhängig davon gelten, ob sie eine internationale, eine innergemeinschaftliche oder eine inländische Strecke befliegen. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 gelten für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.

Weiter gibt das Gemeinschaftsrecht mit der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, auch einheitliche Versicherungsstandards für einen großen Teil der Luftfahrt vor. Diese Verordnung ist mit 1. Mai 2005 in Kraft getreten. Die Versicherung muss sowohl Ersatzansprüche aus Beförderungen als auch die Haftung für Drittschäden decken. Die Grundlagen der Haftung der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber regelt die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 aber nicht. Diese Haftung richtet sich – für die Beförderung – in erster Linie nach dem Übereinkommen von Montreal und nach der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in ihrer aktuellen Fassung. Darüber hinaus können hier aber auch die jeweiligen nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten relevant sein, für Österreich vor allem die §§ 146 ff. LFG. Das gilt namentlich für die „Dritthaftung“ des Luftfahrzeughalters, die derzeit nur im Luftfahrtgesetz und nicht in einem von Österreich ratifizierten Übereinkommen geregelt ist.

3. Ziele und wesentliche Inhalte des Entwurfs

Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag soll nach den erwähnten internationalen Vorbildern ausgestaltet werden. Für Personenschäden soll künftig eine der Höhe nach unbegrenzte, zum Teil verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers eintreten. Eine betragsmäßig unbegrenzte Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist nicht neu. Schon nach geltendem Recht haftet der Luftbeförderer nämlich auch bei leichtem Verschulden der Höhe nach unbegrenzt. Allerdings soll künftig bei Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 SZR eine verschuldensunabhängige Haftung eintreten. Für darüber hinaus reichende Schäden wird dagegen eine Verschuldenshaftung des Beförderers mit Beweislastumkehr vorgesehen.

Zudem sollen die Haftungs- und Versicherungsregeln im Luftfahrtbereich mit dem Gemeinschaftsrecht synchronisiert werden. Dies gilt sowohl für die Mindestversicherungssummen als auch für die Gewichtsschwellen, bei deren Überschreitung der jeweils nächst höhere Mindestversicherungs- und Haftungshöchstbetrag schlagend wird. Ferner soll für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 eine Mindestversicherungssumme von 250 000 SZR, bei nichtgewerblichen Flügen aber 100 000 SZR, vorgesehen werden.

Die derzeit in § 164 Abs. 1 LFG enthaltene Verpflichtung des Halters eines Luftfahrzeuges, für die Fluggäste eine zusätzliche Unfallversicherung abzuschließen, soll dagegen entfallen. An deren Stelle soll funktionell eine Vorschusspflicht des Beförderers treten. Der Vorschuss soll der Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse dienen.

Der Entwurf stellt bei den Betragsgrenzen durchwegs auf die Sonderziehungsrechte des internationalen Währungsfonds (Wechselkurse im Internet abrufbar unter der Adresse: <http://www.imf.org/external/fin.htm>) ab. Dies ist unvermeidlich, weil es ansonsten zu Divergenzen zwischen den Haftungshöchstbeträgen und den Mindestversicherungssummen nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 käme. Auch kann sonst das Problem nicht gelöst werden, dass die Sonderziehungsrechte Kursschwankungen unterliegen. Bei der praktischen Handhabung dieser Beträge sollten aber keine größeren Schwierigkeiten eintreten. Für den einzelnen Geschädigten werden damit keine Nachteile verbunden sein. Er kann seine Schadenersatzansprüche vor den österreichischen Gerichten auch weiterhin in Euro geltend machen. Die auf Sonderziehungsrechte lautenden Beträge könnten allenfalls beim Erreichen von Haftungshöchstbeträgen (etwa bei der Begrenzung der verschuldensunabhängigen Haftung mit 100 000 SZR) bedeutsam werden. Soweit hier eine Umrechnung auf Euro notwendig wird, hat diese nach § 146 Abs. 2 des Entwurfs zum Zeitpunkt der Zahlung zu erfolgen. Im Fall der gerichtlichen Geltendmachung des Anspruchs soll der Zeitpunkt der Urteilsfällung für die Umrechnung maßgeblich sein (vgl. auch § 49b des deutschen Luftverkehrsgesetzes). Letzteres entspricht auch der bisherigen Judikatur zur Umrechnung der (dort an die Stelle der Goldfranken getretenen) Sonderziehungsrechte im Bereich des Warschauer Abkommens (OGH EvBl 2000/87 = ZVR 2000/60 = RdW 2000/56).

Die aufgrund der internationalen Rechtsentwicklung notwendigen Änderungen erfordern umfangreiche Anpassungen im Luftfahrtgesetz. Daher ist es sinnvoll, den haftungs- und versicherungsrechtlichen X.

Abschnitt dieses Bundesgesetzes neu zu fassen. Bei dieser Gelegenheit soll auch der sachliche Anwendungsbereich dieser Bestimmungen geringfügig erweitert werden. Sie sollen künftig auch für sämtliches selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät gelten.

Notwendig ist ferner eine Anpassung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997. Auch hier ist auf die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 ergebenden Versicherungspflichten Bedacht zu nehmen.

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 räumt den Fluggästen bestimmte Mindestrechte in den Fällen der Nichtbeförderung wegen Überbuchung, der Annullierung des Flugs sowie der großen Verspätung ein. Da es sich dabei primär um zivilrechtliche Ansprüche des einzelnen Fluggasts handelt, sind diese letztlich vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen. Die Verordnung sieht in ihrem Art. 16 aber auch vor, dass die Mitgliedstaaten – soweit erforderlich – gewisse Maßnahmen ergreifen, um die Durchsetzung der Ansprüche des einzelnen Fluggasts zu fördern und Verstöße gegen die Verordnung hintanzuhalten. Bei solchen Maßnahmen ist aber darauf zu achten, dass der zivilrechtliche Charakter der eingeräumten Ansprüche nicht verloren geht. Der Entwurf sieht als solche begleitende Maßnahmen daher einerseits einen mit Verbandsklage geltend zu machenden Unterlassungsanspruch bei Verstößen gegen Ge- oder Verbote der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vor. Zum anderen sollen die bei der Geltendmachung der Ansprüche der Fluggäste nach den Berichten der Verbraucherberatungsstellen offenbar gewordenen Schwachstellen durch die Einführung eines dem bewährten Vorbild des § 122 TKG 2003 folgenden Streitbeilegungsverfahrens behoben werden.

4. Eingrenzung des Vorhabens

Im Zusammenhang mit den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 27/2006 dem § 134a Luftfahrtgesetz neu angefügten Abs. 6 und 7 sind im Begutachtungsverfahren auch die Stellung und insbesondere die Haftung des sogenannten reglementierten Beauftragten thematisiert worden. Dabei handelt es sich nach der Begriffsbestimmung im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt um Agenturen, Spediteure oder sonstige Rechtssubjekte, die in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen stehen und Sicherheitskontrollen durchführen, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Expresssendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind. § 134a Abs. 6 Luftfahrtgesetz nehme zum einen auf die Gegebenheiten in der Logistikpraxis nicht ausreichend Bedacht. Nach dem Gesetz dürften Fracht, Kurier- und Expresssendungen von einem Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten nur dann übernommen werden, wenn diese Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen worden seien; das gelte dann nicht, wenn die Sendungen von einem bekannten Versender selbst oder von einem reglementierten Beauftragten angeliefert worden seien oder wenn es sich um Transferfracht handle, die auf dem Luftweg angekommen und deren Sicherheitsstatus aufrecht erhalten worden sei. Viele Speditionen, die bereits jetzt den Status des reglementierten Beauftragten inne hätten, verfügten aber über keinen eigenen Fuhrpark. Sie müssten sich für den Transport eines dritten Güterbeförderers bedienen. Wenn es sich auch bei diesen Güterbeförderern stets um reglementierte Beauftragte handeln sollte, sei dies wirtschaftlich nicht tragbar und auch faktisch kaum möglich. Daher wurde eine Ergänzung des § 134a Abs. 6 Z 1 lit. b Luftfahrtgesetz vorgeschlagen, wonach die Anlieferung entweder „von einem reglementierten Beauftragten gemäß Abs. 1 oder dessen Beauftragten“ vorgenommen werden kann. Dieser Vorschlag übersieht, dass sich der reglementierter Beauftragte zur Erfüllung seiner (ihm durch die Verordnung [EG] Nr. 2320/2002, durch das Luftfahrtgesetz oder durch Bescheid auferlegten) Pflichten im Rahmen der in der jeweiligen Bewilligung enthaltenen Auflagen nicht nur seiner eigenen Mitarbeiter, sondern auch dritter Personen bedienen kann. Deren Verhalten muss sich der reglementierte Beauftragte aber zurechnen lassen. Daher wird es an ihm liegen, auf die Einhaltung der ihn treffenden Pflichten durch die von ihm herangezogenen Personen zu achten, was beispielsweise durch eine Erklärung der Transportunternehmen über die Durchführung und Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen für Fracht erfolgen kann. Auch die vorgeschlagene Ergänzung des § 134a Luftfahrtgesetz kann den reglementierten Beauftragten davon nicht befreien, wäre gleichzeitig aber mit keinem Mehrwert im Vergleich zur geltenden Rechtslage verbunden.

Zum anderen ist in diesem Zusammenhang auch die haftungsrechtliche Situation des reglementierten Beauftragten kritisiert worden. Aus der Zulassung als reglementierter Beauftragter resultiere für den einzelnen Spediteur verglichen mit „herkömmlichen“ Speditionen ein deutlich höherer Sorgfaltsmaßstab und daher ein höheres Haftungsrisiko. Hier sei auch zu berücksichtigen, dass innerhalb der Transportkette zwar für die Luftfahrtunternehmen, nicht aber für die reglementierten Beauftragten Haftungshöchstbeträge vorgesehen seien. Aufgrund des Fehlens einer betragsmäßigen Begrenzung der Haftung sei auch der Abschluss einer Haftpflichtversicherung kaum möglich, obgleich der Nachweis einer entsprechenden

Versicherung eine der Zulassungsvoraussetzungen als reglementierter Beauftragter sei. Aus diesem Grund wurde die Beschränkung der Haftung des reglementierten Beauftragten mit einem Absolutbetrag für Personen- und Sachschäden von 1 000 000 Euro pro Ereignis vorgeschlagen. Die Haftung solle zudem nur dann eintreten, wenn der reglementierte Beauftragte nicht hinreichend darlegen könne, dass er sämtliche ihn als reglementierten Beauftragten betreffenden Vorschriften eingehalten habe; ferner solle die Haftung jedenfalls dann ausgeschlossen sein, wenn der reglementierte Beauftragte den Sicherheitsstatus der übernommenen Sendung im Zeitraum von ihrer Übernahme bis zur Übergabe an das Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten, an den Lagerhalter am Flughafen oder einen anderen reglementierten Beauftragten aufrecht erhalten habe.

