



## ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das  
Präsidium des Nationalrates  
Parlament

Dr-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

17/SN-97/ME  
ZL 76-0019.81  
D 21.1.1985  
Von: 22. JAN. 1982  
Fach  
ZP Klausgraben

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

WpA-ZB-611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 347

Datum

21.1.1985

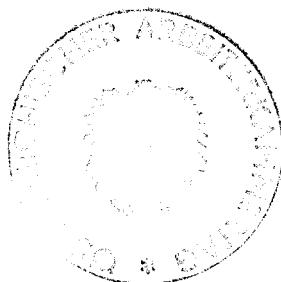
Betreff:

Luftfahrtgesetznovelle 1984  
Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Der Kammeramtsdirektor:  
iV



Beilagen



# ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das  
Bundesministerium für Verkehr

Elisabethstr 9  
1010 Wien

Ihre Zeichen

Z1 38.502/195-I/  
3-84

Unsere Zeichen

WpA/Mag Ru/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 347

Datum

28.12.1984

Betreff:

Luftfahrtgesetznovelle 1984  
(S t e l l u n g n a h m e)

Der Österreichische Arbeiterkammertag begrüßt die Absicht des Gesetzgebers, das Luftfahrtgesetz, das im wesentlichen seit seiner Erlassung im Jahre 1956 unverändert geblieben ist, zu novellieren. Allerdings werden im vorliegenden Entwurf einige wichtige Problembereiche nicht behandelt, die Anlaß für die seit 1980 im Zivilluftfahrtbeirat geführte Novellierungsdiskussion waren.

So wurde seitens des Kammertages angeregt, die Bedarfsprüfung für Bedarfsflugunternehmen erst ab einer bestimmten Gewichtsgrenze bzw Personenanzahl des verwendeten Flugzeuges vorzusehen und dadurch eine exaktere Abgrenzungsmöglichkeit nach Gewichtsklassen bezüglich der Beförderungsbewilligung zu schaffen. Darüber hinaus erschien es für kleinere Bedarfsunternehmen zweckmäßig, die Bedarfsprüfung an den Landeshauptmann zu delegieren. Weiters wurde auf die Notwendigkeit von Sonderbestimmungen zur Durchführung von linienmäßigen Flügen im Binnen- und Regionalverkehr - insbesondere dessen Definition - im Luftfahrtgesetz hingewiesen. Durch die in der Diskussion wiederholt verlangte Einbeziehung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr in das Luftfahrtgesetz könnten aber auch Tarifbestimmungen und die gleichzeitige Möglichkeit der

Sanktionierung von Tarifverstößen festgelegt werden. Ausreichend diskutiert und daher für eine umfassende Novellierung geeignet erscheint auch eine Bestimmung über die Änderung von Beförderungsbewilligungen, wonach bei jeder Änderung des Umfangs der Berechtigung bzw bei Änderung der Eigentumsverhältnisse oder der tatsächlichen Verfügungsgewalt über das Unternehmen eine Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr benötigt wird. Eine weitere Bestimmung, die im vorliegenden Entwurf keine Berücksichtigung fand, betrifft die betriebliche und wirtschaftliche Zusammenarbeit; die Notwendigkeit der Regelung der Voraussetzungen, unter denen ein Luftfahrt-Beförderungsunternehmen mit einem anderen in- oder ausländischen Beförderungsunternehmen vertragliche Vereinbarungen treffen kann, wurde erst in jüngster Vergangenheit beim Ansuchen eines Beförderungsunternehmens um Erteilung einer Konzession für ein im Ausland geleast Flugzeug bewiesen.

Der Kammerstag spricht sich auch für die Aufnahme von Sonderbestimmungen für Rundflüge und Taxiflüge, wie sie bereits in einem Entwurf aus dem Jahre 1981 enthalten waren, sowie für die Regelung der Flugstreckenbewilligung und Flugplanbewilligung aus, wonach auch ausländische Luftfahrt-Beförderungsunternehmen eine ausreichende Haftungsdeckung nachzuweisen haben, die zur Befriedigung aller vertraglichen Ansprüche von Fluggästen und von in Österreich beschäftigten Arbeitnehmern des Unternehmens ausreicht.

