

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner – Ring 3
A – 1017 Wien

Betrifft: GZ BMJ-B42.002/0008-I 2/2005

Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997 geändert werden

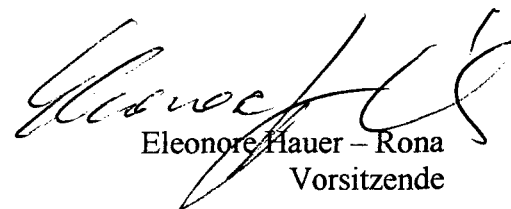
Schreiben des Bundesministeriums für Justiz vom 23.12.2005

Wien, 14.2.2006

Wir danken für oben erwähntes Schreiben. In der Anlage finden Sie 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Bundes Österreichischer Frauenvereine zu oben angeführtem Entwurf.

Eine elektronische Übermittlung der Stellungnahme ergeht an begutachtungsverfahren@parlament.gv.at.

Mit freundlichen Grüßen


Eleonore Hauer – Rona
Vorsitzende

25 Beilagen

GZ: ²BMJ-B42.008/0008-I 2/2005

Stellungnahme
zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz
und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997
geändert werden

Allgemeines:

Die bisher geltenden Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Luftfahrtgesetzes sind durch die internationale Entwicklung, durch völkerrechtliche Verträge, sowie aus Anlaß dieser völkerrechtlichen Verträge ergangener Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft überholt, sodaß eine Neuregelung notwendig und darüber hinaus auch sinnvoll und zweckmäßig ist.

Zu den Bestimmungen im einzelnen:

Zu Art. 1 Z. 8:

Allgemeine Anmerkungen:

Anzumerken ist, daß der gegenständliche Entwurf bei der Haftung für nicht beförderte Personen und Sachen, sowie bei der Haftung aus dem Beförderungsvertrag im Detail determiniert, wer in den zitierten Bereichen haftet, nämlich der **Halter des Luftfahrzeugs** oder der **Beförderer**. Im 5. Abschnitt des vorliegenden Entwurfs wird allerdings lediglich der Halter des Luftfahrzeugs zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung verpflichtet (§ 164), die Vorschußpflicht in den Fällen des § 156 Abs. 1 allerdings wieder dem Beförderer auferlegt. Prima vista erscheinen die hier vorgesehenen Regelungen daher nicht optimal zu sein, wenn nicht als ineffizient zu bezeichnen. Sie sind jedenfalls als intransparent zu bezeichnen. Es erscheint also auch fraglich, ob der gegenständliche Entwurf Art. 4 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004, wonach die Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber für jeden einzelnen Flug Versicherungsschutz gewährleisten müssen, umgesetzt ist.

Kritisch zu hinterfragen ist auch die vorgesehene Bestimmung des § 164 Abs. 3, wonach der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern als Halter eines Luftfahrzeugs der Versicherungspflicht **nicht** unterliegen soll.

Im Detail wird nachstehendes ausgeführt:

Zu § 148 Abs. 1, sowie § 156 Abs. 1:

In beiden Fällen wird als Haftungsgrund die **Verletzung am Körper** statuiert, dies mit der offensichtlichen Begründung, daß eine terminologische Abweichung zum Übereinkommen von Montreal vermieden werden soll. Es ist jedoch nicht ersichtlich, warum als Haftungsgrund nicht explizit im Rahmen der vorgesehenen Bestimmungen auch die Anführung „**oder sonst an der Gesundheit schädigt**“ oder eine ähnliche Formulierung mitintegriert wird. Durch derartige verba legalia würde jegliche Rechtsunsicherheit a limine eliminiert sein.

Zu § 158 Abs. 1:

Diese Bestimmung sieht hinsichtlich des nicht aufgegebenen Reisegepäcks und der persönlichen Gegenstände des Fluggastes (also insbesondere Handgepäck) eine Verschuldenshaftung mit Beweislastumkehr vor. Diese Regelung wäre zu überdenken. Es fragt sich, in welcher Form beispielsweise bei einem Unfall der Fluggast in der Lage sein soll, sein Gepäck zu beaufsichtigen oder für dessen sichere Verwahrung zu sorgen.

Zu § 159:

Diese Bestimmung sieht vom Beförderer zu beweisende Haftungsbefreiungstatbestände vor. Unter Z. 2 ist hier als solcher Haftungsbefreiungstatbestand „ein Krieg, ein kriegerisches Unternehmen, ein Bürgerkrieg, ein Aufruhr oder ein Aufstand“ genannt. **Terroristische Aktionen** sind in dieser Aufzählung explizit nicht erfaßt. Die Aufnahme auch dieses Haftungsbefreiungstatbestandes wäre diskussionswürdig.

Zu § 165 Abs. 1 iVm § 166:

Die im § 165 vorgesehene Vorschußpflicht des Beförderers in den Fällen des § 156 Abs. 1 unter gleichzeitigem Entfall der bisher vorgesehenen Unfallversicherung erscheint aus nachstehenden Gründen problematisch:

Wie bereits oben ausgeführt, trifft nach der derzeitigen Fassung und nach meinem Verständnis den Beförderer keine Versicherungspflicht, sondern lediglich den Halter eines Luftfahrzeugs. Die im § 165 Abs. 1 vorgesehene Vorschußpflicht ist daher meinem Dafürhalten nach vom Geschädigten nicht mit direktem Klagerecht gegen den Versicherer durchsetzbar, da der Beförderer nicht versicherungspflichtig ist. Die Vorschußpflicht wird vom Geschädigten im Falle einer Verzögerung oder Verweigerung der Leistung daher nur erschwert oder zumindest zeitlich verzögert durchsetzbar sein.

Wien, am 13.2.2006

Dr. Hildegard Hartung
Rechtsanwältin
1170 Wien, Jörgerstraße 20
Tel: 408 98 83 Fax: DW 20

Zonta Club Wien-City

ELEONORE HAUER-RONA, Vorsitzende
BUND ÖSTERREICHISCHER FRAUENVEREINE
NATIONAL COUNCIL OF WOMEN – AUSTRIA
A-1090 WIEN, WILHELM EXNERGASSE 34
TELEFON +43-1-319 37 62
FAX +43-1-319 43 28