Eine solche Haftungsbeschränkung sieht der vorliegende Entwurf nicht vor, weil sie sachlich nicht oder nur schwer gerechtfertigt werden kann. Den reglementierten Beauftragten trifft nach der derzeitigen Konzeption eine reine Verschuldenshaftung. Dies ist konsequent, weil die von ihm ausgeübte Tätigkeit (der Transport von Waren) nicht per se eine gefährliche Tätigkeit darstellt, die die Einführung einer (betragsmäßig beschränkten) Gefährdungshaftung rechtfertigen könnte. Die zivilrechtliche Haftung des reglementierten Beauftragten wird daher ein Zuwiderhandeln gegen ein ihn treffendes Gebot oder Verbot voraussetzen. Wie auch sonst in der Haftung für ein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten ist diese Haftung nicht der Höhe nach beschränkt, auch eine Einschränkung auf bloß grob schuldhaft verursachte Schäden findet nicht statt. Für eine betragsmäßig beschränkte Verschuldenshaftung fehlt nun nicht nur jedes taugliche Vorbild, sie würde auch zu einer einseitigen Privilegierung der reglementierten Beauftragten führen; dies umso mehr, als sie auch in den Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit zum Tragen kommen soll. Auch steht der zur Diskussion gestellte Haftungshöchstbetrag in einem Missverhältnis zu den Folgen, die ein mögliches Fehlverhalten gerade im Luftverkehr nach sich ziehen kann. Soweit hier aufgrund der für die Luftfahrtunternehmen normierten Haftungshöchstbeträge mit einer Benachteiligung des reglementierten Beauftragten innerhalb der Transportkette argumentiert wird, wird übersehen, dass diese Haftungshöchstsummen dem Halter des Luftfahrzeugs ausschließlich im Bereich der Gefährdungshaftung zu Gute kommen. Für den Fall eines Verschuldens haftet er aber der Höhe nach unbegrenzt (vgl. § 162 Abs. 2 des Entwurfs). Zudem steht der (für die Verschuldenshaftung) in die Diskussion eingebrachte Haftungshöchstbetrag von 1 000 000 Euro in keinerlei Relation zu den (für den Bereich der Gefährdungshaftung) gesetzlich normierten Haftungshöchstbeträgen in der Drittschadenshaftpflicht für Luftfahrzeuge; hier ist etwa die Haftung für Flugzeuge mit einem MTOM über 500 000 kg mit einem Betrag von 700 000 000 SZR (das sind etwa 840 000 000 Euro) begrenzt.

5. Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen), Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) und Z 11 B-VG (Vertragsversicherungswesen).

6. Kosten

Auf die Ausführungen im Vorblatt sei verwiesen.

7. Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort

Die vorgeschlagenen Regelungen werden sich auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich nicht negativ auswirken. Für manche Luftfahrzeug-Halter können sie zwar zu verhältnismäßig geringfügigen Mehrkosten führen, vor allem was die Belastung durch Versicherungsprämien anlangt. Dem steht aber der damit verbundene bessere Versicherungsschutz gegenüber. Auch sind diese Mehraufwendungen im Interesse der bei einem Luftverkehrsunfall Geschädigten in Kauf zu nehmen.

8. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Es bestehen keine besonderen Beschlusserfordernisse im Nationalrat und im Bundesrat.

Der Entwurf ist auch nicht nach der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft der Europäischen Kommission zu notifizieren.

9. Aspekte der Deregulierung

Ungeachtet der internationalen Rechtsakte verbleibt ein Bedarf zur Regelung des Haftungs- und Versicherungsrechts im Luftfahrtgesetz. Der Entwurf verbessert insoweit die Rechtsstellung der Geschädigten. Aspekte der Deregulierung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

10. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgeschlagenen Änderungen der haftungs- und versicherungsrechtlichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes entsprechen dem Gemeinschaftsrecht. Daneben werden Maßnahmen zur Förderung der aus

der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 resultierenden Rechte der Fluggäste getroffen, die mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben im vollen Einklang stehen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftfahrtgesetzes)

Zu Z 1 und 2, 4, 6 und 10 (§§ 12, 18, 20, 106, 110, 129 und 132 Luftfahrtgesetz)

Die mit den Z 1 bis 6 vorgeschlagenen Änderungen dienen der Klarstellung. Die Versicherungspflichten der Halter von Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät ergeben sich nämlich nicht nur aus den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, sondern auch – und insbesondere – aus der unmittelbar anwendbaren Verordnung (EG) Nr. 785/2004. Soweit diese Verordnung eine Versicherungspflicht anordnet, geht diese den sich aus dem Luftfahrtgesetz ergebenden Verpflichtungen vor (vgl. auch § 146 Abs. 1 Z 2 des Entwurfs). Im Hinblick auf die Beschränkung des sachlichen Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 in deren Art. 2 Abs. 2 verbleibt aber für den nationalen Gesetzgeber weiterhin ein – wenn auch eingeschränkter – Regelungsbereich. Auf den auf dieser Grundlage vorgeschlagenen § 164 Luftfahrtgesetz ist auch in den §§ 12, 18, 20, 106, 110, 129 und 132 Luftfahrtgesetz Bedacht zu nehmen.

Zu Z 2 (§ 18 Luftfahrtgesetz)

Der vorgeschlagene § 18 Abs. 1 entspricht – abgesehen von der Klarstellung in Ansehung der Versicherungspflichten – im Wesentlichen dem geltenden Text. Generell ist zu Abs. 1 festzuhalten, dass unter den Begriff „ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge“ jene Zivilluftfahrzeuge fallen, die kein österreichisches Kennzeichen haben. Unter dem Begriff „zwischenstaatliche Vereinbarung“ sind sämtliche internationale bzw. supranationale Abkommen (z. B. Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt samt den dazugehörigen Anhängen) sowie etwaige bilaterale Abkommen zu verstehen, unter die „gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen“ fallen insbesondere die Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003 und 2042/2003 sowie die Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92 und 2408/92, soweit in diesen Abkommen oder gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eine gegenseitige Anerkennung im Bereich der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge vereinbart ist. Die jeweiligen nationalen oder gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den Nachweis der erforderlichen Versicherungen bleiben unberührt.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen in Abs. 2 soll zum einen klargestellt werden, welchen österreichischen Vorschriften entsprochen werden muss, um die Gleichwertigkeit von ausländischen Bestätigungen der zulässigen Verwendung begründen zu können. Dies sind die Bestimmungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit, des Flugbetriebes einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, der Betriebstüchtigkeit sowie der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (insbesondere der Instandhaltung). Zum anderen soll es den zuständigen Behörden im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ermöglicht werden, die erforderliche Gleichwertigkeit der ausländischen Beurkundungen als erwiesen anzunehmen, wenn von der ausländischen Behörde oder einer von dieser anerkannten Stelle (z. B. Instandhaltungsbetriebe gemäß Anhang I, Unterabschnitt G, oder gemäß Teil-145 der Verordnung [EG] Nr. 2042/2003) schriftlich bestätigt worden ist, dass die den österreichischen Vorschriften entsprechenden Anforderungen erfüllt werden.

Zu Z 3 (§ 19 Luftfahrtgesetz)

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach § 140b Luftfahrtgesetz unter bestimmten Voraussetzungen durch Verordnung die Wahrnehmung von Aufgaben einschließlich der Entscheidungsbefugnis von im Luftfahrtgesetz oder in den auf dessen Grundlage erlassenen Verordnungen geregelten bestimmten Angelegenheiten an Personen mit entsprechender Ausbildung, nach Art und Umfang ihrer Tätigkeit geeignete Gesellschaften, Unternehmen oder Organisationen, welche über entsprechend qualifiziertes Personal sowie die notwendigen technischen Einrichtungen verfügen, übertragen. Eine solche Aufgabenübertragung kann auch in Ansehung der Anerkennung ausländischer Bestätigungen nach § 19 Abs. 2 Luftfahrtgesetz erfolgen, sodass darauf im Gesetz entsprechend Bedacht zu nehmen ist.

Ferner ist klarzustellen, dass ein Widerruf der Anerkennung nach § 18 Abs. 2 von der Behörde auch dann ausgesprochen werden kann, wenn gegen bei der Anerkennung erteilte Auflagen verstoßen wurde.

Zu Z 5 (§ 90 Luftfahrtgesetz)

Die Formulierung des § 90 Luftfahrtgesetz, wonach „die sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebenden Beschränkungen“ dem Grundbuchsgericht bekannt zu geben sind, ist insofern verfehlt, als sich die Beschränkungen, die innerhalb einer Sicherheitszone gelten, nicht aus der Verordnung ergeben, sondern unmittelbar aus dem Gesetz: Innerhalb des Bereichs der Sicherheitszone ist für die Errichtung und Erweiterung eines Luftfahrthindernisses eine behördliche Bewilligung erforderlich (§ 85 Abs. 1 Luftfahrtgesetz). In der Sicherheitszonenverordnung sind keine Beschränkungen festzulegen, sondern nur der Umfang der Sicherheitszone (§ 87 Abs. 1 Luftfahrtgesetz). Es entspricht schon bisher der gängigen Praxis

der Grundbuchsgerichte, bei den Grundstücken, die in einer bestimmten Sicherheitszone liegen, nur deren Zugehörigkeit zu einer Sicherheitszone ersichtlich zu machen. Der Inhalt der Beschränkungen ergibt sich dagegen – wie gesagt – unmittelbar aus dem Gesetz. Die neue Formulierung vollzieht diesen Umstand nach.

Ferner wird klar gestellt, dass die Ersichtlichmachung auf Grund der Mitteilung der zuständigen Behörde von Amts wegen zu erfolgen hat. Auch dies ist eine Klarstellung im Sinn der herrschenden Auslegung dieser Bestimmung.

Schließlich soll der vorgeschlagene § 90 auch sprachlich verständlicher gefasst werden. Wie sich aus den §§ 87 und 93 Luftfahrtgesetz ergibt, kommt die Befugnis zur Erlassung der Sicherheitszonenverordnung einerseits und zur Erteilung von Ausnahmegewilligungen andererseits ohnedies jeweils ein und derselben Behörde zu. Es reicht daher aus, wenn die Verpflichtung zur Bekanntgabe an das Grundbuchsgericht gesetzlich unmittelbar der Behörde auferlegt wird, die die Sicherheitszonen-Verordnung erlassen hat.

