

758 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Nachdruck vom 7. 7. 1997

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

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

1. In den §§ 3 Abs. 1, 12 Abs. 1 lit. a und lit. b., 13 Abs. 1, 15 Abs. 2, 18, 30 Abs. 2, 39 Abs. 1, 40 Abs. 1 und 46 wird jeweils der Ausdruck „vom Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „von der Austro Control GmbH“ ersetzt.

2. In den §§ 8 Abs. 2 lit. a, 10 Abs. 2, 20 Abs. 1, 26, 36 Abs. 2, 42, 47 Abs. 1, 51 und 132 Abs. 1 wird jeweils der Ausdruck „des Bundesamtes für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „der Austro Control GmbH“ ersetzt.

3. In den §§ 8 Abs. 2 lit. b, 20 Abs. 2, 23, 30 Abs. 2, 33 Abs. 1, 34 Abs. 1, 39 Abs. 2, 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2, 50 Abs. 1, 94 Abs. 2, 98 lit. a und c und 140 Abs. 3 wird jeweils der Ausdruck „das Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „die Austro Control GmbH“ ersetzt.

4. In den §§ 33 Abs. 2, 120 Abs. 1 und 2, 125 Abs. 2, 135 Abs. 1 und 136 wird jeweils der Ausdruck „dem Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „der Austro Control GmbH“ ersetzt.

5. In den §§ 35 und 50 Abs. 2 wird jeweils der Ausdruck „beim Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „bei der Austro Control GmbH“ ersetzt.

6. Im § 15 Abs. 4 wird der Ausdruck „Das Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt.

7. In der Überschrift zu § 3 wird das Wort „Überwachte“ durch das Wort „Kontrollierte“ ersetzt. Im § 3 Abs. 1 wird das Wort „Überwacher“ durch das Wort „Kontrollierter“ ersetzt. Im § 3 Abs. 2 und im § 145 Abs. 1 wird jeweils das Wort „überwachte“ durch das Wort „kontrollierte“ ersetzt.

8. Im § 5 wird nach dem Abs. 5 folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat im Rahmen seiner Zuständigkeiten gemäß §§ 85 ff. im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 lit. a bis d auf Gefahrengelände im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c durch Verordnung hinzuweisen.“

9. Im § 9 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

Die Bewilligung kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden.

10. § 16 samt Überschrift lautet:

„Luftfahrzeugregister

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen. Hievon ausgenommen sind jene Zivilluftfahrzeuge, für die diese Aufgabe gemäß § 140b mit Verordnung einer anderen Behörde übertragen wurde. Für motorisierte Hänge- und Paragleiter kann durch Verordnung vorgesehen werden, daß das Luftfahrzeugregister in Form einfacher Listen zu führen ist.

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

1. der Halter
 - a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder
 - b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird oder
 - c) seinen Hauptwohnsitz (Sitz) in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,
2. es in keinem anderen Staat registriert ist und
3. es im Falle seiner Einfuhr aus einem Drittland einer ordnungsgemäßen Zollbehandlung zugeführt wurde. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus in einem Drittland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn

1. die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder zum Zeitpunkt der Eintragung nicht gegeben waren oder
2. innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung keine Zulassung (§ 14) beantragt worden ist oder
3. die Zulassung rechtskräftig widerrufen wurde (§19) und innerhalb von drei Monaten keine neue Zulassung beantragt wurde.

(4) Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.“

11. § 19 samt Überschrift lautet:

„Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen

§ 19. Zulassungen (§ 13) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 18) sind von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß §§ 14 oder 18 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Zulassung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.“

12. § 41 wird aufgehoben.

13. § 59 samt Überschrift lautet:

„Bodeneinrichtungen

§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig sind. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen.

14. § 85 Abs. 4 lautet:

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

15. § 92 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung oder der Erweiterung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Ausnahmegewilligung widerrufen und die Entfernung des Luftfahrthindernisses anordnen. Der Betreiber des Luftfahrthindernisses hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.“

16. § 94 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Die Errichtung, die Erweiterung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung

mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz.“

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

„(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der Erweiterung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.“

18. § 95 Abs. 1 letzter Satz lautet:

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

19. § 96 Abs. 1 lautet:

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

20. Im § 96 Abs. 2 werden der Ausdruck „vom Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ und der Ausdruck „beim Bundesamt für Zivilluftfahrt“ durch den Ausdruck „beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt.

21. Die Überschrift zum VII. Teil lautet:

„VII. Teil

Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen“

22. Vor § 101 wird folgende Überschrift eingefügt:

„A. Luftverkehrsunternehmen“

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

„Begriffsbestimmung

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

1. eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, ABL. Nr. L 240, S 1, (Luftfahrtunternehmen), oder
2. eine Beförderungsbewilligung und eine Betriebsaufnahmegewilligung gemäß den §§ 104 ff. (Luftbeförderungsunternehmen)

besitzen.

Genehmigungen

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

(2) Alle anderen Unternehmen, die gewerblichen Luftverkehr betreiben wollen, haben beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zu beantragen.

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

4

758 der Beilagen

Hilfsbetriebe

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

24. § 104 Abs. 1 lautet:

„(1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des Unternehmens glaubhaft zu machen.“

25. § 104 Abs. 2 lit. c lautet:

„c) die vorgesehenen Tätigkeiten, wie zum Beispiel Rundflüge,“

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

27. § 104 Abs. 3 wird aufgehoben.

28. § 105 lautet:

„§ 105. Vor Erteilung der Bewilligung ist dem Land und der Gemeinde der Betriebsstätte Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.“

29. § 106 Abs. 1 lit. c lautet:

„c) der Abschluß einer Versicherung gemäß § 163 bis 165 nachgewiesen wurde.“

30. § 106 Abs. 3 wird aufgehoben.

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

32. Die §§ 111 bis 114 werden aufgehoben.

33. Im § 115 Abs. 1 und 2 wird der Ausdruck „Luftbeförderungsunternehmer“ durch den Ausdruck „Luftfahrtunternehmen“ ersetzt.

34. Im § 120 Abs. 2 werden der erste und zweite Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden.“

35. Nach § 121 wird folgender § 121a samt Überschrift eingefügt:

„Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement

§ 121a. (1) Die Austro Control GmbH oder andere zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigte natürliche oder juristische Personen haben die gemäß der Richtlinie 93/65/EWG des Rates der Europäischen Union vom 19. Juli 1993 von der Europäischen Kommission als verbindlich erklärten Normen der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben entsprechend zu berücksichtigen.

(2) Alle Hinweise auf solcherart für verbindlich erklärten Normen von EUROCONTROL werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.“

36. § 122 Abs. 1 lautet:

„(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr errichtet, betrieben oder wesentlich geändert werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt oder von Personen und Sachen, nicht gefährdet sind. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes 1993, BGBl. Nr. 908, bleiben unberührt. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet, mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Abwendung von Gefahren für Personen und Sachen oder zur Gewährleistung eines zweckmäßigen Betriebes notwendig ist.“

37. Nach § 122 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abs. 1 bereits bestehende Flugsicherungsanlagen gilt die Bewilligungspflicht für die Errichtung und das Betreiben der Anlage nicht.“

38. Nach § 122 Abs. 3 werden folgende Abs. 4 und 5 angefügt:

„(4) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der wesentlichen Änderung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen eines Jahres nach der Errichtung oder wesentlichen Änderung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(5) Die Errichtung und der Betrieb von ortsfesten militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen obliegt dem Bundesminister für Landesverteidigung. Diese Anlagen dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird.“

39. § 123 samt Überschrift lautet:

„Vorarbeiten für Flugsicherungsanlagen

§ 123. (1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, bei der Planung von militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen nach § 121 der Bundesminister für Landesverteidigung, zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Bund dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem der gemäß Abs. 1 zuständige Bundesminister dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich zur Kenntnis gebracht hat.“

40. Im § 126 Abs. 4 wird das Wort „alle“ durch die Worte „mehr als vier“ ersetzt.

41. In der Überschrift zu § 128 und im § 128 Abs. 1 und 2 werden jeweils die Worte „Fesselballonen und Drachen“ durch die Worte „Fesselballonen, Drachen und einer größeren Anzahl von Kleinluftballonen“ ersetzt. Im § 128 Abs. 2 werden die Worte „Fesselballon oder der Drachen“ durch die Worte „Fesselballon, der Drachen oder die größere Anzahl von Kleinluftballonen“ ersetzt. Im § 128 Abs. 3 werden die Worte „Fesselballons oder des Drachens“ durch die Worte „Fesselballons, des Drachens oder der größeren Anzahl von Kleinluftballonen“ ersetzt.

42. § 131 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) einschlägige Normen verabschiedet haben, sind diese für verbindlich zu erklären. Insbesondere sind zu regeln:

1. die Flugplanung und Flugvorbereitung,
2. die betrieblichen Verfahren für alle Arten von Flügen,
3. die Wettermindestbedingungen für die Landung und den Start,
4. die Zusammensetzung und Ausbildung der Besatzung,
5. die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge (Leistungskategorien),
6. die Berücksichtigung von Masse und Schwerpunktlage der Luftfahrzeuge,
7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,
8. die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen,
9. die Funkausrüstung der Luftfahrzeuge,
10. die Instandhaltung der Luftfahrzeuge,
11. die maximalen Einsatzzeiten und die minimalen Ruhezeiten für die Besatzung,
12. die erforderlichen Handbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Meldungen an die Luftfahrtbehörde und
13. die zur Vermeidung von rechtswidrigen Eingriffen zu treffenden Maßnahmen.“

6

758 der Beilagen

43. Im § 132 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die Lautsprecherwerbung aus Luftfahrzeugen ist verboten.“

44. Im § 140 Abs. 3 wird die Zahl „103“ durch die Zahl „102“ ersetzt.

45. § 140b Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. Stückprüfung, periodische Nachprüfung von Luftfahrzeugen, Feststellung der Lufttüchtigkeit und Zulassung für Hänge-, Paragleiter, Fallschirme und Ultraleichtflugzeuge,“

46. Dem § 140b Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Er kann durch Verordnung festlegen, daß die Aufsicht von der Austro Control GmbH auszuüben ist.“

47. Im § 140b Abs. 5 erster Satz wird nach den Worten „Zuständigkeiten gemäß Abs. 1 Z 2“ ein Beistrich gesetzt und es werden folgende Worte eingefügt:

„die in einer Verordnung gemäß Abs. 1 bezeichnet wurden,“

48. Nach § 140b wird folgender § 140c eingefügt:

„§ 140c. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung für seinen Vollzugsbereich kostenpflichtige Tatbestände und die Höhe der Gebühren festlegen. Bei der Ermittlung der Höhe der Gebühren ist unter Anwendung des Äquivalenzprinzips das Kostendeckungsprinzip zu beachten.“

49. Im § 141 Abs. 1 und Abs. 3 wird jeweils nach dem Wort „Zivilflugplätze“ ein Beistrich gesetzt und der Ausdruck „Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen“ eingefügt.