Der Österreichische Arbeiterkammertag schlägt deshalb vor, diese offenen Punkte, die bereits seit 1980 eingehend erörtert werden, in einen umfassenden Novellierungsentwurf des Luftfahrtgesetzes miteinzubeziehen.

Zur vorliegenden Novelle wird grundsätzlich festgestellt, daß es in allen Bestimmungen, in denen "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch "Bundesminister für Verkehr" ersetzt wird, richtig lauten müßte "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr", da während der Ausarbeitung des Novellierungsentwurfes das Bundesministeriengesetz abgeändert wurde.

Weiters sollte in allen Regelungen, in denen auf öffentliche Interessen oder auf die Interessen der österreichischen Verkehrswirtschaft Bedacht zu nehmen ist - insbesondere bei Erteilung, Änderung bzw Erweiterung der Beförderungsbewilligung, sowie bei der Festsetzung von Tarifen - dem Österreichischen Arbeiterkammertag ein Anhörungsrecht eingeräumt werden.

- 3 -

**Zu den einzelnen Bestimmungen nimmt der Kammertag wie folgt Stellung:**

**Zu den §§ 3, 5, 6 und 7:**

Hier sollte aus verfassungsrechtlicher Sicht geprüft werden, inwieweit das Bundesamt für Zivilluftfahrt ermächtigt werden kann, Verordnungen zu erlassen. Es müßte jedenfalls sichergestellt werden, daß am Begutachtungsrecht dieser Verordnungen durch den Österreichischen Arbeiterkammertag keine Änderung eintritt.

Das Kundmachungserfordernis "in luftfahrtüblicher Weise" erscheint darüber hinaus zu allgemein gehalten. Seitens des Kammertages wird angeregt, eine Festlegung dieses Begriffes zumindest in den Erläuternden Bemerkungen vorzunehmen. Aus Gründen der Rechtssicherheit und zur Wahrung der Publizität sollte jedoch an der Veröffentlichungspflicht der Verordnungen im Bundesgesetzblatt keine Änderung eintreten. Gleiches gilt auch für die §§ 89, 102 und 121.

Gemäß § 7 Abs 3 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Da bei dieser Festlegung "störende Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen" auftreten könnten, sollte in Analogie zu § 5 Abs 2 der zuständigen Landesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

**Zu § 9:**

Der Landeshauptmann kann Bewilligungen für Außenlandungen und -abflüge zur Wahrung der öffentlichen Interessen unter anderem auch mit Widerrufsvorbehalt erteilen. Die Aufnahme der Nebenbestimmung "Widerrufsvorbehalt" läßt die Interpretationsmöglichkeit zu, daß Daueraußenlandebewilligungen bzw Daueraußenabflugbewilligungen erteilt werden können. Der Kammertag spricht sich daher gegen die Aufnahme von "Widerrufsvorbehalten" aus.

**Zu § 10:**

Gegen die Aufnahme von Hängegleitern in die Bestimmung über die nichtgebühren-

- 4 -

pflichtigen Außenlandungen und Außenabflüge wird grundsätzlich kein Einwand erhoben. Allerdings sollten im Hinblick auf die Sicherheit, auf den Natur- und Umweltschutz Überlegungen angestellt werden, Einschränkungsmöglichkeiten bezüglich der Abflüge (bzw Abflugplätze) von Hängegleitern zu berücksichtigen.

Zu § 25:

Hier wird normiert, daß "alle in der Zivilluftfahrt tätigen Personen, deren Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung ist und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt", zum zivilen Luftfahrtpersonal zu zählen sind. Der Kammertag tritt dafür ein, daß auch Flugbegleiter zu diesem Personenkreis gezählt werden.