Zu Z 8 (§ 115a Luftfahrtgesetz)

Zunächst sei hier auf die Ausführungen unter Punkt 3. im allgemeinen Teil der Erläuterungen verwiesen. Mit § 115a des Entwurfs soll zur Verbesserung der Durchsetzung der aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 resultierenden Rechte der Fluggäste ein Unterlassungsanspruch samt damit verbundener Verbandsklagemöglichkeit eingeführt werden. In seiner Ausgestaltung entspricht die Regelung dem bewährten Vorbild des § 28a KSchG. Die in Abs. 2 genannten Verbände sollen damit in die Lage versetzt werden, auf Verstöße gegen die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden, an die Luftfahrtunternehmen gerichteten Ge- oder Verbote zu reagieren, soweit dadurch die allgemeinen Interessen der Verbraucher beeinträchtigt werden.

Zu Z 9 (§ 129 Luftfahrtgesetz)

Nach § 129 Abs. 1 Luftfahrtgesetz bedürfen Modellflüge grundsätzlich einer behördlichen Bewilligung. Ausgenommen sind Modellflüge außerhalb von Sicherheitszonen, wenn das Gewicht des jeweiligen Flugmodells 20 kg nicht überschreitet. Diese Regelung hat sich in der Praxis an sich bewährt. Probleme haben sich allerdings im Zusammenhang mit Modellflug-Wettbewerben ergeben, bei denen eine Wettbewerbsklasse für Modellflugzeuge mit einem Gewicht bis zu 25 kg international üblich ist. Um österreichische Modellbauern die Vorbereitung auf und Teilnahme an nationalen und internationalen Wettbewerben in dieser Klasse zu ermöglichen, soll die Gewichtsgrenze für bewilligungsfreie Modellflüge auf 25 kg angehoben werden.

Zu Z 11 (§ 139a Luftfahrtgesetz)

§ 139a des Entwurfs sieht ein dem Vorbild des § 122 TKG 2003 folgendes Streitbeilegungsverfahren bei Streit- oder Beschwerdefällen wegen behaupteter Verstöße gegen die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Ge- oder Verbote vor. Demnach können sowohl Fluggäste als auch Luftfahrtunternehmen entsprechende Sachverhalte an die Austro Control GmbH herantragen, die entweder eine einvernehmliche Lösung anzustreben oder den Parteien ihre Ansicht zum konkreten Fall mitzuteilen hat. Diese Mitteilung der Austro Control GmbH hat für die Parteien aber keine bindende Wirkung. § 139a Abs. 1 erster Satz stellt daher auch klar, dass die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte unberührt bleibt. Auch ein weiterer Rechtszug (insbesondere an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als in Betracht kommende Oberbehörde) findet nicht statt. Die Luftfahrtunternehmen sind aber verpflichtet, sich an einem solchen Verfahren vor der Austro Control GmbH zu beteiligen, alle zur Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie erforderliche Unterlagen vorzulegen. Ein Verstoß gegen diese Verpflichtungen ist mit Verwaltungsstrafe sanktioniert (§ 169 Abs. 1 Z 1 Luftfahrtgesetz).

Zu Z 12 (§§ 146 bis 168 Luftfahrtgesetz)

Zu den §§ 146 und 147 des Entwurfs

Mit diesen Bestimmungen soll der Anwendungsbereich des X. Abschnitts des Luftfahrtgesetzes über das Haftungs- und Versicherungsrecht abgesteckt werden: Sie betreffen die zivilrechtliche Haftung und die Haftpflichtversicherung für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät herbeigeführt werden. Die §§ 146 ff. des Entwurfs regeln diese Fragen aber nicht abschließend (vgl. auch § 162 Abs. 2 des Entwurfs). Das soll damit zum Ausdruck gebracht werden, dass nur von „bestimmte(n) Aspekte(n)“ der Haftung und der Haftpflichtversicherung die Rede ist.

Die Bestimmungen über die Luftfahrthaftung und -versicherung sind dann nicht anwendbar, wenn und soweit die Haftung in einem internationalen Übereinkommen (etwa dem Übereinkommen von Montreal oder – soweit es noch anwendbar ist – dem Warschauer Abkommen und seinen von Österreich ratifizierten Zusatzabkommen) geregelt ist. Weiter gehen den vorgeschlagenen Bestimmungen des Luftfahrtgesetz-

zes die unmittelbar anwendbaren EG-Verordnungen vor. Das soll gleich zu Beginn des Abschnitts klargestellt werden.

Zu § 146 Abs. 2 des Entwurfs sei wiederum auf die Ausführungen unter Punkt 3. im allgemeinen Teil der Erläuterungen zur Frage der Umrechnung der Sonderziehungsrechte auf Euro Gesagte verwiesen.

§ 147 des Entwurfs entspricht dem § 162 Luftfahrtgesetz.

Im Vergleich zur bisherigen Rechtslage soll der sachliche Anwendungsbereich der Luftfahrthaftung geringfügig erweitert werden: Die „Dritthaftung“ und die Haftung aus Beförderungsverträgen soll zum einen für Luftfahrzeuge eintreten. Darunter sind z. B. Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Hubschrauber, Luftschiffe und Freiballone zu verstehen. Das entspricht dem geltenden Recht. Zum anderen soll nicht nur (wie nach § 146 Luftfahrtgesetz) für ein motorisiertes Flugmodell, sondern für sämtliches selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät haftet werden. Der Begriff des motorisierten Flugmodells hat sich nämlich als zu eng erwiesen, weil er zum Beispiel Luftfahrtgerät, mit dem Personen oder Sachen befördert werden, nicht erfasst. Damit fallen aber nach geltendem Recht Fesselballone nicht unter das Haftungs- und Versicherungsregime des Luftfahrtgesetzes, obwohl die damit für die beförderten Personen, aber auch für Dritte und für Sachen verbundenen Gefahren mit denen beim Betrieb eines Luftfahrzeugs (etwa eines Freiballons) durchaus vergleichbar sind. Diese Ungereimtheit des geltenden Rechts soll beseitigt werden. Die Haftungs- und Versicherungsbestimmungen des X. Abschnitts sollen nunmehr auch für sämtliches selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät gelten. Für bloßes Kinderspielzeug (wie etwa Kinderdrachen) sind die Regeln des Luftfahrtgesetzes aber nicht anwendbar, auch besteht hier keine Versicherungspflicht. Sieht man vom erwähnten Sonderfall der Fesselballone einmal ab, so wird man auch ganz allgemein sagen können, dass die für eine Haftung nach dem Luftfahrtgesetz maßgebliche spezifische Gefährlichkeit regelmäßig nur bei solchem selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät vorliegen wird, das über einen Motor verfügt. Soweit motorisierte Flugmodelle gemäß der Definition des § 11 LFG als (unbemannte) Luftfahrzeuge gelten, sind diesbezüglich die Haftungs- und Versicherungsbestimmungen für Luftfahrzeuge anzuwenden.

Zu den §§ 148 bis 150 des Entwurfs

Abgesehen von redaktionellen Anpassungen übernimmt der Vorschlag in der „Drittschadenshaftung“ das geltende Recht. Auch weiterhin haftet demnach der Halter (§ 13 Luftfahrtgesetz) des Luftfahrzeugs bzw. eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts verschuldensunabhängig ohne die Möglichkeit eines dem § 9 EKHG entsprechenden Entlastungsbeweises. Die Haftung des Halters gegenüber Personen und für Sachen, die jeweils nicht befördert werden, ist damit unverändert ein Fall der „strengsten Gefährdungshaftung“ (OGH 25.8.1992 ZVR 1993/65 zu § 19 LuftVG).

Entfallen soll die ausdrückliche Anführung der Gesundheitsschädigung als Haftungsgrund. Damit soll (auch im Bereich der Dritthaftung, den das Übereinkommen von Montreal an sich nicht regelt) eine terminologische Abweichung zum Übereinkommen von Montreal vermieden werden, das – etwa in Art. 17 – nur von der körperlichen Verletzung (des Reisenden) spricht. Selbstverständlich umfasst der Begriff der Körperverletzung nach einhelliger Auffassung aber jedwede Beeinträchtigung der körperlichen und der geistigen Unversehrtheit (*Koziol/Welser*, Bürgerliches Recht II^{12 320 mwN}). Die Position des einzelnen Geschädigten wird sich somit nicht verschlechtern.

Zu den §§ 151 bis 153 des Entwurfs

Anders als die Haftung aus dem Beförderungsvertrag soll die „Drittschadenshaftung“ weiterhin der Höhe nach begrenzt sein. Die Haftungshöchstbeträge sollen aber an die mit der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 eingeführten Mindestversicherungssummen angepasst werden. Das erfordert nicht nur betragsmäßige Änderungen. Vielmehr müssen auch die Gewichtsgrenzen als maßgebliches Kriterium für den jeweils zur Anwendung kommenden Höchstbetrag angepasst werden. Der Vorschlag übernimmt demgemäß nicht nur die (auf Sonderziehungsrechte lautenden) Mindestversicherungssummen der genannten Verordnung als Haftungshöchstbeträge, sondern folgt auch ihren Gewichtsschwellen.

Bereits das System der vom Erreichen bestimmter Gewichtsschwellen abhängigen Haftungshöchstbeträge zeigt, dass die Schwere der tatsächlich eintretenden Drittschäden regelmäßig eng mit dem Gewicht des Luftfahrzeugs bzw. des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts verknüpft ist. Hier spielt natürlich auch (wenn auch nicht nur) eine Rolle, ob der Betrieb mit Treibstoff erfolgt oder nicht. Insgesamt kann wohl gesagt werden, dass die Gefahr des Eintritts von auch der Höhe nach massiven Schäden bei Unfällen mit Hängegleitern, Paragleitern, Fallschirmen oder bei selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät mit einem Gewicht von weniger als 20 kg regelmäßig geringer sein wird, als dies bei anderen Luftfahrzeugen oder bei selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät mit einem Gewicht von über 20 kg der Fall ist. Auch besteht insoweit keine Versicherungspflicht nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 (wohl aber nach § 164 Abs. 2 des Entwurfs), sodass hier auf aus der Verordnung resultie-

rende Mindestversicherungssummen nicht Bedacht genommen werden muss. Diesen Umständen soll mit dem im § 151 Abs. 2 vorgesehenen Haftungshöchstbetrag (500 000 SZR) für Drittschäden bei Unfällen mit den angeführten Luftfahrzeugen Rechnung getragen werden.