50. Im § 141 Abs. 2 wird nach dem Wort „Zivilflugplätzen“ ein Beistrich gesetzt und der Ausdruck „Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmer“ eingefügt.

51. Der X. Teil samt Überschrift lautet:

„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

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 annaßt.

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.

Haftungshöchstbeträge

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

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht | 12 Millionen Schilling |
| 2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen,
soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden,
bis zu 750 kg Höchstgewicht | 20 Millionen Schilling |
| 3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg
Höchstgewicht | 40 Millionen Schilling |
| 4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis zu 2 000 kg
Höchstgewicht | 60 Millionen Schilling |
| 5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg
Höchstgewicht | 120 Millionen Schilling |
| 6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchst-
gewicht | 300 Millionen Schilling |
| 7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht | 900 Millionen Schilling |

(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.

(3) Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 15 Millionen Schilling.

(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. 566/91, verursacht werden.

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.

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 Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder – bei Landung außerhalb eines Flughafens – sonst in der Obhut des Beförderers befinden.

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 480 S pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 25 000 S beschränkt werden. Ist 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.

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 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.

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.

Fluggast-Versicherungen

§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat seine Fluggäste gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen zu versichern.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550 000 S 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) Weiters hat der Halter eines Luftfahrzeuges zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 5 Millionen Schilling für jeden Fluggast abzuschließen.

(6) Im Fall des § 161 ist eine Versicherung zugunsten des Fluggastes zumindest über die in den internationalen Abkommen genannten Summen abzuschließen.

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 Beendigung des Versicherungsverhältnisses im Sinne des § 158c Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz 1958 zur Folge hat, ist an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu richten.

(2) Der Versicherer und der versicherte Halter haben dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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.“

52. Der XI. Teil samt Überschrift lautet:

„XI. Teil

Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen

Strafbestimmungen

§ 169. (1) Wer

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

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

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

(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde.

Verzeichnis der Bestrafungen

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

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

Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120), in Ausnahmebereichen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

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

758 der Beilagen

11

6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.

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

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

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

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

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

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

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

„XII. Teil

Schlußbestimmungen

Verweisungen

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

In- und Außerkrafttreten

§ 173. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1958 in Kraft.

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

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

(4) Die §§ 3 samt Überschrift, 5 Abs. 6, 8 Abs. 2, 9 Abs. 2, 10 Abs. 2, 12 Abs. 1 lit. a und b, 13 Abs. 1, 15 Abs. 2 und 4, 16 samt Überschrift, 18, 19 samt Überschrift, 20, 23, 26, 28, 30 Abs. 2, 33, 34 Abs. 1, 35, 36 Abs. 2, 39 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 1, 42, 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2, 46, 47 Abs. 1, 50, 51, 59 samt Überschrift, 85 Abs. 4, 92 Abs. 3, 94, 95 Abs. 1, 96, 98 lit. a und c, die Überschriften zum VII. Teil, 101 bis 103 samt Überschriften, 104 bis 106, 107 Abs. 2, 115, 120, 121a samt Überschrift, 122 Abs. 1, 1a, 4 und 5, 123 samt Überschrift, 125 Abs. 2, 126 Abs. 4, 128 samt Überschrift, 131 Abs. 2, 132 Abs. 1 und 3, 135 Abs. 1, 136, 140 Abs. 3, 140b Abs. 1 Z 2, Abs. 2 und 5, 140c, 141 Abs. 1 bis 3, 145 Abs. 1, die Überschriften zum XI und XII. Teil, 169 bis 172, 173 Abs. 1 bis 3, 174 und 175 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xxx/1997 treten mit 1. September 1997 in Kraft.

(5) Die Überschrift zum X. Teil und die §§ 146 bis 168 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xxx/1997 treten mit 1. Jänner 1998 in Kraft. Diese Bestimmungen sind auf Schäden, die vor dem 1. Jänner 1998 eingetreten sind, nicht anzuwenden.

(6) Die §§ 41, 111 bis 114 und 146 bis 153 in der Fassung vor dem BGBl. Nr. xxx/1997 treten mit Ablauf des 31. August 1997 außer Kraft.

Außerkrafttreten bisheriger Rechtsvorschriften

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

- a) das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, Deutsches RGBL. I S 653, und der Gesetze vom 27. September 1938, Deutsches RGBL. I S 1246, und vom 26. Jänner 1943, Deutsches RGBL. I S 69, mit Ausnahme des ersten, zweiten, dritten und fünften Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,
- b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBL. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBL. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBL. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBL. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBL. I S 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,
- c) das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBL. I S 131,
- d) die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBL. I S 134.

(2) Der erste, zweite, dritte und fünfte Unterabschnitt des zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes sind auf Schäden, die nach dem Ablauf des 31. Dezember 1997 eingetreten sind, nicht mehr anzuwenden.

(3) Die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen vom 28. Jänner 1943, DRGBL. I 1943, in der Fassung des Luftfahrtgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vom 12. März 1951, womit die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen abgeändert wird, BGBl. Nr. 95/1951, treten mit Ablauf des 31. Dezember 1997 außer Kraft.

Vollziehung

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

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

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

Vorblatt**Problem:**

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

Lösung:

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

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

Kosten:

Für den Bund und die Länder entstehen keine Kosten.

Alternativen:

Keine.

EU-Konformität:

Die EU-Konformität ist gegeben, da es derzeit noch kein EU-Luftfahrthaftungsrecht gibt. Darüber hinaus wird durch eine Erweiterung der Strafbestimmung garantiert, daß eine effektive Anwendung der Verordnung (EWG) 2407/92 möglich ist.

14

758 der Beilagen

Erläuterungen**Allgemeiner Teil**

Mit diesem Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes soll einerseits eine Änderung des Luftfahrthaftungsrechtes erfolgen und andererseits sollen Teile des Gesetzes an die durch den Beitritt zur Europäischen Union geschaffene Rechtslage angepaßt werden. Weiters sollen im Zuge der Rechtsbereinigung einige notwendig gewordene legistische Änderungen erfolgen.

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

Mit der Anhebung auf die in der gegenständlichen Novelle vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für die Drittschadenshaftung sollen diese Summen dem derzeit in Europa geltenden Niveau angepaßt werden. Diese Haftungshöchstbeträge entsprechen im wesentlichen den in Deutschland vorgesehenen Höchstgrenzen. In der Schweiz gelten ebenfalls Haftungshöchstgrenzen in vergleichbarer Höhe, während in anderen EU-Staaten (zB in Dänemark) noch höhere Haftungshöchstgrenzen vorgesehen sind.

Im Sinne einer Vereinheitlichung wurde auch die Haftung aus dem Beförderungsvertrag für Personenschäden neu geregelt. Mit dem Wegfall der Haftungshöchstgrenzen in diesem Bereich wird kein gänzlich neuer Weg beschritten, da sich bereits bisher zahlreiche Luftverkehrsunternehmen im Wege des „Intercarrier Agreement on Passenger Liability“ der IATA zu einer unbeschränkten Haftung verpflichtet haben. Auch die von der Kommission der EU vorgeschlagene Haftungsverordnung, die in naher Zukunft in Kraft treten sollte, sieht eine unbeschränkte Haftung aus dem Beförderungsvertrag für Personenschäden vor.

Die weiteren Änderungen der Novelle betreffen im wesentlichen Anpassungen an bestehendes, direkt anwendbares oder umzusetzendes EU-Recht.

Durch die Aufhebung nicht mehr notwendiger Vorschriften und der legistischen Anpassung veralteter Normen soll schließlich ein Beitrag zur Rechtsbereinigung geleistet werden.

Besonderer Teil**Zu den Z 1 bis 5:**

Mit diesen Änderungen soll der Umwandlung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in die Austro Control GmbH auch im LFG Rechnung getragen werden.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 4):

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

Zu Z 9 (§ 9 Abs. 2):

Angesichts der massiv steigenden Zahl von Außenabflügen bzw. Außenlandungen soll es ermöglicht werden, mit Nebenbestimmungen im Bewilligungsbescheid einem erhöhten Sicherheitsrisiko, aber auch den Anforderungen im Einzelfall, Rechnung zu tragen.

Zu Z 10 (§ 16):

Mit diesen Änderungen soll die notwendige Anpassung an EU-Recht (zB Art. 8 der VO 2407/92) erfolgen.

Zu Z 11 (§ 19):

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

Zu Z 12 (§ 41):

Die Zivilluftfahrerlaubnis ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung – zB die Verlässlichkeit, fachliche Befähigung oder die medizinische Tauglichkeit – nicht mehr gegeben ist. Das nach den Vorschriften des AVG durchzuführende Verwaltungsverfahren wird je nach den Umständen des Einzelfalles auch die Beiziehung von Sachverständigen erfordern. Es stellt sich jedoch die Frage nach der

Notwendigkeit eines zwingend einzuholenden Gutachtens eines Sachverständigenkollegiums, wenn zB der Wegfall der medizinischen Tauglichkeit von der Behörde eindeutig festgestellt werden kann. Es soll daher der zuständigen Behörde im Rahmen ihres Ermittlungsverfahren überlassen werden, im Einzelfall zu beurteilen, ob und welche Gutachten erforderlich sind. Es soll somit nicht zuletzt ein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung geleistet werden.

Zu Z 14 (§ 85 Abs. 4):

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

Zu Z 15 bis 18 (§ 92 Abs. 3, § 94 Abs. 1, § 94 Abs. 3, § 95 Abs. 1):

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

Zu Z 19 und 20 (§ 96):

Die Beseitigungspflicht des § 96 Abs. 1 soll nun auch für Flugsicherungsanlagen gemäß § 122, die rechtswidrig errichtet oder erweitert wurden, gelten. Die Zuständigkeitsänderung im Abs. 2 soll in Anpassung an die geplante Änderung des § 122 (Z 36) ergehen.