Flugbegleiter haben sich in Österreich neben einer achtwöchigen Grundausbildung, in welcher insbesondere Erste Hilfe, flugtechnische Kenntnisse und Notfallmaßnahmen gelehrt werden, die flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzen, mindestens einmal jährlich einer physischen Flugtauglichkeitsprüfung zu unterziehen sowie einer Fachprüfung, in welcher ihre Kenntnisse auf flugtechnischem und flugbetrieblichem Sektor geprüft werden. Insbesonders haben Stewardessen bestimmte Tätigkeiten auszuführen, die für die "Sicherheit der Luftfahrt" von großer Bedeutung sind. Dazu gehören unter anderem die Überprüfung der gesamten Notausrüstung des Flugzeuges auf Vollständigkeit und Tauglichkeit vor Antritt jedes Fluges, die sachgemäße Handhabung der Notfallgeräte und -hilfen, die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Fluggastraum während des Fluges sowie in Notfällen, die Aufklärung der Fluggäste über die Sicherheitsvorschriften und Sicherheitsgeräte und die Anhaltung und Überwachung der Passagiere im Hinblick auf die Vorschriften der Flugsicherheit.

Die bisherige Praxis, daß Flugbegleitern kein Zivilluftfahrt-Personalausweis ausgestellt wird, erscheint nicht gerechtfertigt und es wird daher angeregt, auch Flugbegleitern einen Anspruch auf Ausstellung dieses Ausweises einzuräumen.

Zu § 30:

Gemäß Abs 2 war es einem Bewerber bisher möglich, die Erlangung des angestrebten Zivilluftfahrtscheines durch den Nachweis eines Militärluftfahrtscheines zu

- 5 -

erreichen. Nunmehr sind dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Ermittlungsverfahren gleichwertige Beweiserhebungen "anderer Luftfahrtbehörden" zur Verfügung zu stellen. Es sollte nach Ansicht des Kammertages präzisiert werden, welche Behörden unter den Begriff "andere Luftfahrtbehörden" subsumiert werden können; jedenfalls sollten auch die Beweiserhebungen österreichischer Militärluftfahrtbehörden Berücksichtigung finden.

Zu den §§ 36 und 137:

Nach Meinung des Kammertages besteht keine Notwendigkeit der Beschäftigung von Bediensteten des Ruhestandes als Mitglieder der Prüfungskommission für Zivilluftfahrtscheine bzw als Mitglieder in der Flugunfallkommission. Diese Aufgaben sollten wie bisher nur von Bediensteten des Aktivstandes wahrgenommen werden, damit bei den Prüfungen die Berücksichtigung der neuesten gesetzlichen und technischen Entwicklungen gewährleistet ist.

Zu § 70:

Nach Abs 4 ist vor der Erlassung des Bescheides über die Zivilflugplatz-Bewilligung eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Die Anberaumung der mündlichen Verhandlung ist unbeschadet der Bestimmungen des § 41 des AVG durch Anschlag in den Gemeinden kundzumachen. Durch den Entfall des Zitates des § 41 AVG könnte der Eindruck entstehen, daß nicht einmal mehr Antragsteller und beteiligte Behörden zur Verhandlung zu laden wären, sondern nur mehr ein Anschlag in den Gemeinden erfolgt. Es wird konzediert, daß eine individuelle Ladung tausender Personen nicht durchführbar ist. Bis jedoch eine Klarstellung durch eine Regelung für ein "Massenverfahren" in den Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzen erfolgt, kann dem Änderungsvorschlag, der einen Entfall des Verweises auf den § 41 des AVG vorsieht, nicht zugestimmt werden.

Zu § 72:

In der Bestimmung über den Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung wird eine Höchstgrenze für eine Haftpflichtversicherung von 40 Mio Schilling normiert. Da diese Regelung wie das Luftfahrtgesetz aus dem Jahre 1956 stammt, erscheint es notwendig, den überholten Betrag von 40 Mio Schilling neu festzu-

- 6 -

setzen.

Zu § 74:

Die Umformulierung des § 74 Abs 3, wonach die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife zu genehmigen sind, wenn sie einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb und zumindest eine Kostendeckung des Unternehmens ermöglichen und volkswirtschaftlichen Rücksichten nicht entgegenstehen, wird in der derzeitigen Form befürwortet.