Mit dem § 151 Abs. 3 des Entwurfs sollen die nach wie vor tauglichen Verteilungsregeln des § 149 Abs. 2 Luftfahrtgesetz übernommen werden. Das gilt aber nicht für die in § 149 Abs. 3 Luftfahrtgesetz derzeit vorgesehene Höchstsumme des Schadenersatzes für eine einzelne getötete oder verletzte Person, zumal diese Höchstsumme in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 kein Pendant hat. § 151 Abs. 4 des Entwurfs entspricht dagegen wiederum dem geltenden Recht.

Zu den §§ 152 bis 155 des Entwurfs

Die vorgeschlagenen §§ 152 bis 155 entsprechen – abgesehen von redaktionellen Änderungen – den §§ 150 bis 153 Luftfahrtgesetz.

Zu § 156 des Entwurfs

§ 156 des Entwurfs regelt die Haftung des Luftbeförderers für Personenschäden der von ihm beförderten Personen. Die Haftung soll auch weiterhin nicht den Halter eines Luftfahrzeugs, sondern den Beförderer treffen (s. dazu § 157 des Entwurfs). Er soll den Schaden ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- und Aussteigen durch einen Unfall getötet oder am Körper verletzt wird. Auch hier soll künftig die ausdrückliche Anführung der Schädigung an der Gesundheit als Haftungsgrund entfallen. Zu den dahinter stehenden Überlegungen darf auf das zu den §§ 148 bis 150 Gesagte verwiesen werden.

Neu ist, dass diese Haftung aus dem Beförderungsvertrag auch bei Beförderungen mit einem selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät eintreten soll (eine derartige Beförderung kann gemäß der Definition des § 11 in Verbindung mit dem § 22 Luftfahrtgesetz ausschließlich bei Fesselballonen der Fall sein). Wie schon in den Erläuterungen zu den §§ 146 ff. des Entwurfs erwähnt, gibt es nämlich keine sachliche Rechtfertigung dafür, den im Rahmen seiner Beförderung in einem solchen Luftfahrtgerät Geschädigten schlechter zu stellen als in dem Fall, in dem die Beförderung mit einem Luftfahrzeug vorgenommen worden ist.

In Anlehnung an das Übereinkommen von Montreal soll der Beförderer bis zu einem bestimmten Schadensausmaß ohne Rücksicht darauf haften, ob ihn oder seine Leute ein Verschulden trifft. Wie im Übereinkommen von Montreal wird diese Schwelle mit dem Betrag von 100 000 SZR angesetzt. Für Schäden, die den Betrag von 100 000 SZR je Fluggast übersteigen, soll der Beförderer dagegen nur bei Verschulden haften, wobei ihm der Beweis des fehlenden Verschuldens obliegt. Eine (teilweise) Haftungsbefreiung in diesem Bereich soll nur durch den Nachweis möglich sein, dass der Schaden nicht auf ein Verschulden des Beförderers (oder das seiner Leute) oder ausschließlich auf ein schuldhaftes und rechtswidriges Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist.

Die teilweise verschuldensunabhängige Haftung des Luftbeförderers soll entsprechend den völker- und gemeinschaftsrechtlichen Vorbildern nur bei einem Unfall an Bord oder beim Ein- oder Aussteigen greifen. Für Schäden, die nicht auf einen Unfall zurückzuführen sind (beispielsweise eine Erkrankung des Fluggasts wegen verdorbener Speisen), soll der Luftbeförderer nach allgemeinen Grundsätzen einstehen, etwa nach dem Produkthaftungsgesetz oder aus Verschulden wegen der Verletzung vertraglicher Schutz- und Sorgfaltspflichten. In der Verschuldenshaftung wird den Beförderer gemäß § 1298 ABGB die Beweislast dafür treffen, dass ihn und seine Gehilfen kein Verschulden trifft. Daher kann einem Flugpassagier aus dem Umstand, dass § 156 Abs. 1 des Entwurfs – anders als § 154 Luftfahrtgesetz – auf einen Unfall an Bord oder beim Ein- oder Aussteigen abstellt, rechtlich kein Nachteil erwachsen.

Diese teilweise verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers erscheint aber dort nicht sachgerecht, wo der Passagier selbst mitwirken muss, um die sichere Durchführung des Starts, des Flugs oder der Landung sicherzustellen. Hier treten – neben die besondere Gefährlichkeit der Tätigkeit der Luftbeförderung – mit der Notwendigkeit der Einhaltung der dem Fluggast erteilten Anweisungen durch diesen und dem Erfordernis seiner Beteiligung noch weitere Elemente hinzu, auf die der Beförderer keinen Einfluss hat und die ihm (anders als bei einem Fehler in der Beschaffenheit oder einem Versagen der Einrichtungen des Luftfahrzeugs) auch sonst nicht zugerechnet werden können. Solche zusätzlichen Elemente kommen bei der Beförderung mit einem (auch motorisierten) Hänge- oder Paragleiter oder einem Fallschirm zum Tragen. In diesen – taxativ aufgezählten – Fällen erscheint es daher gerechtfertigt, eine Ausnahme von der verschuldensunabhängigen Haftung bis zu einem Betrag von 100 000 SZR vorzusehen und auch für diesen Schadensteil eine Verschuldenshaftung vorzusehen. Der Beförderer soll in derartigen Fällen für den auf einen Unfall mit einem dieser Luftfahrzeuge zurückgehenden Tod oder die Verletzung eines Fluggastes daher immer nur dann haften, wenn ihn oder seine Leute daran ein Verschulden trifft (wobei auch hier die Beweislastumkehr des § 1298 ABGB zur Anwendung kommt).

Wie bisher besteht die Haftung nach den §§ 156 ff. des Entwurfs auch beim unentgeltlichen Beförderungsvertrag. Der Beförderer kann sich also nicht darauf berufen, dass er seinen Fluggast (oder die beschädigten Sachen) bloß aus Gefälligkeit oder gegen eine reine „Unkostenbeteiligung“ mitgenommen habe (so schon die Erläuterungen der Regierungsvorlage 758 BlgNR XX. GP 19 unter Berufung auf OGH ZVR 1983/35).

Zu § 157 des Entwurfs

§ 157 des Entwurfs regelt, wer Beförderer im Sinn des zweiten Abschnitts des X. Teils des Gesetzes ist. Nach dem geltenden Recht haftet grundsätzlich der vertraglich verpflichtete Beförderer für Schäden. Das ist derjenige Unternehmer (im Verständnis des § 1165 ABGB), der mit dem Fluggast (Absender) oder mit einer für den Fluggast (Absender) handelnden Person den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Mit der vorgeschlagenen Neuregelung soll der Begriff des Beförderers nach den Art. 39 und 40 des Übereinkommens von Montreal übernommen werden. Neben dem vertraglichen soll künftig auch der ausführende Beförderer aus Vertrag haften. Darunter versteht der Entwurf im Einklang mit dem Montrealer Übereinkommen denjenigen Unternehmer, der auf Grund einer Vereinbarung mit dem vertraglichen Beförderer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen. Führt dieser ausführende Beförderer eine Beförderung ganz oder zum Teil durch, so sollen er und der eigentliche Vertragspartner des Fluggasts oder Absenders solidarisch für den Ersatz des Schadens haften, der ausführende Beförderer aber nur für den Teil der Beförderung, die er auch tatsächlich ausführt.

Zu den §§ 158 und 159 des Entwurfs

§ 158 des Entwurfs regelt die Haftung des Beförderers für den Schaden, der durch die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck und Frachtgut während der Beförderung entsteht. Soweit aufgegebenes Reisegepäck oder Frachtgut betroffen sind, soll der Beförderer grundsätzlich verschuldensunabhängig einstehen. Der Beförderer soll nur dann nicht haften, wenn der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder der Frachtgüter oder einen dem Reisegepäck oder Frachtgut innewohnenden Mangel zurückzuführen ist.

Im Zusammenhang mit der Zerstörung, dem Verlust oder der Beschädigung von Frachtgütern sieht der vorgeschlagene § 159 darüber hinaus drei Haftungsbefreiungsgründe (Z 1 bis 3) vor, deren Vorliegen vom Beförderer bewiesen werden muss.

Für nicht aufgegebenes Reisegepäck und persönliche Gegenstände des Fluggastes, also vor allem das Handgepäck, soll entsprechend dem Übereinkommen von Montreal eine Verschuldenshaftung des Beförderers mit Beweislastumkehr (§ 1298 ABGB) eintreten. Die Übernahme dieser Regelung erscheint gerechtfertigt, weil der Reisende das Gepäck in diesem Fall in aller Regel beaufsichtigen und für seine sichere Verwahrung sorgen kann.

Zu § 160 des Entwurfs

Nach § 156 Luftfahrtgesetz ist die Haftung des Luftbeförderers derzeit im Zweifel, also ohne anders lautende Vereinbarung, der Höhe nach unbeschränkt. Für Personenschäden eines Fluggastes sind nach Abs. 2 Vereinbarungen, durch die die Haftung des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag ausgeschlossen oder eingeschränkt wird, unwirksam. Für Sachschäden sieht das Gesetz in seiner geltenden Fassung dagegen eine differenzierende Regelung vor: Die Haftung für derartige Schäden kann für den Fall der bloß leichten Fahrlässigkeit des Beförderers, seiner Leute und sonstiger Personen, deren er sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrags bedient, betragsmäßig beschränkt werden.

Eine Änderung dieses Systems erscheint im Bereich der Haftung für Sachschäden bei bloß leichter Fahrlässigkeit insoweit angezeigt, als Art. 22 Abs. 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal in solchen Fällen eine betragsmäßige Haftungsbeschränkung statuiert, ohne dass dies gesondert vereinbart werden müsste. Insoweit würde die Beibehaltung der bisherigen Regelung im Luftfahrtgesetz (Haftungsfreiheit für Sachschäden bei bloß leichter Fahrlässigkeit nur aufgrund einer dahingehenden Vereinbarung) zu einer wohl kaum verständlichen Abweichung im Verhältnis zur Haftung bei einer internationalen Luftbeförderung führen. Hier soll daher – auch unter Übernahme der insoweit im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen Beträge – eine entsprechende Anpassung erfolgen. Im Interesse der Geschädigten soll gleichzeitig aber die Möglichkeit, die Haftung bei einer unentgeltlichen Beförderung für den Fall der groben Fahrlässigkeit zu beschränken (§ 156 Abs. 1 letzter Satz Luftfahrtgesetz), entfallen. Sie lässt sich mit den Grundwertungen anderer vergleichbarer Regelungen, etwa der des § 6 Abs. 1 Z 9 KSchG, nicht in Einklang bringen.