Zu Z 21 bis 32 (§§ 101 ff.):

Auf Grund der im Zuge des dritten Liberalisierungspaketes verabschiedeten Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. Nr. L 240, S 1) ist der VII. Teil des LFG (§§ 101 ff.) an die geänderte Rechtslage anzupassen. Da die VO 2407/92 auf Grund ihrer direkten Anwendbarkeit bezüglich der von ihr umfaßten Luftfahrzeuge den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes über die Beförderungsbewilligung derogiert, sollen die §§ 104 bis 110 nur mehr auf jene Luftverkehrsunternehmen anwendbar sein, die nicht unter die VO 2407/92 fallen (das sind jene Unternehmen, die Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen gewerbsmäßig befördern wollen oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen).

Der Begriff „gewerblicher Luftverkehr“ im § 101 ist im Lichte der zu dieser Thematik ergangenen Judikatur auszulegen.

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

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

Zu Z 33 (§ 115):

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

Zu Z 34 (§ 120 Abs. 2):

Diese Bestimmung soll der seit der Abziehung der für die Flugsicherung tätig gewesenen Organe der öffentlichen Sicherheit geänderten Sachlage Rechnung tragen.

Zu Z 35 (§ 121a):

Mit dieser Bestimmung soll die Richtlinie 93/65 des Rates der EU vom 19. Juli 1993, mit der die Normen der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL für verbindlich erklärt werden, umgesetzt werden.

Zu Z 36 bis 39 (§ 122 und § 123):

Die Änderung der Zuständigkeit zur Bewilligung von Flugsicherungsanlagen im § 122 soll aus systematischen Gründen erfolgen. Es soll nun für die Errichtung derartiger Anlagen eine bescheidmäßige Bewilligung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr notwendig sein. Bei Erteilung dieser

Bewilligung soll jedenfalls auch auf die internationale Entwicklung der Flugsicherung Bedacht genommen werden. Mit dem neuen Absatz 5 soll es dem Bundesministerium für Landesverteidigung ermöglicht werden, in den Ausnahmebereichen (§ 121) für die Errichtung militärischer Anlagen ein dem für zivile Anlagen gleichgestelltes Verfahren durchzuführen. Mit der Änderung des § 123 soll nur eine Anpassung an diese neue Rechtslage erfolgen.

Zu Z 42 (§ 131 Abs. 2):

Österreich ist Mitglied der Joint Aviation Authorities (JAA). Die von diesen verabschiedeten Joint Aviation Requirements (JARs), die den letztgültigen europäischen Stand auf dem Gebiet der Sicherheitstechnik beinhalten, stellen einen wesentlichen Schritt zu einem einheitlichen Sicherheitsstandard in der europäischen Zivilluftfahrt dar. Im Hinblick auf die Vielzahl und Komplexität der Normen erscheint es aus verwaltungsökonomischen Gründen zweckmäßig, die Normen in ihrer Gesamtheit ohne wesentliche Änderungen in die österreichische Rechtsordnung zu übernehmen (vgl. auch die EU-VO 3922/91). Dies erscheint rechtlich unbedenklich, da österreichische Experten, aber auch Vertreter der Luftverkehrswirtschaft (Adressaten der gegenständlichen Bestimmung), in die Entstehung dieser Normen einbezogen sind, welche daher von Beginn an einen hohen Bekanntheitsgrad genießen.

Zu Z 45 (§ 140b Abs. 1 Z 2):

Mit dieser Einschränkung der Übertragungsmöglichkeiten von Zuständigkeiten für Luftfahrzeuge, die nicht Hänge-, Paragleiter, Fallschirme oder Ultraleichtflugzeuge sind, soll dem Erfordernis der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung getragen werden.

Zu Z 47 (§ 140b Abs. 5):

Es soll nochmals klargestellt werden, daß die Übertragung von Zuständigkeiten zunächst generell mittels Verordnung und dann individuell mittels Bescheid zu erfolgen hat.

Zu Z 51 (§§ 146 bis 168):

Die Haftpflicht für Luftfahrzeuge ist bislang in den §§ 19 bis 30 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), dRGBI. 1936 I 653 (GBIÖ 1938/62), geregelt. Ergänzende versicherungsrechtliche Bestimmungen finden sich in den §§ 106 bis 109 Luftverkehrsverordnung, dRGBI. 1936 I 659. Diese Sonderregeln sind reichsdeutschen Ursprungs, sie entsprechen trotz mehrfacher Adaptierungen verschiedentlich nicht mehr modernen rechts- und verkehrspolitischen Anforderungen. Das Schadenersatz- und Versicherungsrecht für den Luftverkehr soll daher überarbeitet und als Beitrag zur Rechtsbereinigung in einem neuen X. Teil des für das Recht der Luftfahrt auch sonst maßgeblichen LFG zusammengefaßt werden. Zugleich soll dieser Rechtsbereich möglichst an die allgemeinen schadenersatz- und versicherungsrechtlichen Grundsätze angepaßt werden.

Im 1. Abschnitt soll die Haftung des Halters eines Luftfahrzeuges für Schäden an nichtbeförderten Personen und Sachen (sog. „Drittsschadenshaftung“) geregelt werden. Der Entwurf ist hier insbesondere um die Harmonisierung dieser Gefährdungshaftung mit der Haftung nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl. 1959/48 (EKHG), bemüht. Der 2. Abschnitt enthält die Bestimmungen über die Haftpflicht des Luftbeförderers für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht. Dabei geht es dem Entwurf vor allem um die Beseitigung von sachlich nicht mehr vertretbaren Haftungsbegrenzungen. Im 3. Abschnitt werden gemeinsame Bestimmungen für die Haftung des Halters und des Luftbeförderers, im 4. Abschnitt im wesentlichen Sonderbestimmungen über die Haftung bei internationalen Beförderungen vorgesehen. Der 5. Abschnitt faßt schließlich die notwendigen versicherungsrechtlichen Begleitmaßnahmen zusammen.

Die vorgeschlagenen Änderungen sind auch vor dem Hintergrund der internationalen Rechtsentwicklung zu sehen. Bereits im Allgemeinen Teil wurde dargelegt, daß die Anhebung der Haftungshöchstbeträge in der „Drittsschadenshaftung“ eine notwendige Anpassung an den europäischen Standard bedeutet. Aber auch mit der Beseitigung der Haftungshöchstgrenzen für Personenschäden in der Haftung des Luftbeförderers geht der Entwurf keinen Sonderweg: Einzelne Unternehmen haben sich bereits freiwillig im Rahmen des „Intercarrier Agreement on Passenger Liability“ der IATA zur betraglich unbeschränkten Haftung verpflichtet. Von ähnlichen Erwägungen geht ein Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Verordnung über die Haftung von Luftbeförderern im EU-Bereich aus. Und schließlich sind in diesem Zusammenhang auch die Bemühungen verschiedener Staaten, darunter auch Österreich, zu nennen, die den heutigen Erfordernissen nicht mehr entsprechenden Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens zu modifizieren.

Zu § 146:

§ 146 Abs. 1 des Entwurfs normiert eine Gefährdungshaftung des Halters eines Luftfahrzeuges oder Flugmodells für Unfälle beim Betrieb. Die Regelung entspricht – bis auf einige sprachliche Verbesserungen – im wesentlichen dem geltenden § 19 Abs. 1 erster Satz LuftVG. Die Haftung des Halters soll weiterhin verschuldensunabhängig sein, auch ist kein dem § 9 EKHG entsprechender Entlastungsbeweis vorgesehen. Es handelt sich um einen Fall strengster Gefährdungshaftung, die selbst höhere Gewalt einschließt (vgl. OGH 30. 10. 1991 SZ 64/152 zu § 19 LuftVG). Die Haftung des Halters knüpft an einen Unfall, also ein von außen her plötzlich einwirkendes schädigendes Ereignis, an (vgl. OGH 25. 8. 1992 ZVR 1993/65 zu § 19 LuftVG). Der Halter haftet für einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Flugmodells. Die luftfahrtrechtliche Gefährdungshaftung tritt damit ein, wenn der Unfall mit einem jener Umstände zusammenhängt, die die Gefährlichkeit des Luftfahrzeuges (zB Absturz aus der Höhe, hohe Geschwindigkeit, Bewegung von in der Regel schweren Massen) ausmachen (vgl. Apathy, EKHG, Rz 8 zu der insoweit vergleichbaren Bestimmung des § 1 EKHG). Der Ausdruck „Betrieb“ wird in einem weiteren Sinn zu verstehen sein. Im Einzelfall kann sich auch ein stillstehendes Luftfahrzeug „noch“ im Betrieb befinden.

Die luftfahrtrechtliche Gefährdungshaftung soll auch auf Flugmodelle ausgedehnt werden. Hier geht der Entwurf über die Bestimmung des § 19 Abs. 1 LuftVG hinaus, um der spezifischen Gefährlichkeit solcher Geräte für einen unbeteiligten Dritten Rechnung zu tragen.

Die Gefährdungshaftung des Halters eines Luftfahrzeuges soll dann nicht eintreten, wenn ein Fluggast getötet oder verletzt oder eine beförderte Sache beschädigt wird (§ 146 Abs. 2 des Entwurfs). Die Haftung aus einem Beförderungsvertrag soll sich – so wie im geltenden Recht (§ 19 Abs. 1 zweiter Satz LuftVG) – nach Sonderregeln, nämlich den §§ 154 ff. des Entwurfs, richten. Für die Haftung des Halters eines Luftfahrzeuges einem Flugzeuginsassen gegenüber, mit dem kein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde, sollen – ebenfalls wie schon im geltenden Recht (OGH 15. 12. 1961 SZ 34/194; 22. 11. 1995 ZVR 1997/33) – die allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechts über die Verschuldenshaftung zur Anwendung kommen.

Die Gefährdungshaftung nach § 146 Abs. 1 des Entwurfs soll jeden Halter eines Luftfahrzeuges (Flugmodells) treffen, also auch den Bund und andere Körperschaften öffentlichen Rechts. Für Luftfahrzeuge und Flugmodelle des Bundesheeres und der Sicherheitsbehörden sieht § 151 des Entwurfs aber einen Entfall der Haftungshöchstgrenzen vor, hier soll die Haftung der Höhe nach unbeschränkt sein (siehe dazu auch § 158 des Entwurfs).

Die Frage, ob und inwieweit sich der Halter von seiner Haftpflicht durch eine vorherige Vereinbarung mit dem Dritten „freizeichnen“ kann, wird nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen (vgl. § 879 Abs. 1 und 3 ABGB und § 6 Abs. 1 Z 9 KSchG) zu beurteilen sein (siehe dazu auch § 158 des Entwurfs).