Zu den §§ 75 und 103:

Dem Entfall der Eingrenzung der Hilfsbetriebe durch die Worte "unmittelbar und ausschließlich" wird nicht zugestimmt. Hilfsbetriebe, die nicht unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben dienen, sollten einer Bewilligungspflicht nicht entzogen sein. In beiden Bestimmungen sollten deshalb die bestehenden Formulierungen beibehalten werden, um eine Anhäufung von Geschäftsbetrieben in der Hand von Flugzeughaltern zu vermeiden.

Zu § 99:

Nach dieser Bestimmung soll das Eisenbahnenteignungsgesetz 1954 sinngemäß zur Anwendung kommen. Durch eine Klarstellung soll ausgedrückt werden, daß die §§ 13 bis 15 des Eisenbahnenteignungsgesetzes für die Enteignungsverhandlung angewendet werden sollen. Im Hinblick auf den letzten Satz der Kurzerläuterungen, der sich auf § 12 Eisenbahnenteignungsgesetz bezieht, ist jedoch weiter unklar, ob diese Regelung der Verhandlungsanordnung durch den Verkehrsminister auch bei Enteignungsverfahren für Zwecke der Zivilluftfahrt gilt.

Darüber hinaus sollte nach Meinung des Österreichischen Arbeiterkammertages geprüft werden, anstelle des Eisenbahnenteignungsgesetzes die sinngemäße Anwendung des Bundesstraßengesetzes mit seinen wesentlich moderneren Regelungen der Materie vorzusehen.

Zu § 102:

Bei der Beschreibung der Arten der Luftbeförderungsunternehmen wird im Abs 2

- 7 -

- 7 -

erster Satz bei der Definition des Fluglinienverkehrs der Begriff "Beförderung von Personen und Sachen" durch "Beförderungen von Fluggästen, Fracht und Post" ersetzt. Abgesehen davon, daß das von den Fluggästen mitgeführte Reisegepäck bei restriktiver Auslegung nicht unter den neuen Begriff zu subsumieren ist, sollte auch für den im nächsten Satz geregelten Bedarfsverkehr ein analoger Wortlaut gefunden werden; dort wird bisher ebenfalls der Begriff "Beförderung von Personen und Sachen" verwendet.

Zu § 104:

Die Aufnahme der finanziellen Leistungsfähigkeit als zusätzliches Erfordernis des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung wird grundsätzlich begrüßt. Der Österreichische Arbeiterkammertag regt jedoch an, konkrete Kriterien für die Leistungsfähigkeit - insbesondere den Nachweis ausreichender Kapitalausstattung einschließlich ausreichender Eigenmittel - in diese Regelung aufzunehmen. Nach Meinung des Kammertages sollte das erforderliche Anlagevermögen zu 25 % durch Eigenmittel gedeckt sein.

In Abs 2 dieser Bestimmung werden jene Erfordernisse aufgezählt, die im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung anzugeben sind. Der Kammertag regt an, diese Aufzählung durch zwei weitere Punkte zu erweitern. Nach lit f sollte als lit g "die Zusammensetzung von Flugdeck- und Kabinenmindestbesatzung" eingefügt werden; die bisherige lit g müßte in lit h umbenannt werden. Der bisherige Absatz 3 sollte durch die Worte "die vorgesehene Personalbedarfsplanung und die vorgesehenen Personaleinsatzpläne" erweitert werden.

Beide vorgeschlagenen Ergänzungen liegen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und der Fluggäste, da ein Luftfahrtunternehmen schon vor Beginn seiner Tätigkeit verhalten wird, seine Personalplanung vorzuweisen. Dabei ist sorgfältig auf die Erfordernisse der Sicherheit durch Begrenzung der höchstmöglichen Arbeits- und Flugzeiten, aber auch auf die Erfordernisse der Mindestruhezeiten Bedacht zu nehmen, die im Einklang mit seiner beantragten Organisationsform stehen müssen.

Zu § 106:

Eine Voraussetzung der Beförderungsbewilligung soll nach dem Novellierungsent-

- 8 -

wurf sein, daß keine Beeinflussung durch ausländisches Kapital oder sonstige ausländische Interessen möglich ist. In diesem Zusammenhang spricht sich der Kammertag für den Änderungsvorschlag des Novellierungsentwurfes aus und lehnt den in den Kurzerläuterungen auf Seite 41/42 gemachten Vorschlag ab, da die Formulierung "eine Beeinflussung durch nicht im Eigentum der Republik Österreich stehendes Kapital" viel zu weitgehend ist und auch Finanzierungsmittel aus privater Hand ausgeschlossen wären.

