

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

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (758 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

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 legislatischen 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 dazugehörigen 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 die legislative Anpassung veralteter Normen soll schließlich ein Beitrag zur Rechtsbereinigung geleistet werden.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 26. Juni 1997 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Peter **Rosenstingl**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, Mag. Thomas **Barmüller**, Franz **Lafer**, Mag. Helmut **Kukacka** und der Ausschußobmann Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** und Mag. Helmut **Kukacka** mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Ausschuß beschloß nachstehende Feststellung zum § 13 Abs. 1:

2

788 der Beilagen

Im Rahmen der nächsten Luftfahrtgesetznovelle soll der Zulassungsschein entfallen, da es sich um einen nicht mehr erforderlichen bürokratischen Aufwand handelt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1997 06 26

Robert Sigl
Berichterstatter

Rudolf Parnigoni
Obmann

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 Gefahrenggebiete 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 Para-

gleiter 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. Nach § 62 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Für die Benützung von Militärflugplätzen gemäß Abs. 1 lit. a kann der Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit Verordnung Gebühren festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges oder demjenigen, welcher diese Einrichtungen oder Dienste in Anspruch nimmt, durch Bescheid vorschreiben. In der Verordnung sind die gebührenpflichtigen Tatbestände festzulegen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.“

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 Luftfahrtbefehrerung 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.

6

788 der Beilagen

(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.“

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,

8

788 der Beilagen

12. die erforderlichen Handbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Meldungen an die Luftfahrtbehörde und
 13. die zur Vermeidung von rechtswidrigen Eingriffen zu treffenden Maßnahmen.“

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

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

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeuges oder Flugmodells angestellt oder wenn ihm das Luftfahrzeug oder Flugmodell vom Halter überlassen war. Eine aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht abzuleitende Ersatzpflicht eines solchen Benutzers ist ausgeschlossen, wenn er beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

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

Solidarhaftung

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

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 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 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.

10

788 der Beilagen

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. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 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) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 3 Millionen Schilling, ein Luftverkehrsunternehmen 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

12

788 der Beilagen

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,
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, 62 Abs. 4, 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.

14

788 der Beilagen

(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.

- 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“,
- (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.
- 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 Inkraftsetzung dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen Bundes-Gesetze und dieses Bundesgesetzes rechtlichen 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,