Zu § 147:

Die vorgeschlagene Bestimmung entspricht inhaltlich im wesentlichen dem § 19 Abs. 2 LuftVG. Der Entwurf greift allerdings im Bemühen zur Vereinheitlichung des Gefährdungshaftungsrechtes auf die parallele Regelung des § 6 EKHG über die Haftung bei Schwarzfahrten zurück. Damit kann auch die Rechtsprechung zu § 6 EKHG für den – seltenen – Fall eines „Schwarzflugs“ nutzbar gemacht werden.

Zu § 148:

Im geltenden Luftfahrtrecht wird die Verantwortlichkeit mehrerer Beteiligter nicht näher geregelt. Der Entwurf sieht hier im Einklang mit anderen modernen Gefährdungshaftungsbestimmungen (vgl. die §§ 5 Abs. 2 und 8 Abs. 2 EKHG sowie § 10 PHG) eine Solidarhaftung vor.

Die vorgeschlagene Bestimmung erfaßt zwei Fälle: Zum einen sollen mehrere Halter eines Luftfahrzeugs oder Flugmodells dem Geschädigten zur ungeteilten Hand eintreten. Zum anderen soll eine Solidarhaftung auch dann eintreten, wenn aus dem Unfall sonst mehrere Personen ersatzpflichtig werden – etwa mehrere Halter verschiedener Luftfahrzeuge, der Halter nach der ihn treffenden Gefährdungshaftung und der Pilot des Luftfahrzeugs auf Grund der allgemeinen Schadenersatzbestimmungen der §§ 1293 ff. ABGB oder der Halter und der Bund als Rechtsträger nach den §§ 1 ff. AHG. Nach dem Vorbild des § 8 Abs. 2 EKHG soll es auch in diesen Fällen zu einer solidarischen Haftung der „mehreren Beteiligten“ kommen. Diese haben freilich nur nach den für ihre jeweilige Ersatzpflicht geltenden Vorschriften und nur bis zu den für sie vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen einzustehen.

Zu § 149:

Wie bereits einleitend zu diesem Abschnitt dargelegt, entsprechen die Haftungshöchstbeträge des § 23 Abs. 1 LuftVG nicht mehr den modernen rechts- und verkehrspolitischen Anforderungen. So läßt sich beispielsweise die Limitierung der Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs mit mehr als 2 500 kg Fluggewicht (also insbesondere eines Verkehrsflugzeugs) mit einem Betrag von höchstens 15 Millionen Schilling angesichts des Schadenspotentials eines solchen Flugzeugs nur mehr rechtshistorisch erklären. Eine sachliche Rechtfertigung derartiger Beschränkungen fällt selbst unter Bedachtnahme des Umstands schwer, daß die luftfahrtrechtliche Haftung einen Fall der „strengsten Gefährdungshaftung“ bildet.

Die Haftungshöchstgrenzen sollen daher substantiell erhöht und auf ein europäisches Niveau angehoben werden. Die jeweiligen Beträge werden – insoweit folgt der Entwurf im Prinzip noch dem Konzept des § 23 Abs. 1 LuftVG – nach dem aus dem Höchstgewicht des Luftfahrzeugs oder Flugmodells resultierenden Gefährdungspotential gestaffelt. Die Haftungshöchstbeträge sollen durchschnittliche Schadensereignisse abdecken. Sie sollen den Halter eines Luftfahrzeugs (Flugmodells) aber auch vor exzessiven Belastungen aus einem Unfall des Luftfahrzeugs oder Flugmodells schützen.

In den Abs. 2 und 3 des § 149 des Entwurfs werden die nach wie vor tauglichen Verteilungsregeln des § 23 Abs. 2 LuftVG übernommen. Die jeder verletzten Person zustehende „Höchstsumme des Schadenersatzes“ soll jedoch von 2 Millionen Schilling auf 15 Millionen Schilling angehoben werden. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß derzeit im Bereich des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrechts eine Anhebung der Pauschalversicherungssummen des § 9 KHVG 1994 in Diskussion steht, wobei die Beträge in Abs. 3 Z 4 und Abs. 4 Z 1 von 12 auf 15 Millionen Schilling erhöht werden sollen.

Mit § 149 Abs. 4 des Entwurfs soll klargestellt werden, daß die solidarische Haftung (vgl. § 148 des Entwurfs) mehrerer Halter desselben Luftfahrzeugs oder Flugmodells für einen Unfall mit den für das betreffende Luftfahrzeug oder Flugmodell statuierten Haftungshöchstbeträgen begrenzt ist. Der zweite Satz des § 149 Abs. 4 des Entwurfs soll klarstellen, daß die – solidarische Haftung mehrerer an einem Unfall beteiligter Halter mehrerer Luftfahrzeuge (Flugmodelle) bis zu den jeweiligen Haftungshöchstbeträgen reicht.

Zu § 150:

Der Entwurf übernimmt hier die Regelungen des § 23 Abs. 3 und 4 LuftVG.

Zu § 151:

Mit dieser Bestimmung soll der bislang in § 29k Abs. 1 LuftVG enthaltene Ausschluß der Haftungsbegrenzung für Luftfahrzeuge des Bundesheers aufrecht erhalten werden. Der Bund soll daher weiterhin im Rahmen der Gefährdungshaftung nach § 146 Abs. 1 des Entwurfs für Schäden, die durch Luftfahrzeuge des Bundesheers verursacht werden, der Höhe nach unbegrenzt haften. Der Entwurf schlägt darüber hinaus vor, daß dieses Prinzip auch auf Schäden, die durch Luftfahrzeuge der Sicherheitsbehörden im Sinn des § 4 SPG verursacht werden, ausgedehnt wird. Da der Halter dieser Luftfahrzeuge ebenfalls der Bund ist, wird damit eine im Interesse des geschädigten Dritten liegende Gleichstellung erreicht. Gemäß § 145 LFG sind militärische und zivile Luftfahrzeuge des Bundes unter bestimmten Voraussetzungen von sicherheitsrelevanten Bestimmungen des Luftfahrtrechts (Bestimmungen betr. überwachte Lufträume, Außenlandungen und -abflüge, die Zivilflugplatz-Betriebsordnung und die Luftverkehrsregeln) ausgenommen. Dem mit solchen Flügen verbundenen, erhöhten Gefährdungspotential trägt die Regelung des § 151 des Entwurfs Rechnung.

Zu § 152:

§ 152 des Entwurfs übernimmt die Rückgriffs- und Ausgleichsregelung des § 27 LuftVG. Wie der OGH jüngst ausgesprochen hat (OGH 3. 10. 1996, 1 Ob 53/95), umfaßt diese Bestimmung die Fälle, daß die Halter mehrerer Luftfahrzeuge einem Dritten ersatzpflichtig sind, daß beim Zusammenwirken mehrerer Luftfahrzeuge dem Halter des einen Luftfahrzeugs ein Schaden entsteht und daß neben dem Luftfahrzeughalter „ein anderer“ für den Schaden eines Dritten verantwortlich ist.

Auch wenn § 152 des Entwurfs nicht wörtlich der vergleichbaren Bestimmung des § 11 EKHG entspricht, wird es (weiterhin) zulässig sein, neben dem Ausmaß der Verursachung auch die jeweilige Betriebsgefahr eines Luftfahrzeugs (Flugmodells) oder sonstige Umstände, vor allem auch das Verschulden, wenn es für die Haftung eine Rolle gespielt haben sollte, als Verteilungsmaßstab zugrunde zu legen (vgl. abermals OGH 3. 10. 1996, 1 Ob 53/95).

Zu § 153:

Die Bestimmung entspricht nahezu wörtlich dem § 26 LuftVG, die Änderungen sind bloß redaktioneller Natur.

Zu § 154:

Im 2. Abschnitt wird in den §§ 154 bis 156 des Entwurfs die Haftung des Luftbeförderers für Personenschäden eines Fluggastes und für Schäden an beförderten Sachen geregelt. Die Haftung soll nicht nur – wie nach § 29a Abs. 1 LuftVG – den Halter eines Luftfahrzeugs treffen. Vielmehr soll allgemein der vertraglich verpflichtete Beförderer für Schäden eintreten, also derjenige, der mit dem Fluggast (Absender) oder auch mit einer für den Fluggast (Absender) handelnden Person den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Dem in § 29a Abs. 1 LuftVG nicht näher geregelten Fall, daß der Halter eines Luftfahrzeugs und der Beförderer nicht ident sind (vgl. Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II², 494), soll damit Rechnung getragen werden. Wesentlich ist, daß der die Haftung begründende Beförderungsvertrag auch unentgeltlich sein kann (vgl. OGH 25. 2. 1982 ZVR 1983/35 zu § 29a Abs. 1 LuftVG).

Wie bereits zu § 146 des Entwurfs ausgeführt, soll sich die Haftung gegenüber einem Flugzeuginsassen, mit dem kein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde, nach den allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechts richten (vgl. OGH 15. 12. 1961 SZ 34/194; 22. 11. 1995 ZVR 1997/33).

Zu § 155:

Die Haftung des Luftbeförderers aus dem Beförderungsvertrag ist eine reine Verschuldenshaftung. Die Beweislast für ein mangelndes Verschulden soll – entsprechend den Grundwertungen des § 29b LuftVG – den Luftbeförderer treffen. Der nach § 156 Abs. 1 des Entwurfs noch relevante Nachweis einer groben Fahrlässigkeit wird dagegen dem Geschädigten obliegen (vgl. OGH 27. 2. 1997, 2 Ob 79/94 zu § 29e LuftVG). Der Beförderer hat für eigenes Verschulden und für das Verschulden seiner Leute einzustehen. Darüber hinaus soll er nach § 155 des Entwurfs auch für das Verschulden sonstiger Personen, deren er sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrags bedient, haften. Der Entwurf will mit dieser Regelung allfälligen Zweifeln vorbeugen und klarstellen, daß der Luftbeförderer auch für das Verschulden eines von ihm herangezogenen selbständigen Unternehmers (etwa des „ausführenden Beförderers“) einzustehen hat.

Zu § 156:

Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist nach geltendem Recht der Höhe nach beschränkt, sofern bloß leichte Fahrlässigkeit vorliegt; bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz ist die Beförderungshaftung dagegen summenmäßig nicht limitiert (vgl. §§ 29c und 29e LuftVG). Auch dieser Haftungseinschränkung wird zum Vorwurf gemacht, daß sie sachlich nicht gerechtfertigt sei (siehe Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II², 497).