Der letzte Satz der Neufassung des Absatzes 3 wird vom Kammertag abgelehnt. Danach steht der Bewilligung eines Bedarfsunternehmens öffentliches Interesse entgegen, "wenn ein bestehendes österreichisches Luftbeförderungsunternehmen in der Lage und gewillt ist, binnen eines Jahres den geplanten Betrieb durchzuführen". Dies würde bedeuten, daß letztlich die Konkurrenten des Bewilligungswerbers über den Bedarf entscheiden. Außerdem sollte klarer zum Ausdruck kommen, daß auch dann, wenn ein bestehendes österreichisches Luftbeförderungsunternehmen nicht in der Lage und gewillt ist, binnen eines Jahres den geplanten Betrieb durchzuführen, der Bedarf für ein neues Bedarfsunternehmen geprüft werden muß. Es wird daher angeregt, um keine strengeren Maßstäbe an Bedarfsunternehmen als an Fluglinienunternehmen anzulegen, das Nichtbestehen öffentlichen Interesses dann anzunehmen, "wenn das Unternehmen geeignet wäre, die Verkehrsaufgaben eines anderen bestehenden österreichischen Fluglinienunternehmens zu gefährden".

#### Zu § 107:

Im Bescheid über die Beförderungsbewilligung soll das Erfordernis der Umschreibung des Flugbereiches entfallen. Da zwischen der Beschreibung der Art des Luftbeförderungsunternehmens (§ 102) und den Erfordernissen des Antrags auf Erteilung der Beförderungsbewilligung (§ 104) einerseits und dem Bescheid über die Beförderungsbewilligung (§ 107) andererseits grundsätzlich ein großer Unterschied besteht, kann dem Entfall der Umschreibung des Flugbereiches nicht zugestimmt werden. Der Umfang der Bewilligung sollte im Bescheid auch hinsichtlich des Flugbereiches taxativ aufgezählt werden.

#### Zu § 108:

In Absatz 2 dieser Regelung über die Betriebsaufnahmebewilligung wird demon-

strativ aufgezählt, welche Voraussetzungen für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes erfüllt werden müssen, unter anderem auch, daß "das Unternehmen oder bei einer Organgesellschaft bzw einem Organträger diese bzw dieser alleiniger Halter (§ 13) ist". Gemäß § 109 hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Ausübung des Beförderungsbetriebes zu untersagen, "wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmewilligung nicht mehr vorliegt". Dies wäre auch dann der Fall, wenn nur kurzfristig ein Flugzeug unter fremder Halterschaft eingesetzt würde. Der Kammertag vertritt die Auffassung, daß der kurzfristige Einsatz von Fluggerät unter fremder Hand zulässig sein sollte, soferne er zur Aufrechterhaltung des Linienflugverkehrs eines österreichischen Linienflugunternehmens über einen Zeitraum von nicht mehr als 3 Monaten innerhalb eines Kalenderjahres dient.

Zu § 110:

Hier sind die Voraussetzungen für den Widerruf der Beförderungsbewilligung aufgezählt. Der Kammertag kann sich nicht der in den Kurzerläuterungen vertretenen Meinung anschließen, wonach es selbstverständlich erscheine, daß ein offensichtlicher Scheinbetrieb dem Ruhen des Betriebes gleichzuhalten ist und deshalb eine ausdrückliche Ergänzung der Bestimmung unterbleiben könne. Um Unklarheiten vorzubeugen, sollte auch dieser Fall in der genannten Aufzählung berücksichtigt werden.

Zu 113:

In der Aufzählung der Beförderungsleistungen fehlt der Hinweis auf das Gepäck der Fluggäste (siehe auch Stellungnahme zu § 102).