Unter dem Begriff des Reisegepäcks ist auch hier sowohl das aufgegebenes als auch das nicht aufgegebenes Reisegepäck zu verstehen.

Zu den §§ 161 bis 163 des Entwurfs

Abgesehen von redaktionellen Anpassungen entspricht der vorgeschlagene 4. Abschnitt (§§ 161 bis 163 des Entwurfs) dem bisherigen 3. Abschnitt (§§ 157 bis 160 Luftfahrtgesetz). Zum vorgeschlagenen § 163 ist zu betonen, dass dieser dann nicht anzuwenden ist, soweit die gerichtliche Zuständigkeit entweder in einem internationalen Übereinkommen oder in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen geregelt wird (vgl. § 146 Abs. 1 Z 3 des Entwurfs).

Zu § 164 des Entwurfs

Die vorgeschlagenen Versicherungspflicht umfasst – wie bisher – (zumindest) die Drittschadens- und die Befördererhaftung. Versicherungspflichtig ist der Halter des Luftfahrzeugs oder – das ist neu – des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts (siehe dazu auch die Ausführungen zu § 147 des Entwurfs). Mit der Anknüpfung der Versicherungspflichten an die Haltereigenschaft kann die Einhaltung dieser Pflichten (in erster Linie im Rahmen des jeweiligen Genehmigungs- oder Zertifizierungsverfahrens) verlässlich sichergestellt und geprüft werden. In der Haftung aus dem Beförderungsvertrag kann dies unter Umständen ein Auseinanderfallen zwischen Versicherungspflichtigem (Halter) und Haftpflichtigem (Beförderer; vgl. § 156 des Entwurfs) bewirken. Dies sollte sich auf den potenziellen Geschädigten aber nicht nachteilig auswirken. Wie schon nach geltendem Recht soll die Haftpflichtversicherung nach dem vorgeschlagenen § 164 Abs. 2 nämlich nicht nur die Ersatzansprüche aus dem Beförderungsvertrag im Sinn der §§ 156 ff. des Entwurfs decken, sondern auch die damit konkurrierenden – § 162 Abs. 2 des Entwurfs – Ansprüche nach anderen Rechtsgrundlagen und gegen andere Personen. Von der Versicherung zu decken sind daher etwa auch die sich aus dem Übereinkommen von Montreal ergebenden, nicht ohnedies bereits aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 zu versichernden Risiken. Ebenso soll die Drittschaden-Haftpflichtversicherung auch Ansprüche nach anderen Rechtsgrundlagen als dem Luftfahrtgesetz und gegen andere Personen als den Halter (zu denken ist hier in erster Linie an Ansprüche gegen einen Piloten) decken. In diesem Zusammenhang sei auch auf Art. 4 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 verwiesen, wonach die Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber für jeden einzelnen Flug Versicherungsschutz gewährleisten müssen.

Bei Schadenersatzansprüchen von Personen und wegen Sachen, die nicht im Luftfahrzeug oder im selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät transportiert werden, muss die Mindestversicherungssumme in jedem Fall die in § 151 des Vorschlags angeführten Höchstbeträge erreichen.

In der Haftung für Fluggäste soll der nach Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vorgegebene Mindestversicherungsbetrag (250 000 SZR je Fluggast) in das österreichische Recht übernommen werden. Auf Grund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens soll hier aber auch von der durch Art. 6 Abs. 1 zweiter Satz der Verordnung eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, bei nichtgewerblichen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem MTOM von bis zu 2 700 kg durchgeführt werden, eine geringere Mindestversicherungssumme (100 000 SZR) vorzusehen.

Zu § 165 des Entwurfs

Die derzeit in § 164 Abs. 1 LFG vorgesehene Verpflichtung des Halters eines Luftfahrzeuges zum Abschluss einer Unfallversicherung für die Fluggäste soll angesichts der Entwicklungen auf völker- und gemeinschaftsrechtlicher Ebene nicht übernommen werden. Die verpflichtende Unfallversicherung soll einer ersten finanziellen Entlastung des Geschädigten dienen. Dasselbe Ziel verfolgt aber auch die in Art. 28 des Übereinkommens von Montreal vorgezeichnete und nach Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bereits bestehende Vorschusspflicht. Der danach zu zahlende Vorschuss stellt eine Vorauszahlung auf einen möglichen Ersatzanspruch dar und soll der Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse des Geschädigten oder seiner Angehörigen dienen. Die Höhe des Vorschusses richtet sich nach der Schwere des Falles; im Todesfall hat der Vorschuss nach der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 aber jedenfalls eine gewisse Mindesthöhe (16 000 SZR) zu betragen. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sollen von der Vorschusspflicht nicht umfasst sein. Eine gleichlautende Ausnahmeregelung hat bisher auch bereits für die Unfallversicherungspflicht bestanden. Zur (restriktiven) Auslegung dieser Bestimmung kann daher auf die Judikatur zu § 164 Abs. 1 zweiter Satz Luftfahrtgesetz zurückgegriffen werden (VfGH VfSlg. 16.202).

Für den geschädigten Fluggast oder seine schadenersatzberechtigten Angehörigen ist mit der Beseitigung der Unfallversicherungspflicht kein substanzieller Nachteil verbunden. Der Vorschuss muss nämlich ausreichen, um die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse des Geschädigten und seiner Angehörigen zu befriedigen. Die vorgeschlagene Regelung schließt es auch nicht aus, dass der Halter bei einem höheren Bedarf einen höheren Betrag als 16 000 SZR vorzuschießen hat.

Der Beförderer muss den Vorschuss unverzüglich und spätestens 15 Tage nach der Feststellung der Identität der schadenersatzberechtigten natürlichen Person zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zahlen. Die Vorschusspflicht soll freilich nicht die haftungsrechtliche Position des Beförderers verschlechtern. Daher wird in § 165 Abs. 3 des Vorschlags klargestellt, dass die Zahlung des Vorschusses kein Haftungsanerkennnis darstellt. Der Vorschuss kann auch mit den später auf Grund der Haftung des Beförderers zu leistenden Beträgen verrechnet werden. Er kann aber nur dann zurückgefordert werden, wenn der Empfänger nicht ersatzberechtigt war oder soweit er den aufgrund des Mitverschuldens des Geschädigten geminderten Ersatzanspruch übersteigt.

Zu § 166 des Entwurfs

Der vorgeschlagene § 166 übernimmt – abgesehen von geringfügigen redaktionellen Anpassungen – die Bestimmung des § 166 Luftfahrtgesetz.

Zu den §§ 167 und 168 des Entwurfs

Diese Bestimmungen entsprechen im Wesentlichen den §§ 167 und 168 Luftfahrtgesetz und den darin enthaltenen Grundsätzen für die Versicherung und den Versicherungsnachweis. Im Hinblick auf die Harmonisierung der Versicherungsanforderungen auf Gemeinschaftsebene kann aber nicht mehr darauf abgestellt werden, dass die Versicherungen bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweigs in Österreich berechtigten Versicherer abgeschlossen und dass auf den Versicherungsvertrag jedenfalls österreichisches Recht Anwendung finden muss.

Zu Z 13 (§ 169 Luftfahrtgesetz)

Dabei handelt es sich zum einen um eine redaktionelle Änderung; zum anderen ist auch in § 169 Luftfahrtgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 Bedacht zu nehmen. Ferner soll künftig auch ein Zuwiderhandeln gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unter Verwaltungsstrafe gestellt werden.

Zu Z 14 (§ 173 Luftfahrtgesetz)

Die Änderungen im Luftfahrtgesetz sollen mit 1. Juli 2006 in Kraft treten und auf Schäden anzuwenden sein, die nach diesem Zeitpunkt verursacht worden sind.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997)

Zu Z 1 (§ 2 BGzLV 1997)

Die Zuständigkeiten für den Abschluss (§ 2 Abs. 1) und die Verhandlung (§ 2 Abs. 2) von Luftverkehrsabkommen sollen künftig ausdrücklich geklärt werden. Ferner soll darauf hingewiesen werden, dass der Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten in Anwendung des § 15 BMG seine Zuständigkeit im Interesse der Verwaltungsvereinfachung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen kann.

Zu Z 2 und 3 (§ 10 Abs. 1 und 3 BGzLV 1997)

Wie im Luftfahrtgesetz ist auch im Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997 auf die sich unmittelbar aus der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 ergebenden Versicherungspflichten Bedacht zu nehmen. In § 10 Abs. 3 soll ferner klargestellt werden, dass Bewilligungen gemäß § 10 Abs. 1 und 2 (und auch gemäß § 11) nur dann erteilt werden dürfen, wenn keine öffentlichen Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und das Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, entgegenstehen.

Zu Z 4 (§ 18 BGzLV 1997)

Wie im Luftfahrtgesetz sollen auch die vorgeschlagenen Änderungen im BGzLV 1997 mit 1. Juli 2006 in Kraft treten.

Zu Z 5 (§ 19 BGzLV 1997)

Der bisher die Zuständigkeiten für die Verhandlung von Luftverkehrsabkommen regelnde § 19 Abs. 3 BGzLV 1997 kann – so wie auch § 19 Abs. 4 erster Satz – zufolge des neu gefassten § 2 entfallen. Da mit der in § 4 BGzLV 1997 geregelten Namhaftmachung von Unternehmen nach dessen Abs. 1 ohnedies ausdrücklich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut ist, kann auch § 19 Abs. 4 zweiter Satz ersatzlos gestrichen werden.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

§ 12. (1) ...

1. bis 2. ...
3. gemäß den §§ 163 bis 165 und § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999, versichert ist.

(2) bis (4) ...

Voraussetzung für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge

§ 18. (1) ...

1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. Weiters muss der Nachweis der den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FIUG entsprechenden Versicherungen erbracht werden.

(2) ...

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die zulässige Verwendung eines Luftfahrzeugs im Fluge mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,
2. Der Antragsteller den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FIUG entsprechende Versicherungen nachweist.
3. österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen für eine Verwendung im Fluge zugelassen wer-

Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

§ 12. (1) unverändert

1. bis 2. unverändert
3. entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, oder entsprechend dem § 164 versichert ist.