§ 156 des Entwurfs sieht nun vor, daß die Haftung des Luftbeförderers im Zweifel, also ohne anderslautende Vereinbarung, der Höhe nach unbeschränkt ist. Für Personenschäden eines Fluggastes sollen darüber hinaus Vereinbarungen, durch die die Haftung des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag ausgeschlossen oder eingeschränkt wird, unwirksam sein (§ 156 Abs. 2 des Entwurfs). Der Entwurf folgt damit einer in § 31f sowie in § 6 Abs. 1 Z 9 KSchG vorgezeichneten Entwicklung, wonach die „Freizeichnung“ für Personenschäden selbst im Fall einer bloß leichten Fahrlässigkeit des an sich Ersatzpflichtigen unzulässig ist. Die Haftung des Luftbeförderers für Personenschäden an Fluggästen wird damit in Zukunft zwingend der Höhe nach unbeschränkt sein, und zwar unabhängig davon, ob es sich bei dem Fluggast um einen Verbraucher im Sinn des § 1 Abs. 1 KSchG handelt, ob die Beförderung entgeltlich oder unentgeltlich durchgeführt wird und ob der Beförderer ein Luftverkehrsunternehmen oder ein „sonstiger Luftfahrzeughalter“ ist. Die Bestimmung des § 29f LuftVG soll nicht übernommen werden.

Für Sachschäden sieht § 156 Abs. 1 des Entwurfs hingegen eine differenzierte Regelung vor, die sich an die Bestimmungen des § 29c Abs. 2 und 3 LuftVG anlehnt: Für den Fall der bloß leichten Fahrlässigkeit des Luftbeförderers, seiner Leute und sonstiger Personen, deren er sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrags bedient (vgl. § 155 des Entwurfs), kann die Haftung auf die im ersten Satz des § 156 Abs. 1 des Entwurfs genannten Beträge, also auf 480 S pro Kilogramm einer Fracht und auf 25 000 S für das Gepäck, beschränkt werden. Bei unentgeltlicher Beförderung der Fracht oder des Reisegepäcks eines

Fluggastes kann die Haftung darüber hinaus selbst im Fall der groben Fahrlässigkeit auf diese Beträge eingeschränkt werden.

Zu § 157:

Im 3. Abschnitt werden in den §§ 157 bis 160 des Entwurfs gemeinsame Bestimmungen für die Haftung des Luftfahrzeug- oder Flugmodell-Halters nach § 146 des Entwurfs und für die Haftung des Luftbeförderers nach den §§ 154 ff. des Entwurfs vorgesehen.

§ 157 des Entwurfs übernimmt die in den §§ 20 und 29d LuftVG enthaltene Regelung über die Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Geschädigten. In der Formulierung folgt der Entwurf dabei der Bestimmung des § 11 PHG.

Zu § 158:

Nach dem Vorbild des § 14 PHG soll sich der Umfang der Ersatzpflicht des Halters und des Luftbeförderers nach den allgemeinen Regelungen des ABGB, konkret nach den §§ 1325 ff. sowie den §§ 1323 f und 1331 f ABGB, richten. Der Entwurf verzichtet damit auf eine enumerative Aufzählung der dem Geschädigten zustehenden Ersatzansprüche.

Der Entwurf sieht im Verhältnis zur geltenden Rechtslage (vgl. die §§ 21, 22 und 29d LuftVG) insofern eine entscheidende Besserstellung des Geschädigten vor, als diesem in Hinkunft auch Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens, insbesondere des Schmerzensgeldes nach § 1325 ABGB, zustehen soll. Auch wenn der Ausschluß solcher immaterieller Schäden bislang als verfassungsrechtlich unbedenklich angesehen wird (vgl. OGH 30. 10. 1991 SZ 64/131), erscheint es doch geboten, diese Benachteiligung des Geschädigten zu beseitigen und das Luftfahrtrecht auch insoweit an österreichische Verhältnisse anzupassen.

Die Verjährung soll sich in Hinkunft nach den allgemeinen Regeln, also insbesondere nach § 1489 ABGB, richten. § 25 LuftVG wird nicht übernommen.

Zu § 159:

§ 159 des Entwurfs übernimmt die Regelung des § 28 LuftVG. Nach wie vor soll zwischen den luftfahrtrechtlichen Haftungsregeln der §§ 146 ff. des Entwurfs und anderen in Betracht kommenden Schadenersatzbestimmungen Anspruchskonkurrenz bestehen (siehe Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II², 492).

Zu § 160:

§ 160 Abs. 1 erster Satz und Abs. 2 des Entwurfs entsprechen inhaltlich dem § 30 LuftVG. Nach dem Vorbild des § 20 zweiter Satz EKHG soll ferner auch ein Gerichtsstand für anderweitige, aus dem Schadensfall abgeleitete Klageansprüche (siehe § 159 des Entwurfs) gegen den Halter, den Beförderer oder einen sonst Ersatzpflichtigen geschaffen werden.

Zu den §§ 161 und 162:

Im 4. Abschnitt werden in den §§ 161 und 162 des Entwurfs die bislang in den §§ 29h und 29i LuftVG enthaltenen Regelungen zusammengefaßt. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Im Unterschied zum Begutachtungsentwurf verzichtet der vorliegende Entwurf aus völkerrechtlichen Erwägungen darauf, für die internationale Beförderung im Sinn des Warschauer Abkommens Sonderbestimmungen vorzusehen. Die schon eingangs des Abschnitts dargelegten Unzulänglichkeiten des Warschauer Abkommens müssen in internationalen Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien dieses Übereinkommens beseitigt werden. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, diese haftungsrechtlichen Unzukömmlichkeiten kurz- und mittelfristig zu beseitigen.

Zu § 163:

Im 5. Abschnitt werden in den §§ 163 bis 168 des Entwurfs die für die Luftfahrt maßgeblichen versicherungsrechtlichen Regelungen zusammengefaßt. Versicherungsdeckung soll zumindest für die Ansprüche aus der „Drittchadenshaftung“ (§ 163 des Entwurfs) sowie für die Ansprüche aus einem Beförderungsvertrag (§§ 164 und 165 des Entwurfs) bestehen. Auch insoweit übernimmt der Entwurf das geltende Recht (vgl. die §§ 106 und 107 Luftverkehrsordnung sowie § 29g LuftVG).

Die Haftpflichtversicherung nach § 163 des Entwurfs dient der Sicherung der Schadenersatzansprüche dritter Geschädigter nach § 146 des Entwurfs und nach anderen Anspruchsgrundlagen. Die Höhe der Versicherungssumme muß zumindest die in § 149 Abs. 1 und 3 des Entwurfs genannten Beträge erreichen. Die Einschränkung der Versicherungsverpflichtung auf motorisierte Flugmodelle kann auf Grund des weitaus geringeren Sicherheitsrisikos nichtmotorisierter Flugmodelle erfolgen. Der Nachweis

des Abschlusses einer Drittschadenshaftpflichtversicherung wird jedenfalls regelmäßig im Rahmen des Zulassungsverfahrens (§ 14 lit. c LFG) erfolgen. Bei ausländischen Luftfahrzeugen wird diese Versicherung im nichtgewerbsmäßigen Verkehr im Zusammenhang mit der Bewilligung gemäß § 1 GÜV und im gewerbsmäßigem Verkehr im Rahmen eines Verfahrens nach dem BGzLV überprüft.

Zu § 164:

§ 164 Abs. 1 des Entwurfs verpflichtet den Halter eines Luftfahrzeuges nach dem Vorbild des § 29g Abs. 1 LuftVG zum Abschluß einer Unfallversicherung für die Fluggäste. Diese Versicherung dient auch der ersten finanziellen Entlastung des Geschädigten. Sie hat sich im wesentlichen bewährt und soll daher beibehalten werden. Die Verpflichtung zum Abschluß der Unfallversicherung soll nicht nur den Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens, sondern – im Interesse des Fluggastes – den Halter jedes Luftfahrzeuges treffen. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme soll – wie bereits in § 29g Abs. 1 LuftVG – für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550 000 S betragen. Die dem geschädigten Fahrgast aus der Unfallversicherung geleisteten Beträge sollen auf dessen Schadenersatzansprüche anzurechnen sein. Auch insoweit folgt der Entwurf (§ 164 Abs. 3) dem geltenden Recht (§ 29g Abs. 1 letzter Satz LuftVG). § 164 Abs. 4 des Entwurfs stellt ausdrücklich klar, daß der im Rahmen einer Unfallversicherung versicherte Fahrgast einen unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer hat.

Die für die Versicherung auf fremde Rechnung geltenden Bestimmungen der §§ 74 bis 79 VersVG sind – mit Ausnahme der mit der unmittelbaren Berechtigung des Fluggastes nicht in Einklang zu bringenden Bestimmungen des § 75 Abs. 2 und des § 76 VersVG – auch auf die Fluggast-Unfallversicherung entsprechend anzuwenden. § 164 Abs. 4 des Entwurfs übernimmt schließlich für die gesetzlich vorgesehene Fluggast-Unfallversicherung die im Interesse des Geschädigten liegende Bestimmung des § 158c VersVG.

§ 164 Abs. 5 des Entwurfs verpflichtet den Halter eines Luftfahrzeuges weiters zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung, die die dem Fluggast – aus welchem Titel immer – zustehenden Schadenersatzforderungen sichern soll. Die Höhe der Versicherungssumme muß zumindest 5 Mio öS für jeden Fluggast betragen. Auch hier soll es – im Unterschied zu § 29g Abs. 2 LuftVG – nicht mehr darauf ankommen, ob der Halter des Luftfahrzeuges „Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens“ ist. Die Versicherungspflicht soll vielmehr für jeden Halter eines Luftfahrzeuges bestehen.

§ 164 Abs. 6 des Entwurfs regelt schließlich die Versicherungspflicht für die dem §§ 161 des Entwurfs unterliegenden internationalen Beförderungen.

Die Überprüfung des Abschlusses der Fluggast-Unfallversicherung und der Fluggast-Haftpflichtversicherung erfolgt im Rahmen des Betriebsgenehmigungsverfahrens auf der Grundlage der unmittelbar geltenden Verordnung 2407/92 sowie im Rahmen des Beförderungs-Bewilligungsverfahrens (§§ 104 ff. LFG).

Zu § 165:

§ 165 des Entwurfs verpflichtet ein Luftverkehrsunternehmen zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung zur Deckung von Schadenersatzansprüchen aus der Beschädigung oder dem Verlust einer beförderten Sache oder des Fluggastgepäckes. Die Mindestversicherungssumme muß den in § 156 des Entwurfs festgelegten Beträgen entsprechen.

Zur Überprüfung des Abschlusses einer solchen Haftpflichtversicherung sei auf die Erläuterungen des § 164 des Entwurfs verwiesen.