Derzeit besteht für Luftbeförderungsunternehmer eine Betriebspflicht, "soweit nicht Umstände die Beförderung unmöglich machen, die sie nicht abwenden können und denen sie auch nicht abzuhelfen vermögen". Danach und nach der geltenden Rechtssprechung ist der Unternehmer von seiner Haftung durch vis major erst befreit, wenn er alles in seinem Bereich Mögliche dazu beigetragen hat, den Beförderungsvertrag zu erfüllen. Nach der Formulierung im Novellierungsentwurf - "soweit nicht Umstände die Beförderung unmöglich machen, die sie nicht zu vertreten haben" - braucht er nicht einmal mehr versuchen, ein Hindernis zu

- 10 -

beseitigen. Aus diesen Überlegungen spricht sich der Kammertag für die Beibehaltung des bisherigen Textes aus.

Die in Abs 2 aufgenommene Rückbeförderungsverpflichtung von Fluggästen durch Bedarfunternehmen wird seitens des Kammertages ausdrücklich begrüßt. Hinsichtlich der Rücktransportpflicht ausländischer Bedarfunternehmen sollte jedoch geprüft werden, inwieweit diese Unternehmen eine solche Verpflichtung auch in ausreichender Form finanziell sicherzustellen haben.

Zu § 115:

Der ursprüngliche § 115 beinhaltete Regelungen über die Beförderung von Postsendungen. Nach Absatz 1 waren Unternehmer im Fluglinienverkehr unter anderem zur Beförderung verpflichtet, soweit es "unter Beachtung der für die Postbeförderung geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zumutbar ist". Nach Absatz 2 haften die Unternehmer für die Sendungen "der Post gegenüber im selben Umfang, wie die Post nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu haften hat". Durch die Novellierung des Luftfahrtgesetzes und die Behandlung von Postsendungen in der Neufassung des § 113 werden diese Verweise auf die zwischenstaatlichen Postvereinbarungen nicht berücksichtigt. Der Kammertag regt daher an, für Postsendungen wie bisher eine eigene Bestimmung vorzusehen und den geltenden Gesetzeswortlaut des § 115 beizubehalten.

Die Neufassung des § 115, die eine Ermächtigung des Landeshauptmannes zur Wahrnehmung von Aufgaben bezüglich Luftbeförderungsunternehmen vorsieht, wird abgelehnt, solange keine genaue Abgrenzungsmöglichkeit der Flugzeuge nach Gewichtsklassen im Luftfahrtgesetz enthalten ist (siehe allgemeiner Teil der Stellungnahme Seite 1).

Zu § 122:

Nach dem Änderungsvorschlag hätte der Zivilflugplatzhalter in Hinkunft sämtliche Kosten der Errichtung, der Erhaltung und des Betriebes, der zur Sicherung des Flugplatzverkehrs, des Abfluges oder des Anfluges dienenden Flugsicherungseinrichtungen zu tragen. Durch diesen Kostendeckungsvorschlag wäre die zivile

- 11 -

- 11 -

Luftfahrt das einzige öffentliche Verkehrsmittel, das in Hinkunft mit den Wegekosten voll belastet würde. Diese Kosten würden im Wege der Kostentragung durch die Flugplatzhalter und durch entsprechende Berücksichtigung bei Erstellung der Benützertarife auf die Benutzer überwälzt werden. Nach Auffassung des Kammtages ist es nicht vertretbar, die gesamten Wegekosten den Luftfahrtunternehmungen zuzurechnen, insbesondere wären die Betriebskosten auszuklammern.

Zu § 144:

Dem Vorschlag, den Zivilluftfahrtbeirat nur mehr einmal im Kalenderjahr einzuberufen, wird nicht zugestimmt. Die bisherige Praxis der Einberufung wurde seitens des Österreichischen Arbeiterkammertages immer bemängelt. Der Kammer- tag regt die Beibehaltung des bisherigen Gesetzestextes an.

Zu § 145:

Zur Frage, ob die Bestimmung über Einsatzflüge bei Rettungs- und Katastrophen- einsätzen auch für private Zivilluftfahrzeuge gelten soll; ist der Kammer- tag der Auffassung, daß durchaus die Möglichkeit geprüft werden sollte, solche privaten Luftfahrzeuge von einzelnen Bestimmungen, soweit dies der Einsatz- zweck erfordert, auszunehmen.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