(2) bis (4) unverändert

Voraussetzung für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge

§ 18. (1) unverändert

1. die von einem anderen Staat erfolgten Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid gemäß Abs. 2 anerkannt worden sind, oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung oder auf Grund von gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen als anerkannt gilt und die dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen aufrecht vorhanden sind.

(2) unverändert

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, die Betriebstüchtigkeit sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mindestens die gleichen Anforderungen stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften (Gleichwertigkeit),
2. der Antragsteller dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungen nachweist und
3. die Verwendung österreichischer Zivilluftfahrzeuge (§ 15) im Fluge in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen als zulässig

Geltende Fassung

den wie inländische.

Feststellung der mangelnden Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge und Widerruf der Anerkennungen

§ 19. (1) ...

(2) Anerkennungen ausländischer Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge sind von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen des § 18 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Anerkennung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert.

Zwischenbewilligung für Zivilluftfahrzeuge.

§ 20. (1) ...

(2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Versicherungsdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Vorgeschlagene Fassung

anerkannt wird (Gegenseitigkeit). Das Erfordernis der Gegenseitigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist.

Die gemäß der Z 1 erforderliche Gleichwertigkeit der ausländischen Beurkundungen kann von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde als erwiesen angenommen werden, wenn von der ausländischen Behörde oder einer von dieser anerkannten Stelle schriftlich bestätigt worden ist, dass die den österreichischen Vorschriften entsprechenden Anforderungen erfüllt werden.

(3) Die Anerkennung gemäß Abs. 2 ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Feststellung der mangelnden Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge und Widerruf der Anerkennungen

§ 19. (1) unverändert

(2) Anerkennungen ausländischer Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge sind von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß § 18 Abs. 2 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Anerkennung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Zwischenbewilligung für Zivilluftfahrzeuge.

§ 20. (1) unverändert

(2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungsdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Geltende Fassung

§ 90. Ersichtlichmachung im Grundbuch.

Die zur Erteilung von Ausnahmegewilligungen zuständige Behörde (§ 93) hat die sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebenden Beschränkungen dem Grundbuchsgericht bekanntzugeben. Die Beschränkungen sind grundbücherlich ersichtlich zu machen.

Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung.

§ 106. (1) ...

- a) bis b) ...
- c) der Abschluß einer Versicherung gemäß § 163 bis 165 nachgewiesen wurde.

(2) ...

Widerruf der Beförderungsbewilligung.

§ 110. ...

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 lit. a und b nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
- b) bis d) ...

Vorgeschlagene Fassung

Ersichtlichmachung im Grundbuch

§ 90. Die Behörde, welche die Sicherheitszonenverordnung erlassen hat, hat dem Grundbuchsgericht bekannt zu geben, welche Grundstücke in der Sicherheitszone liegen. Das Grundbuchsgericht hat bei diesen Grundstücken die Zugehörigkeit zur Sicherheitszone von Amts wegen ersichtlich zu machen.

Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung.

§ 106. (1) unverändert

- a) bis b) unverändert
- c) der Abschluss von dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen nachgewiesen wurde.

(2) unverändert

Widerruf der Beförderungsbewilligung.

§ 110. unverändert

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 106 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
- b) bis d) unverändert

Unterlassungsanspruch

§ 115a. (1) Ein Luftfahrtunternehmen kann auf Unterlassung geklagt werden, wenn es gegen Ge- oder Verbote verstößt, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, ABl. Nr. L 46 vom 17. Februar 2004, S. 1, ergeben, und dadurch die allgemeinen Interessen der Verbraucher beeinträchtigt. Die Gefahr eines entsprechenden Verstoßes besteht nicht, wenn das Luftfahrtunternehmen nach Abmahnung durch eine gemäß Abs. 2 klagerechtere Einrichtung binnen angemessener Frist eine mit angemessener Konventionalstrafe (§ 1336 ABGB) besicherte Unterlassungserklärung abgibt.

(2) Der Anspruch kann von der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesarbeitskammer, dem Österreichischen Landarbeiterkammertag, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs, dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, dem Verein für Konsumenteninformation und dem Österreichischen Seniorenrat geltend

Geltende Fassung**Modellflüge**

§ 129. (1) Modellflüge dürfen unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde durchgeführt werden. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 20 kg übersteigt.

(2) bis (3) ...

Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen.

§ 132. (1) ...

(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist und der Luftfahrzeughalter eine den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FIUG entsprechende Versicherung nachgewiesen hat. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) ...

Vorgeschlagene Fassung

gemacht werden.

(3) Die §§ 24, 25 Abs. 3 bis 7 und 26 des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb 1984, BGBl. Nr. 448/1984, gelten sinngemäß.

(4) § 7 Abs. 2 erster Satz und § 8 Abs. 2 der Jurisdiktionsnorm, RGBl. Nr. 111/1895, sind nicht anzuwenden.

Modellflüge

§ 129. (1) Modellflüge dürfen unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde durchgeführt werden. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 25 kg übersteigt.

(2) bis (3) unverändert

Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen.

§ 132. (1) unverändert

(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist und der Luftfahrzeughalter dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungen nachgewiesen hat. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) unverändert

Streitbeilegung

§ 139a. (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte können Fluggäste und Luftfahrtunternehmen Streit- oder Beschwerdefälle wegen behaupteter Verstöße gegen Ge- oder Verbote, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ergeben, der Austro Control GmbH vorlegen. Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, an einem solchen Verfahren mitzuwirken und alle zur Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie erforderliche Unterlagen vorzulegen. Die Austro Control GmbH hat eine einvernehmliche Lösung anzustreben oder den Parteien ihre Ansicht zum herangetragenen Fall mitzuteilen. Ein weiterer Rechtszug findet nicht statt.

Geltende Fassung

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 Luftfahrzeuges oder motorisierten Flugmodells ein Mensch getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter für den Ersatz des Schadens.

(2) Der Halter haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnittes, wenn

Vorgeschlagene Fassung

(2) Die Austro Control GmbH hat Richtlinien für die Durchführung des in Abs. 1 vorgesehenen Verfahrens vorzusehen und in geeigneter Form zu veröffentlichen. In den Richtlinien sind insbesondere auch angemessene Fristen für die Beendigung des Verfahrens festzulegen.

X. Teil

Haftungs- und Versicherungsrecht

1. Abschnitt

Anwendungsbereich

Verhältnis zu internationalem Recht und zum Recht der Europäischen Gemeinschaft

§ 146. (1) Die Bestimmungen dieses Teils regeln bestimmte Aspekte der zivilrechtlichen Haftung und der Haftpflichtversicherung für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät verursacht werden. Sie sind insoweit nicht anzuwenden, als

1. die Haftung in einem internationalen Übereinkommen oder in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002, ABl. Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2,
2. die Versicherungspflicht in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, oder
3. die gerichtliche Zuständigkeit in einem internationalen Übereinkommen oder in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, ABl. Nr. L 12 vom 16. Jänner 2001, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2245/2004, ABl. Nr. L 381 vom 28. Dezember 2004, S. 10, geregelt wird.

(2) Soweit die Bestimmungen dieses Teils auf die Sonderziehungsrechte des Inter-

Geltende Fassung

1. ein Mensch an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder 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 Reisegepäck während der Luftbeförderung in der Obhut des Halters befinden, beschädigt werden.

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

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeuges 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 Luftfahrzeuges oder Flugmodells als solchen mit Herrschaftswillen anmaßt.

Solidarhaftung

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

Vorgeschlagene Fassung

nationalen Währungsfonds (SZR) Bezug nehmen, ist für die Umrechnung der jeweilige Betrag nach dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht im Zeitpunkt der Zahlung maßgeblich. Im Fall der gerichtlichen Geltendmachung des Anspruchs ist für die Umrechnung der Zeitpunkt der Urteilsfällung maßgeblich.

Haftung für Postsendungen

§ 147. Die Haftung für Sendungen, die bei der Post aufgegeben worden sind und in einem Luftfahrzeug befördert werden, richtet sich ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

(2) entfällt

(3) entfällt

2. Abschnitt

Haftung für nicht beförderte Personen und Sachen

Drittschadenshaftung

§ 148. (1) Wird durch einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts ein Mensch getötet oder am Körper verletzt oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts für den Ersatz des Schadens.

Geltende Fassung

Haftungshöchstbeträge

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

1. bei nicht eingebautem Luftfahrtgerät bis 20 kg Höchstgewicht 872 000 Euro
2. bei nicht eingebautem Luftfahrtgerät über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis 750 kg Höchstgewicht 1 235 000 Euro
3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht 2 900 000 Euro
4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis 2 000 kg Höchstgewicht 4 360 000 Euro
5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg Höchstgewicht 8 720 000 Euro
6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht 21 800 000 Euro
7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht 65 400 000 Euro

(2) Ein Drittel der im Abs. 1 genannten Summe 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.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnittes, wenn

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

§ 149. (1) Wer zur Zeit des Unfalls das Luftfahrzeug oder das selbständig im Fluge verwendbare Luftfahrtgerät ohne den Willen des Halters benutzt, haftet an dessen Stelle. Daneben bleibt der Halter für den Ersatz des Schadens haftbar, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts durch sein Verschulden oder das Verschulden derjenigen Personen ermöglicht worden ist, die mit seinem Willen beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts tätig gewesen sind.

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts angestellt oder wenn ihm das Luftfahrzeug oder das selbständig im Fluge verwendbare Luftfahrtgerät 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.

Geltende Fassung

(3) Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 1 090 000 Euro.

(4) Die Haftung mehrerer Halter eines Luftfahrzeuges 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.

§ 150. (1) Ist eine Jahresrente anstelle 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.

§ 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 Sicherheitspolizeigesetz, BGBl. Nr. 566/1991, verursacht werden.

Vorgeschlagene Fassung

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

(4) entfällt

§ 150. Hat ein Luftfahrzeug oder ein selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mehrere Halter, so haften diese zur ungeteilten Hand. Das Gleiche gilt für mehrere an einem Unfall Beteiligte. Es haftet jedoch jeder Beteiligte nach den für seine Ersatzpflicht geltenden Vorschriften und, soweit seine Ersatzpflicht begrenzt ist, nur bis zu den für ihn maßgeblichen Haftungshöchstbeträgen.