Zu § 166:

Der Entwurf übernimmt das nunmehr in § 26 KHVG 1994 für den Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung statuierte direkte Klagerecht. Diese Regelung hat sich im Bereich der Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge bewährt, sie soll daher auf die Haftpflichtversicherungen nach den §§ 163 Abs. 1, 164 Abs. 5 sowie 165 des Entwurfs übernommen werden. Auf die unmittelbare Berechtigung eines Fluggastes aus einer Unfallversicherung (§ 164 Abs. 4 des Entwurfs) sei verwiesen.

Zu § 167:

Die Bestimmung entspricht inhaltlich den §§ 106 Abs. 1 und 109 Luftverkehrsverordnung, die teilweise gemäß § 29g Abs. 3 LuftVG auch auf die in § 29g Abs. 1 und 2 vorgeschriebenen Versicherungen anzuwenden ist. Die Regelung ist nach dem Vorbild des § 59 Abs. 1 KFG 1967 gestaltet, sie nimmt auf

die Dienstleistungsfreiheit im Europäischen Wirtschaftsraum Bedacht. Diese Bestimmung soll allerdings nicht für Luftverkehrsunternehmen gelten, die unter den Anwendungsbereich des BGzLV fallen, da dies auf Grund völkerrechtlicher Bestimmungen (vgl. AIZ) nicht möglich ist.

Mit dieser Bestimmung soll eine effektive Kontrolle des aufrechten Bestandes von Versicherungen gewährleistet werden. Der Nachweis über die aufrechten Versicherungen im Sinn der §§ 163 bis 165 ist in Luftfahrzeugen mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH sowie den Flugsicherungsorganen im Sinn des § 119 lit. e LFG vorzulegen.

Einer wirksamen Kontrolle des Versicherungsschutzes dienen im übrigen auch die Anzeigeverpflichtungen.

Zu Z 52 (§ 169 bis § 171):

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

Zu Z 53 (§ 172 bis § 175):

Die Schlußbestimmungen sollen bereinigt und an die neue Rechtslage angepaßt werden. Der noch in Kraft stehende Teil des Luftverkehrsgesetzes soll auf Grund der neuen Bestimmungen des X. Teiles nun ebenfalls außer Kraft gesetzt werden. Die Inkraft- und Außerkrafttretensbestimmung (§ 173) soll dem in den Legistischen Richtlinien 1990 im Punkt 41 genannten Kodifikationsgedanken Rechnung tragen.

Zu § 168:

Geltender Text:	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagener Text:
<p style="text-align: center;">LUFTFAHRTGESETZ</p> <p style="text-align: center;">Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungen</p> <p>§ 5. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und der sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist:</p> <p style="margin-left: 40px;">a) b) c) d)</p> <p>(2) In den in Abs. 1 lit. b bezeichneten Fällen ist vor Erlassung der Verordnung der zuständigen Landesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.</p> <p>(3) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat, sofern nicht in Abs. 4 etwas anderes bestimmt ist, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern durch Verordnung jene Luftraumbeschränkungen gemäß § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen, die im Interesse der Landesverteidigung erforderlich sind.</p> <p>(4) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat überdies Luftraumbeschränkungsgebiete festzulegen, soweit dies</p> <p style="margin-left: 40px;">a) b) c)</p> <p>(5) Luftraumbeschränkungsgebiete gemäß Abs. 4 können nur für die Dauer von höchstens zwei Wochen festgelegt werden.</p>		<p style="text-align: center;">LUFTFAHRTGESETZ</p>
		<p>(6) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat im Rahmen seiner</p>

Zuständigkeiten gemäß §§ 85 ff. im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 lit. a bis d auf Gefahrenggebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c durch Verordnung hinzuweisen.

§ 9 Abs. 2:

(2) Für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden.

Luftfahrzeugregister

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen. Hievon ausgenommen sind jene Zivilluftfahrzeuge, für die diese Aufgabe gemäß § 140b mit Verordnung einer anderen Behörde übertragen wurde. Für motorisierte Hänge- und Paragleiter kann durch Verordnung vorgesehen werden, daß das Luftfahrzeugregister in Form einfacher Listen zu führen ist.

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

1.
 - a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder
 - b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird oder
 - c) seinen Hauptwohnsitz (Sitz) in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,
- 2.

§ 9 Abs. 2:

(2) Für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt.

Luftfahrzeugregister

§ 16. (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge zu führen (Luftfahrzeugregister). Fallschirme sind von der Eintragung ausgenommen. Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.

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

- a) österreichischer Staatsbürger ist oder
 - bb) Ausländer ist und seinen Wohnsitz in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,
 - b)
 - c)
- (3) Den österreichischen Staatsbürgern sind gleichgestellt:
- a)
 - b)
 - c)
 - d)
- (4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die

25

näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters durch Verordnung zu treffen.

- 3.
- (3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn

- 1.
- 2.
- 3.

- (4) Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.

Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen

§ 19. Zulassungen (§ 12 lit. a) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 12 lit. b) von Zivilluftfahrzeugen sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Zivilluftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.

Bodeneinrichtungen

§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs bestimmt sind. Ausgenommen sind Flugsicherungsanlagen gemäß § 122.

§ 85 Abs. 4:

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung durch Verordnung Schlechtwetterflugwege festzulegen.

§ 92 Abs. 3:

Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen

§ 19. Zulassungen (§ 13) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 18) sind von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß §§ 14 oder 18 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Zulassung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fortdauert. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.

Bodeneinrichtungen

§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig sind. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen.

§ 85 Abs. 4:

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

§ 92 Abs. 3:

(3) Die Ausnahmebewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmebewilligung begonnen wird.

(3) Die Ausnahmebewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung oder der Erweiterung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmebewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Ausnahmebewilligung widerrufen und die Entfernung des Luftfahrthindernisses anordnen. Der Betreiber des Luftfahrthindernisses hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

§ 94 Abs. 1 erster Satz:

Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Verwechslung mit einer Luftfahrtaufzeichnung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz.

§ 94 Abs. 1 erster Satz:

Die Errichtung, die Erweiterung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtaufzeichnung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz.

§ 95 Abs. 1 letzter Satz:

Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnungen.

§ 95 Abs. 1 letzter Satz:

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

§ 96 Abs. 1:

(1) Die zur Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß § 93 bzw. die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß § 94 zuständige Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und auf den Schutz der Allgemeinheit zu bestimmen, ob, inwieweit und innerhalb welcher Frist Luftfahrthindernisse bzw. die in § 94 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes errichtet oder erweitert wurden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen (§ 95) sind.

§ 96 Abs. 1:

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

VII. Teil

Luftverkehrsunternehmen

VII. Teil

Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen

A. Luftverkehrsunternehmen **Begriffsbestimmung**

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

- 1.
- 2.

Genehmigungen

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

(2) Alle anderen Unternehmen, die gewerblichen Luftverkehr betreiben wollen, haben beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zu beantragen.

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

Hilfsbetriebe

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

§ 104 Abs. 1:

(1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung sind die Gründe anzuführen, die nach Ansicht des Antragstellers einen Bedarf für das zu

Begriffsbestimmung

§ 101. Luftverkehrsunternehmen sind:

- a)
- b)

A. Luftbeförderungsunternehmen

Arten der Luftbeförderungsunternehmen

§ 102. (1) Ein Luftbeförderungsunternehmen kann sich auf den Fluglinienverkehr (Fluglinienunternehmen), auf den Bedarfsverkehr (Bedarfsunternehmen) oder auf beide Arten der gewerbsmäßigen Luftbeförderung zugleich erstrecken.

(2) Fluglinienverkehr ist die dem öffentlichen Verkehr dienende flugplanmäßige Beförderung von Personen oder Sachen in Luftfahrzeugen auf bestimmten Strecken. Bedarfsverkehr ist jede andere gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge.

Beförderungsbewilligung

§ 103. (1) Zum Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens sowie zu jeder Erweiterung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erforderlich (Beförderungsbewilligung).

(2) Der Luftbeförderungsunternehmer darf unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Luftbeförderungsunternehmens dienen.

§ 104 Abs. 1:

(1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des

Unternehmens glaubhaft zu machen.

§ 104 Abs. 2 lit. c:

c)

Prüfung des Vorhabens

§ 105. (1) Vor Erteilung der Bewilligung ist den in ihrem sachlichen Wirkungsbereich berührten Bundesministerien, dem Land und der Gemeinde der Betriebsstätte sowie der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und dem österreichischen Arbeiterkammertag Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

(2) Wenn der Luftbeförderungsunternehmer Fluglinienverkehr betreiben will, ist außerdem jedem Luftbeförderungsunternehmen mit dem Sitz im Inland, das Fluglinienverkehr betreibt, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

§ 106 Abs. 1 lit. c:

c)

§ 106 Abs. 3:

(3) Voraussetzung für die Bewilligung des Betriebes eines Fluglinienunternehmens ist außerdem, daß die Gründung des Unternehmens im öffentlichen Interesse gelegen ist. Dies ist insbesondere dann nicht der Fall, wenn das Unternehmen geeignet wäre, die Verkehrsaufgaben eines anderen bereits bestehenden österreichischen Fluglinienunternehmens zu gefährden.

Fluglinienbewilligung

§ 111. (1) Zum Betrieb jeder Fluglinie ist eine Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erforderlich (Fluglinienbewilligung). Vor Erteilung der Bewilligung ist dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die Flugpläne und ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

gründende Unternehmen gegeben erscheinen lassen. Weiters ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des Unternehmens glaubhaft zu machen.

§ 104 Abs. 2 lit. c:

c)

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

§ 106 Abs. 1 lit. c:

c)

§ 106 Abs. 3 wird aufgehoben.

Die §§ 111 bis 114 werden aufgehoben.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten sinngemäß für Änderungen der Flugpläne. Diese Bewilligung ist spätestens drei Wochen vor dem beabsichtigten Inkrafttreten der Änderung zu beantragen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 oder Abs. 2 sind insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben der Fluglinie erforderlich ist.

(4) Die Fluglinienbewilligung kann im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahmewilligung (§ 108) oder mit der Bewilligung gemäß § 114 erteilt werden.

Widerruf der Fluglinienbewilligung

§ 112. Die Fluglinienbewilligung ist vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu widerrufen, wenn der Weiterführung der Fluglinie öffentliche Interessen entgegenstehen.

Betriebspflicht im Fluglinienverkehr

§ 113. (1) Luftbeförderungsunternehmer sind verpflichtet, im Fluglinienverkehr Personen und Sachen entsprechend den Beförderungsbedingungen und Flugplänen zu befördern, soweit ihre für den regelmäßigen Betrieb bestimmten Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände die Beförderung unmöglich machen, die sie nicht abwenden können und denen sie auch nicht abzuwehren vermögen.

(2) Eine Fluglinie darf nur mit Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eingestellt werden (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Unternehmer die Weiterführung der Fluglinie nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung der Fluglinie kein öffentliches Interesse besteht.

Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen

§ 114. (1) Wenn nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen etwas anderes bestimmt ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge im Fluglinien- oder Bedarfsverkehr ausländischen Luftbeförderungsunternehmen bewilligen, wenn

- a)
- b)
- c)

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die in Abs. 1 bezeichnete Bewilligung zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

§ 120 Abs. 2 erster und zweiter Satz:

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann geeignete Personen, die nicht seinem Personalstand angehören, insbesondere Bedienstete der Flugplatzhalter oder mit Zustimmung des Bundesministers für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie, zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur Personen erteilt werden, die für die in Betracht kommenden Aufgaben geschult sind.

§ 120 Abs. 2 erster und zweiter Satz:

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden.

Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement

§ 121a. (1) Die Austro Control GmbH oder andere zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigte natürliche oder juristische Personen haben die gemäß der Richtlinie 93/65/EWG des Rates der Europäischen Union vom 19. Juli 1993 von der Europäischen Kommission als verbindlich erklärte Normen der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben entsprechend zu berücksichtigen.

(2) Alle Hinweise auf solcherart für verbindlich erklärte Normen von EUROCONTROL werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

§ 122. (1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr errichtet, betrieben oder wesentlich geändert werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen,

§ 122. (1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht

gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt oder von Personen und Sachen, nicht gefährdet sind. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes 1993, BGBl. Nr. 908, bleiben unberührt. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet, mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Abwendung von Gefahren für Personen und Sachen oder zur Gewährleistung eines zweckmäßigen Betriebes notwendig ist.

(1a) Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abs. 1 bereits bestehende Flugsicherungsanlagen gilt die Bewilligungspflicht für die Errichtung und das Betreiben der Anlage nicht.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges, welches diese Dienste in Anspruch nimmt, vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen.

(2a) Die Einhebung dieser Gebühren kann unter Zuhilfenahme der Flugplatzhalter erfolgen. Für einzelne Fälle kann aus verwaltungswirtschaftlichen Gründen der Flugplatzhalter als Gebührenschildner bestimmt werden. Im Falle der Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 tritt der Inhaber der Bewilligung an die Stelle des Flugplatzhalters. Die Höhe der Gebührensätze kann zeitlich abgestuft bis zum Erreichen der vollen Kostendeckung festgelegt werden. Für die Einbringung der Gebühr ist der Zivilrechtsweg vorzusehen.

(3) Von der Bestimmung des Abs. 2 sind Einsatzflüge nach § 145 ausgenommen.

(4) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der wesentlichen Änderung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der

Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen eines Jahres nach der Errichtung oder wesentlichen Änderung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(5) Die Errichtung und der Betrieb von ortsfesten militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen obliegt dem Bundesminister für Landesverteidigung. Diese Anlagen dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird.

Vorarbeiten für Flugsicherungsanlagen

§ 123. (1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Bund dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem das Bundesamt für Zivilluftfahrt dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich zur Kenntnis gebracht hat.

§ 131 Abs. 2:

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen

Vorarbeiten für Flugsicherungsanlagen

§ 123. (1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, bei der Planung von militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen nach § 121 der Bundesminister für Landesverteidigung, zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Bund dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem der gemäß Abs. 1 zuständige Bundesminister dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich zur Kenntnis gebracht hat.

§ 131 Abs. 2:

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen

Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Insbesondere sind zu regeln:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)

Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) einschlägige Normen verabschiedet hat, sind diese für verbindlich zu erklären. Insbesondere sind zu regeln:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.

Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen

§ 132. (1) Für die vorübergehende Verwendung von Zivilluftfahrzeugen zu einem Zweck, für den sie nicht zugelassen sind (§§ 13 und 18), zB für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobatik am Luftfahrzeug, ist die Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.

(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist.

§ 140b Abs. 1 Z 2:

2.

(3) Die Lautsprecherwerbung aus Luftfahrzeugen ist verboten.
§ 140b Abs. 1 Z 2:

2.

§ 140b Abs. 2:

(2) In Verwaltungsverfahren sind das allgemeine

Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) mit Ausnahme dessen §§ 77 und 78 sowie das Gebührengesetz 1957 anzuwenden. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet. Er hat auch die Aufsicht und das Weisungsrecht auszuüben.

Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) mit Ausnahme dessen §§ 77 und 78 sowie das Gebührengesetz 1957 anzuwenden. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet. Er hat auch die Aufsicht und das Weisungsrecht auszuüben. Er kann durch Verordnung festlegen, daß die Aufsicht von der Austro Control GmbH auszuüben ist.

§ 140c. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung für seinen Vollzugsbereich kostenpflichtige Tatbestände und die Höhe der Gebühren festlegen. Bei der Ermittlung der Höhe der Gebühren ist unter Anwendung des Äquivalenzprinzipes das Kostendeckungsprinzip zu beachten.

LUFTVERKEHRSGESETZ

Haftpflicht

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

Erfolgshaftung bei Drittschäden

§ 19. (1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie für die Haftung der Luftwaffe und der Luftausbildungsunternehmen gelten die besonderen Vorschriften der §§ 29a bis 29m.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeuges angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

LUFTFAHRTGESETZ

Haftungsrecht

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

Haftung

§ 146. (1) Wird durch einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeuges oder 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

- 1.
- 2.

§ 147. (1) Benutzte jemand zur Zeit des Unfalls das Luftfahrzeug oder Flugmodell ohne den Willen des Halters, so haftet er an Stelle des Halters. Daneben bleibt der Halter für den Ersatz des Schadens haftbar, wenn die Benutzung des 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.

Mitverschulden des Geschädigten

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

Haftungshöchstbeträge

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

1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht
12 Millionen Schilling
2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis zu 750 kg Höchstgewicht
20 Millionen Schilling

3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht

Mitwirkendes Verschulden

§ 20. Hat bei Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

Schadenersatz bei Tötung

§ 21. (1) Bei Tötung umfaßt der Schadenersatz die Kosten verursacher Heilung sowie den Vermögensanteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist.

(2) Stand der Getötete zur Zeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm so weit Schadenersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls erzeugt, aber noch nicht geboren war.

Schadenersatz bei Körperverletzung

§ 22. Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadenersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd

seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind.

Haftungshöchstgrenzen

§ 23. (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

- a)
- b)
- c)

(2) Ein Drittel der nach Abs. 1 errechneten Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel für den Ersatz von Personenschäden. Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 1,2 Millionen Schilling. Wird der im Satz 1 für den Ersatz von Sachschäden oder den Ersatz von Personenschäden jeweils vorgesehene Höchstbetrag nicht oder nicht ganz in Anspruch genommen, so kann er für den Ersatz der Schäden der anderen Art beansprucht werden.

40 Millionen Schilling

4.

bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis zu
2 000 kg Höchstgewicht
60 Millionen Schilling

5.

bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg
Höchstgewicht

120 Millionen Schilling

6.

bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis
14 000 kg Höchstgewicht

300 Millionen Schilling

7.

bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg
Höchstgewicht

900 Millionen Schilling

(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.

(3) Die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person beträgt 15 Millionen Schilling.

(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 an Stelle eines Kapitalbetrags zu bezahlen, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach § 149 nicht übersteigen.

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

§ 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. 566/91, verursacht werden.

(3) Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrages zu gewähren, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach Abs. 1 und 2 nicht übersteigen.

(4) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Abs. 1 und 2, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

Geldrente

§ 24. (1) Der Schadenersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder für Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und der nach § 21 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadenersatz ist für die Zukunft durch Geldrente zu leisten.

(2) § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 708, Nr. 6, der Zivilprozessordnung gelten entsprechend. Für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente gilt entsprechend § 850g, Nr. 1, und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente § 850, Nr. 2, der Zivilprozessordnung.

(3) Bei Verurteilung zu einer Geldrente kann der Berechtigte noch nachträglich Sicherheitsleistung oder Erhöhung einer solchen verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben. Diese Bestimmung gilt bei Schuldtiteln des § 794, Nr. 1 und 5, der Zivilprozessordnung entsprechend.

Verjährung der Schadenersatzansprüche

§ 25. (1) Die Schadenersatzansprüche nach §§ 19 bis 24 verjähren in zwei Jahren, nachdem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnisse in dreißig Jahren vom Unfall an.

(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadenersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

(3) Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Anzeigepflicht

§ 26. Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetz zustehen, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise vom Unfall Kenntnis erhalten hat.

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch

§ 27. (1) Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Luftfahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Halter untereinander Pflicht und Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Halter entstanden ist, bei der

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 Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise vom Unfall Kenntnis erlangt hat.

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch

§ 152. (1) Würde 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

Haftpflicht, die einen anderen von ihnen trifft.

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

Vorschriften des bürgerlichen Rechts

§ 28. Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 19 Abs. 2) im weiteren Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

Sicherung der Schadenersatzanforderungen

§ 29. (1) Zur Sicherung der Schadenersatzanforderungen muß der Halter des Luftfahrzeuges nachweisen, daß er in einer ihm bekanntzugebenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder durch Hinterlegen von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat. Dies gilt nicht, wenn das Reich Halter ist.

(2) Ist die Sicherheit durch Befriedigung von Schadenersatzforderungen verringert oder erschöpft, so ist sie innerhalb eines Monats nach Aufforderung wieder auf den ursprünglichen Betrag zu bringen.

(3) Die Rückgabe der Sicherheit kann erst verlangt werden, wenn das Unternehmen aufgegeben worden ist und seitdem vier Monate verstrichen sind. Der Anspruch beschränkt sich auf den Rest nach Deckung der Schadenersatzforderungen. Schon vor Ablauf der Frist kann die Rückgabe verlangt werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß keine Schadenersatzforderungen bestehen.

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

Erfolgshaftung aus dem Beförderungsvertrag

Ersatzpflicht der Halter.

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

Anwendung des ABGB

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

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.

Versicherung zugunsten von Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden

§ 163. (1) Der Luftfahrzeughalter hat zugunsten von Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, eine Haftpflichtversicherung zumindest über die in § 149 vorgesehenen Beträge abzuschließen.

(2) Die Versicherungspflicht gilt nicht für Luftfahrzeuge, deren Halter der Bund ist.