(2) entfällt

Haftungshöchstbeträge

§ 151. (1) Der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet für jeden Unfall entsprechend dem für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht (Maximum Take-Off Mass – MTOM) bis zu folgenden Beträgen:

1. MTOM von weniger als 500 kg 750 000 SZR;
2. MTOM von weniger als 1 000 kg 1 500 000 SZR;
3. MTOM von weniger als 2 700 kg 3 000 000 SZR;
4. MTOM von weniger als 6 000 kg 7 000 000 SZR;
5. MTOM von weniger als 12 000 kg 18 000 000 SZR;
6. MTOM von weniger als 25 000 kg 80 000 000 SZR;
7. MTOM von weniger als 50 000 kg 150 000 000 SZR;
8. MTOM von weniger als 200 000 kg 300 000 000 SZR;
9. MTOM von weniger als 500 000 kg 500 000 000 SZR;
10. MTOM gleich oder über 500 000 kg 700 000 000 SZR.

(2) Für Schäden, die durch einen Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirm oder durch selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mit einem Gewicht von weniger als

Geltende Fassung

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch

§ 152. (1) Wurde der Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge oder Flugmodelle verursacht und sind die Halter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängen im Verhältnis der Halter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht wurde. Das gleiche gilt für die gegenseitige Ersatzpflicht der Halter.

(2) Abs. 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

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.

Vorgeschlagene Fassung

20 kg verursacht werden, haftet der Halter für jeden Unfall bis zu einem Betrag von 500 000 SZR.

(3) Ein Drittel der in den Abs. 1 und 2 genannten Summe dient dem Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dem 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.

(4) Die Haftung mehrerer Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts 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.

§ 152. (1) Ist eine Jahresrente anstelle eines Kapitalbetrags zu bezahlen, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach § 151 nicht übersteigen.

(2) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren Geschädigten auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach § 151, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 153. Die Haftungsgrenzen der §§ 151 und 152 gelten nicht für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät des Bundesheers oder der Sicherheitsbehörden im Sinn des § 4 Sicherheitspolizeigesetz, BGBl. Nr. 566/1991, verursacht werden.

Geltende Fassung**2. Abschnitt****Haftung aus dem Beförderungsvertrag****Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht**

§ 154. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, so haftet der Beförderer für den Ersatz des Schadens.

(2) Der Beförderer haftet ferner für den Schaden, der an Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, an Frachtgütern und an aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem Flugplatz, an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines Flugplatzes – sonst in der Obhut des Beförderers befinden.

(3) Die §§ 161 und 161a bleiben unberührt.

Ausschluß der Haftung

§ 155. Die Ersatzpflicht des Beförderers im Falle des § 154 Abs. 1 und 2 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.

Vereinbarung von Haftungsbeschränkungen

§ 156. (1) Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von 35 Euro pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 1 800 Euro beschränkt werden. Ist

Vorgeschlagene Fassung**Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch**

§ 154. (1) Wurde der Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge oder mehr als ein selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät verursacht und sind die Halter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängen im Verhältnis der Halter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des Ersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen Halter verursacht wurde. Das Gleiche gilt für die gegenseitige Ersatzpflicht der Halter.

(2) Abs. 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

(3) entfällt

Anzeigepflicht

§ 155. Der Geschädigte verliert die Ersatzansprüche nach diesem Abschnitt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem er vom Schaden und von der Person des Halters Kenntnis erlangte, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige zufolge eines vom Geschädigten nicht zu vertretenden Umstands unterblieben ist oder der Halter innerhalb der Frist auf andere Weise vom Unfall Kenntnis erlangt hat.

3. Abschnitt**Haftung aus dem Beförderungsvertrag****Haftung für Fluggäste**

§ 156. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts durch einen Unfall getötet oder am Körper verletzt, so haftet der Beförderer für den Ersatz des Schadens. Das Gleiche gilt, wenn sich der Unfall beim Ein- oder Aussteigen ereignet.

Geltende Fassung

die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung auch 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.

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.

Anwendung des ABGB

§ 158. Soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, ist auf die darin vorgesehenen Ersatzansprüche das ABGB anzuwenden.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Der Beförderer haftet bis zu einem Betrag von 250 000 SZR je Fluggast ohne Rücksicht darauf, ob ihn oder seine Leute ein Verschulden trifft. Für einen diesen Betrag übersteigenden Schaden haftet er nicht, wenn er beweist, dass dieser

1. nicht auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist oder
2. ausschließlich auf ein schuldhaftes und rechtswidriges Verhalten oder Unterlassen eines Dritten zurückzuführen ist.

(3) Wird ein Fluggast mit einem Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirm oder motorisierten Hänge- oder Paragleiter befördert und dabei durch einen Unfall getötet oder am Körper verletzt, so haftet der Beförderer für den gesamten Schaden nur dann, wenn dieser auf sein Verschulden oder auf das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

Vertraglicher und ausführender Beförderer

§ 157. (1) Beförderer im Sinn dieses Abschnitts ist, wer mit dem Fluggast oder Absender oder mit einer für den Fluggast (Absender) handelnden Person den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat (vertraglicher Beförderer) und wer aufgrund einer Vereinbarung mit dem vertraglichen Beförderer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen (ausführender Beförderer). Die Berechtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet.

(2) Der ausführende Beförderer und der vertragliche Beförderer haften für den Ersatz des Schadens zur ungeteilten Hand, der ausführende Beförderer aber nur für den Teil der Beförderung, die er ausführt.

Haftung für beförderte Sachen

§ 158. (1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Frachtgut oder Reisegepäck während der Beförderung entsteht, bei nicht aufgegebenem Reisegepäck und persönlichen Gegenständen des Fluggastes aber nur dann, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist. Die Beförderung umfasst den Zeitraum, während dessen sich das Frachtgut oder Reisegepäck auf einem Flugplatz, an Bord oder – bei der

Geltende Fassung

Sonstige Ersatzansprüche

§ 159. Bestimmungen des ABGB und anderer Vorschriften, nach denen Schäden in weiterem Umfang und von anderen Personen als nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen sind, bleiben unberührt.

Gerichtsstand

§ 160. (1) Für Klagen, die auf Grund des 1. und 2. Abschnittes 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.

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

Vorgeschlagene Fassung

Landung außerhalb eines Flugplatzes – sonst in der Obhut des Beförderers befinden.

(2) Der Beförderer haftet nicht, wenn der Schaden nur auf die Eigenart des Frachtguts oder Reisegepäcks oder einen diesen innewohnenden Mangel zurückzuführen ist.

§ 159. Für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Frachtgut haftet der Beförderer zudem dann nicht, wenn er beweist, dass der Schaden nur durch

1. die mangelhafte Verpackung des Frachtguts durch eine andere Person als den Beförderer oder seine Leute,
2. einen Krieg, ein kriegerisches Unternehmen, einen Bürgerkrieg, einen Aufruhr oder einen Aufstand oder
3. ein hoheitliches Handeln in Verbindung mit der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr des Frachtguts

verursacht worden ist.

Haftungsbeschränkungen

§ 160. (1) Bei der Beförderung von Reisegepäck oder Frachtgut ist die Haftung für leichte Fahrlässigkeit für den Fall der Zerstörung, des Verlustes oder der Beschädigung bei Frachtgut mit einem Betrag von 17 SZR pro Kilogramm, bei Reisegepäck mit einem Betrag von 1 000 SZR beschränkt.

(2) Im Übrigen sind Vereinbarungen, nach denen die Haftung des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag ausgeschlossen oder beschränkt wird, unwirksam.

4. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen für die Haftung

Mitverschulden des Geschädigten

§ 161. Trifft den Geschädigten oder jemanden, dessen Verhalten er zu vertreten hat, ein Verschulden, so ist § 1304 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs (ABGB) sinngemäß anzuwenden.

Geltende Fassung

18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, oder des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.

Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

§ 161a. Für die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S 1, in der jeweils geltenden Fassung, anzuwenden.

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.

5. Abschnitt**Versicherung****Versicherung zugunsten von Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden**

§ 163. (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges oder motorisierten Flugmodells hat zur Deckung von Schadenersatzansprüchen von Personen und wegen Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 149 vorgesehenen Beträge abzuschließen.

(2) Der Vertrag ist so abzuschließen, daß bei einem Wechsel des Halters während der Versicherungsdauer auch die Haftpflicht des neuen Halters gedeckt ist.

Vorgeschlagene Fassung

§ 161a. entfällt

Anwendung des ABGB

§ 162. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, ist auf die darin vorgesehenen Ersatzansprüche das ABGB anzuwenden.

(2) Bestimmungen des ABGB und anderer Vorschriften, nach denen Schäden in weiterem Umfang und von anderen Personen als nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen sind, bleiben unberührt.

Gerichtsstand

§ 163. (1) Für Klagen, die auf Grund des 2. und 3. Abschnittes dieses Teils erhoben werden, ist auch das Gericht örtlich zuständig, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. Bei diesem Gericht können auch andere aus dem Schadensfall abgeleitete Ansprüche gegen den Halter oder Beförderer oder einen sonst Ersatzpflichtigen geltend gemacht werden.

(2) Für Klagen, die auf Grund der §§ 156 bis 159 erhoben werden, ist auch das Gericht des Bestimmungsorts örtlich zuständig.

Geltende Fassung**Fluggast-Versicherungen**

§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat, außer bei gemäß den §§ 161 und 161a durchgeführten Beförderungen, pro vorhandenen Passagierplatz für seine Fluggäste eine Versicherung gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen abzuschließen. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 40 000 Euro für jeden Fluggast.

(3) Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlöschen Schadenersatzansprüche gegen den Ersatzpflichtigen.

(4) Aus der Unfallversicherung steht dem Fluggast als Versichertem ein unmittelbarer Anspruch gegen den Versicherer zu. Im übrigen sind die §§ 74, 75 Abs. 1, 78, 79 Versicherungsvertragsgesetz 1958, BGBl. Nr. 2/1959, entsprechend und dessen § 158c Abs. 1 bis 3 mit der Maßgabe anzuwenden, daß anstelle des Wortes „Dritter“ das Wort „Fluggast“ tritt.

(5) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste pro vorhandenen Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 218 000 Euro, bei gewerbsmäßiger Beförderung gemäß § 102 Abs. 1 und 2 zumindest über eine Summe von 363 000 Euro, abzuschließen.

(6) Im Fall des im § 161 genannten Warschauer Abkommens samt Zusatzabkommen ist eine Versicherung zugunsten der Fluggäste zumindest über die in diesen Abkommen genannten Haftungssummen abzuschließen.