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht

§ 29a. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- und Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt für den Schaden, der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

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

Haftungsbefreiung

§ 29b. Die Ersatzpflicht des Luftfahrzeughalters nach § 29a tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Gegenstand des Ersatzes

§ 29c. (1) Im Falle der Tötung oder der Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfahrzeughalter für jede Person bis zu einem Betrag von 430 000 S. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfahrzeughalter bis zu einem Betrag von 430 S für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes einen Lieferwert angegeben und den vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfahrzeughalter bis zur Höhe des angegebenen Lieferwerts Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß der angegebene Lieferwert höher ist als der tatsächlich entstandene

§ 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 Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder – bei Landung außerhalb eines Flughafens – sonst in der Obhut des Beförderers befinden.

(3) Beförderer ist derjenige, der im Beförderungsvertrag als solcher genannt wurde.

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 Beförderungsvertrages 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 480 Schilling pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 25 000 Schilling beschränkt werden. Ist 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.

Schaden.

(3) Die Haftung des Luftfahrzeughalters für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist auf einen Höchstbetrag von 8 600 S gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

Mitwirkendes Verschulden, Geldrente und Anzeigepflicht

§ 29d. Auf die Haftung des Luftfahrzeughalters für Schäden an beförderten Personen oder Sachen finden im übrigen die §§ 20 bis 22, 24 bis 26 Anwendung.

Vorschriften des bürgerlichen Rechts

§ 29e. (1) Der Anspruch auf Schadenersatz kann gegen den Luftfahrzeughalter nur auf Grund der Bestimmungen dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfahrzeughalter oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Gesetzes gelten in diesem Falle nicht.

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

Gerichtsstand

§ 30. (1) Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnitts erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die auf Grund des § 29a erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsortes zuständig.

Haftung nach dem Warschauer Abkommen

§ 29h. 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

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.

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.

Haftung nach internationalen Abkommen

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

Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.

Haftung für Postsendungen

§ 29i. Werden Sendungen, die bei der Reichspost aufgegeben werden, im Luftfahrzeug befördert, so bestimmt sich die Haftung ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

Obligatorische Fluggastunfall- und Luftverkehrsunternehmer-Haftpflichtversicherung

§ 29g. (1) Die Inhaber von Luftverkehrsunternehmen müssen nachweisen, daß sie die Fluggäste für deren Rechnung gegen Unfälle (§ 29a) versichert haben. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit für jeden Fluggast 550 000 S. Soweit dem Geschädigten aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt sein Anspruch auf Schadenersatz.

(2) Zur Sicherung der Schadenersatzforderungen gegen den Eigentümer des Luftfahrzeuges, den Luftfahrzeughalter, den vertraglichen und den ausführenden Luftfrachtführer sowie die Personen, die berechtigterweise bei Betrieb des Luftfahrzeuges tätig sind, muß der Luftfahrzeughalter, sofern er Inhaber eines Luftverkehrsunternehmens ist, nachweisen, daß er eine Haftpflichtversicherung bis zu den im § 29c genannten Beträgen geschlossen hat. Dies gilt nicht, wenn Luftfahrzeughalter der Bund, ein Land, ein Gemeindeverband oder eine Ortsgemeinde mit mehr als 50 000 Einwohnern ist. Die Haftpflichtversicherung ist bei einem für diesen Versicherungszweig in Österreich zugelassenen Versicherer zu schließen, wenn der Luftfahrzeughalter seinen Sitz in Österreich hat.

(3) Für den Nachweis des Eingehens einer Unfallversicherung (Abs. 1) und einer Haftpflichtversicherung (Abs. 2) sowie für die Pflicht zur Erstattung einer Anzeige bei einer vor Ablauf der Versicherungsdauer eingetretenen

Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.

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.

Fluggast-Versicherungen

§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat seine Fluggäste gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen zu versichern.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550 000 S 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) Weiters hat der Halter eines Luftfahrzeuges zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von fünf Millionen Schilling für jeden Fluggast abzuschließen.

(6) Im Fall des § 161 ist eine Versicherung zugunsten des Fluggastes zumindest über die in den internationalen Abkommen genannten Summen abzuschließen.

Beendigung des Versicherungsverhältnisses und bei Unterbrechung des Versicherungsschutzes gelten die §§ 108 und 109 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, RGBl. I S. 659, in der Fassung des Luftfahrtgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, sinngemäß.

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.

LUFTVERKEHRSVERORDNUNG

Haftpflichtversicherung

§ 106. (1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrzeughalters ist mit einem im Deutschen Reich zugelassenen Versicherungsunternehmen zu schließen.

(2) Dies gilt nicht für die Haftpflichtversicherung ausländischer Luftfahrzeughalter gemäß § 103, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

LUFTFAHRTGESETZ

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 Beendigung des Versicherungsverhältnisses im Sinne des § 158c Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz 1958 zur Folge hat, ist an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu richten.

(2) Der Versicherer und der versicherte Halter haben dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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.

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.

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.

Vertragsinhalt

§ 107. (1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag muß die aus dem Betrieb eines Luftfahrzeuges für den Halter sich ergebende Haftpflicht gegenüber unbeteiligten, das heißt im Luftfahrzeug nicht beförderten, Personen decken. Der Vertrag ist so abzuschließen, daß bei einem Wechsel des Halters während der Versicherungsdauer auch die Haftpflicht des neuen Halters gedeckt ist.

(2) Die Höhe der Versicherungssumme bestimmt sich nach § 23 des Luftverkehrsgesetzes.

Vertragsnachweis

§ 108. (1) Als Beweis für den Abschluß des Haftpflichtversicherungsvertrages ist der Zulassungsbehörde der Versicherungsschein vorzulegen. Der Nachweis für die Fortdauer der Versicherung ist durch den Versicherungsnachweis zu erbringen, der neben dem Zulassungsschein beim Betrieb des Luftfahrzeuges mitzuführen ist.

(2) Die Zulassungsbehörde kann jederzeit die Vorlegung des Versicherungsscheines verlangen. Die Luftämter sind hierzu auch in den Fällen befugt, in denen ein Luftfahrzeug vom Reichsminister der Luftfahrt zugelassen wird.

Anzeigepflicht

§ 109. Der Versicherer und der versicherte Halter haben der

Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

LUFTFAHRTGESETZ

X. Teil

Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen

§ 146. (1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder den Anordnungen der Flugsicherungsorgane zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 103 oder § 108 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 50 000 S zu verhängen.

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

LUFTFAHRTGESETZ

XI. Teil

Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen

Strafbestimmungen

§ 169. (1) Wer

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

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

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

(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde.

Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 146a. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der

Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der

758 der Beilagen

46

in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120), in Ausnahmebereichen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

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

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

- 1.
- 2.

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

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

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

Verzeichnis der Bestrafungen

in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120), in Ausnahmebereichen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

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

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

- 1.
- 2.

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

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

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

Verzeichnis der Bestrafungen

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

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

XI. Teil

Schluß- und Übergangsbestimmungen

Inkrafttreten

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

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

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

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

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

XII. Teil

Schlußbestimmungen

In- und Außerkrafttreten

§ 173. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1958 in Kraft.

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

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

(4) Die §§ 3 samt Überschrift, 5 Abs. 6, 8 Abs. 2, 9 Abs. 2, 10 Abs. 2, 12 Abs. 1 lit. a und b, 13 Abs. 1, 15 Abs. 2 und 4, 16 samt Überschrift, 18, 19 samt Überschrift, 20, 23, 26, 28, 30 Abs. 2, 33, 34 Abs. 1, 35, 36 Abs. 2, 39 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 1, 42, 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2, 46, 47 Abs. 1, 50, 51, 59 samt Überschrift, 85 Abs. 4, 92 Abs. 3, 94, 95 Abs. 1, 96, 98 lit. a und c, die Überschriften zum VII. Teil, 101 bis 103 samt Überschriften, 104 bis 106, 107 Abs. 2, 115, 120, 121a samt Überschrift, 122 Abs. 1, 1a, 4 und 5, 123 samt Überschrift, 125 Abs. 2, 126 Abs. 4, 128 samt Überschrift, 131 Abs. 2, 132 Abs. 1 und 3, 135 Abs. 1, 136, 140 Abs. 3, 140b Abs. 1 Z 2, Abs. 2 und 5, 140c, 141 Abs. 1 bis 3, 145 Abs. 1, die Überschriften zum XI. und XII. Teil, 169 bis 172, 173 Abs. 1 bis 3, 174 und 175 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1997 treten mit 1. September 1997 in Kraft.

(5) Die Überschrift zum X. Teil und die §§ 146 bis 168 in der Fassung des

Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1997 treten mit 1. Jänner 1998 in Kraft. Diese Bestimmungen sind auf Schäden, die vor dem 1. Jänner 1998 eingetreten sind, nicht anzuwenden.

(6) Die §§ 41, 111 bis 114 und 146 bis 153 in der Fassung vor dem BGBl. I Nr. xxx/1997 treten mit Ablauf des 31. August 1997 außer Kraft.

Außerkräftreten bisheriger Rechtsvorschriften

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

- a) Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,
- b) 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S. 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,
- c)
- d)

(2) Die Bestimmungen des Staatsvertrages betreffend die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich, BGBl. Nr. 152/1955, bleiben unberührt.

Vollziehung

§ 153. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind, soweit in ihm nichts anderes bestimmt ist, für den Bereich der Zivilluftfahrt der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und für den Bereich der

Außerkräftreten bisheriger Rechtsvorschriften

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

- a) Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,
- b) 1938, Deutsches RGBl. I S. 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,
- c)
- d)

(2) Der erste, zweite, dritte und fünfte Unterabschnitt des zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes sind auf Schäden, die nach dem Ablauf des 31. Dezember 1997 eingetreten sind, nicht mehr anzuwenden.

(3) Die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen vom 28. Jänner 1943, dRGBl. I 1943, in der Fassung des Luftfahrtgesetzes vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vom 12. März 1951, womit die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen abgeändert wird, BGBl. Nr. 95/1951, treten mit Ablauf des 31. Dezember 1997 außer Kraft.

Vollziehung

§ 175. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, für den Bereich der Zivilluftfahrt der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und für den Bereich der Militärluftfahrt der

Militärluftfahrt der Bundesminister für Landesverteidigung betraut.

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

(3) Mit der Vollziehung des § 151 Abs. 1 und der in dieser Bestimmung bezeichneten gesetzlichen Vorschriften ist, soweit hievon die Zivilluftfahrt betroffen wird und sich aus Abs. 2 nichts anderes ergibt, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

Bundesminister für Landesverteidigung betraut.

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

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

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