(6a) Wird, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5 und 6, bei einer Beförderung die Haftpflicht des Beförderers nicht durch eine Haftpflichtversicherung des Hal-

Vorgeschlagene Fassung**5. Abschnitt****Versicherungen und Vorschusspflicht****Haftpflichtversicherung**

§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts hat zur Deckung der Schadenersatzansprüche von Personen oder wegen Sachen, die nicht im Luftfahrzeug oder im selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät befördert werden, eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 151 vorgesehenen Beträge abzuschließen.

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts hat zur Deckung der Schadenersatzansprüche der Fluggäste pro vorhandenen Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung über eine Versicherungssumme von zumindest 250 000 SZR abzuschließen. Bei einem Luftfahrzeug oder einem selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät mit einem MTOM bis zu 2 700 kg muss die Versicherungssumme bei nichtgewerblichen Flügen zumindest 100 000 SZR betragen.

(3) Eine Versicherungspflicht nach den Abs. 1 und 2 besteht nicht, wenn der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50 000 Einwohnern der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts ist.

(4) entfällt

(5) entfällt

(6) entfällt

(6a) entfällt

Geltende Fassung

ters gedeckt, so hat der Beförderer für eine entsprechende Versicherungsdeckung zu sorgen.

(7) Der Betreiber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden, hat pro vorhandenen Passagierplatz für seine Fluggäste die im Abs. 1 und 5 genannten Versicherungen abzuschließen. Die Abs. 2 bis 4 sind anzuwenden. Dies gilt nicht, wenn nach anderen bundes- oder landesgesetzlichen Regelungen eine vergleichbare Versicherungspflicht vorgeschrieben ist.

Haftpflichtversicherung für Fracht und Fluggastgepäck

§ 165. (1) Ein Luftverkehrsunternehmen hat für die von ihm beförderte Fracht und das Fluggastgepäck eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 156 genannten Beträge abzuschließen.

(2) Im Fall des § 161 ist eine Haftpflichtversicherung für Fracht und Fluggastgepäck zumindest über die in den internationalen Abkommen genannten Summen abzuschließen.

Ansprüche gegen den Versicherer

§ 166. 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. Wird das versicherte Risiko von mehreren Versicherern getragen, haften diese dem Geschädigten als Gesamtschuldner.

Grundsätze der Pflichtversicherung

§ 167. (1) Die Versicherungen nach den §§ 163, 164 und 165 sind bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer abzuschließen. Auf den Versicherungsvertrag muß jedenfalls österreichisches Recht anzuwenden sein. Eine Anzeige eines Umstandes, der das Nichtbestehen oder die Beendi-

Vorgeschlagene Fassung

(7) entfällt

Vorschusspflicht

§ 165. (1) In den Fällen des § 156 Abs. 1 hat der Beförderer unverzüglich, spätestens aber innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Feststellung der Identität der ersatzberechtigten natürlichen Person, dieser einen Vorschuss zur Deckung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.

(2) Die Höhe des Vorschusses richtet sich nach der Schwere des Falles; im Todesfall beträgt der Vorschuss mindestens 16 000 SZR je Fluggast.

(3) Die Leistung des Vorschusses stellt kein Haftungsanerkennnis dar. Der Vorschuss kann nur in den Fällen des § 161 oder dann zurückgefordert werden, wenn die Person, die den Vorschuss erhalten hat, keinen Anspruch auf Ersatz des Schadens hat.

(4) Soweit ein Vorschuss geleistet wird, erlöschen Schadenersatzansprüche des Geschädigten. Der Empfänger des Vorschusses ist außer in den in Abs. 3 zweiter Satz genannten Fällen nicht verpflichtet, den Vorschuss herauszugeben.

Direktes Klagerecht

§ 166. 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 zur ungeteilten Hand. Wird das versicherte Risiko von mehreren Versicherern getragen, so haften diese dem Geschädigten zur ungeteilten Hand.

Grundsätze für die Versicherung

§ 167. (1) Die Anzeige eines Umstands, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsvertrags im Sinn des § 158c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958, BGBl. Nr. 2/1959, zur Folge hat, ist an die Austro Control GmbH zu richten. Zuständige Behörde im Sinn des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG)

Geltende Fassung

gung des Versicherungsverhältnisses im Sinne des § 158c Abs. 2 Versicherungstragsgesetz 1958 zur Folge hat, ist an die Austro Control GmbH zu richten.

(2) Der Versicherer und der versicherte Halter haben der Austro Control GmbH jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

(3) Eine Versicherungspflicht nach den §§ 163 bis 165 besteht nicht, wenn der Halter des Luftfahrzeuges oder Flugmodells der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50 000 Einwohnern ist.

(4) Abs. 1 gilt nicht für Luftverkehrsunternehmen, die eine Bewilligung gemäß dem Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV) benötigen.

Versicherungsnachweis

§ 168. (1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung oder Fluggast-Unfallversicherung 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 den §§ 163 bis 165 ist in den Luftfahrzeugen mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH und sonstigen, mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120) vorzulegen.

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

§ 169. (1) ..

1. bis 2. ...

3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX

Vorgeschlagene Fassung

Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber ist die Austro Control GmbH.

(2) Der Versicherer und der Versicherte haben der Austro Control GmbH jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eingetretene Beendigung des Versicherungsverhältnisses und jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

(3) Soweit die Beurkundung der zulässigen Verwendung im Fluge von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durchzuführen ist, ist die Anzeige nach Abs. 1 und 2 an diese Behörde zu richten.

(4) entfällt

Versicherungsnachweis

§ 168. (1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung kostenlos eine Bestätigung über die Übernahme dieser Verpflichtungen (Versicherungsnachweis) auszustellen.

(2) Der Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung nach § 164 Abs. 1 und 2 ist im Luftfahrzeug mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH oder der gemäß § 167 Abs. 3 zuständigen Behörde und sonstigen, mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120) vorzulegen.

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

§ 169. (1) ..

1. bis 2. ...

3. a) der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen,

Geltende Fassung

Nr. 392R2407, der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 793/2004, der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, oder

3a. bis 4. ...

Vorgeschlagene Fassung

- b) der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002,
- c) der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber,
- d) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 793/2004,
- e) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,
- f) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen,
- g) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, oder

3a. bis 4. unverändert

| Geltende Fassung | Vorgeschlagene Fassung |
|---------------------------------|---------------------------------|
| (2) bis (3) ... | (2) bis (3) unverändert |
| In- und Außerkrafttreten | In- und Außerkrafttreten |
| § 173. (1) bis (25) ... | § 173. (1) bis (25) unverändert |

(26) § 12 Abs. 1, § 18 samt Überschrift, § 19 Abs. 2 § 20 Abs. 2, § 90 samt Überschrift, § 106 Abs. 1, § 110, § 115a samt Überschrift, § 132 Abs. 2, § 139a samt Überschrift, die Überschrift zum X. Teil, die Abschnittsbezeichnungen des X. Teils samt Überschriften, die §§ 146 bis 168 samt Überschriften und § 169 Abs. 1, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2006, treten mit 1. Juli 2006 in Kraft. Die §§ 146 bis 168 sind auf Schäden anzuwenden, die nach diesem Zeitpunkt verursacht worden sind. Auf Schäden, die vorher verursacht worden sind, sind die §§ 146 bis 168 in ihrer bisherigen Fassung weiter anzuwenden.

Artikel 2

Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997

Luftverkehrsabkommen

§ 2. Zwischenstaatliche Übereinkommen mit Drittstaaten über den Luftverkehr - in den folgenden Bestimmungen sind diese Übereinkommen als Luftverkehrsabkommen bezeichnet - sind unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sowie unter Berücksichtigung luftverkehrspolitischer Grundsätze abzuschließen.

Luftverkehrsabkommen

§ 2. (1) Zwischenstaatliche Übereinkommen mit Drittstaaten über den Luftverkehr (Luftverkehrsabkommen) sind unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sowie unter Berücksichtigung luftverkehrspolitischer Grundsätze von der Bundesregierung abzuschließen.

(2) Die Vorbereitung und Verhandlung von Luftverkehrsabkommen obliegt dem Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Soweit jedoch Fragen der Luftverkehrspolitik in Betracht kommen, ist hierfür der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Der Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten kann seine Zuständigkeit unter Anwendung von § 15 des Bundesministeriengesetzes 1986, BGBl. Nr. 76/1986 in der jeweils geltenden Fassung, auf den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen.

Flugplanbewilligungen

§ 10. (1) ...
1. ...
2. den Nachweis einer den §§ 163 bis 165 Luftfahrtgesetz entsprechenden Versicherung enthalten.

Flugplanbewilligungen

§ 10. (1) unverändert
1. unverändert
2. den Nachweis von der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl.

Geltende Fassung

(2) ...

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder im Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, gelegen ist. Weiters sind sie unter der Bedingung zu erteilen, daß die Aufnahme des Betriebes innerhalb von zwei Wochen nach dem von der Behörde bewilligten Zeitpunkt erfolgen muß und der Betrieb innerhalb des bewilligten Zeitraumes nicht länger als zwei Wochen ruhen darf, andernfalls die Bewilligung erlischt.

(4) ...

Inkrafttreten

§ 18. (1) bis (5) ...

Vollziehung

§ 19. (1) bis (2) ...

(3) Die Vorbereitung und Verhandlung von Regierungsübereinkommen über den Luftverkehr obliegt dem Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr. Soweit jedoch Fragen der Luftfahrtpolitik in Betracht kommen, ist hiefür der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zuständig.

(4) Soweit im Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, ist mit der Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes von der Bundesregierung zu treffen sind, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut. Mit der Durchführung von Maßnahmen, die gemäß § 4 von der Bundesregierung zu treffen sind, ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

Vorgeschlagene Fassung

Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, entsprechenden Versicherungen enthalten.

(2) unverändert

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 dürfen nur erteilt werden, wenn keine öffentlichen Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und das Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, entgegenstehen und sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder im Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, gelegen ist. Weiters sind sie unter der Bedingung zu erteilen, daß die Aufnahme des Betriebes innerhalb von zwei Wochen nach dem von der Behörde bewilligten Zeitpunkt erfolgen muß und der Betrieb innerhalb des bewilligten Zeitraumes nicht länger als zwei Wochen ruhen darf, andernfalls die Bewilligung erlischt.

(4) unverändert

Inkrafttreten

§ 18. (1) bis (5) unverändert

(6) § 2, § 10 Abs. 1 und 3 und § 19 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2006 treten mit 1. Juli 2006 in Kraft.“

Vollziehung

§ 19. (1) bis (2) unverändert

(3) entfällt

(4) entfällt