

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
zH Frau Mag. Katja Nonnenmacher
Radetzkystraße 3
1030 Wien

per Mail: katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at
ergeht per Mail auch an: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Begutachtung LFG-Novelle 2008 (BMVIT-58.502/0010-II/L1/2007)

Sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher,

Hiermit übermitteln wir Ihnen die gemeinsame begutachtende Stellungnahme des Instituts für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht und der AOPA Austria betreffend den Entwurf zu einer Novellierung des Luftfahrtgesetzes (LFG).

Hinsichtlich der Nummerierung der einzelnen Punkte in der begutachtenden Stellungnahme wird jeweils auf die Nummerierung im Gesetzesvorschlag Bezug genommen.

Vorauszuschicken ist, dass das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht in zahlreichen begutachtenden Stellungnahmen der jüngeren Vergangenheit (insgesamt bisher 6 Mal) vergeblich darum ersucht hat, auf die Verteilerliste für Begutachtungsverfahren gesetzt zu werden. Dies ist bis dato – aus unerfindlichen Gründen – unterblieben und dürfen wir daher diese Bitte an dieser Stelle nochmals wiederholen.

Ad 4.: Durch die geplante Novellierung wird ein europarechtskonformer Zustand – auf legistischer Ebene – hergestellt. Es darf aber wohl nicht verkannt werden, dass sich an der praktischen Kontrollierung des Luftraumes durch die Austro Control (oder durch einen sonstigen österreichischen Rechtsträger) wohl nichts ändern wird können, da diese als hoheitliche Aufgabe nicht an einen nicht-österreichischen Rechtsträger übertragen werden kann. Sprachlich sollte – wenn die Bestimmung schon novelliert wird – der LFG-Novelle 1997 (BGBl. I Nr. 102/1997) nunmehr vollends Rechnung getragen werden und der Begriff der "Überwachung" auch im Normtext dem Begriff der "Kontrolle" weichen.

Ad 7.: Der Bestimmungstext ist insoweit problematisch, als er auf Anweisungen militärischer Organe abstellt, welche während des Ein-, Aus- oder Durchfluges durch ein Luftraumbeschränkungsgebiet erteilt werden. In vielen Fällen in der Vergangenheit haben die verordneten Luftraumbeschränkungsgebiete in kontrollierten Lufträumen gelegen. In diesen ist – soweit es sich um kontrollierte Flüge handelt – gem. § 6 LVR 1967 iVm § 37 LVR 1967 eine Sprechfunkverbindung herzstellen und diese aufrecht zu erhalten. Durch den Text idFd Novelle

könnte nun ein Konflikt entstehen, wenn einerseits Anordnungen durch die zivile Flugsicherung und andererseits durch die genannten militärischen Organe erfolgen würden. Aber selbst wenn die Anordnung sich nur darauf erstreckt, dass Hörbereitschaft zu einer militärischen Bodenfunkstelle aufrecht zu erhalten ist, könnte der Pilot dem möglicherweise dann nicht entsprechen, wenn sein Luftfahrzeug – im Rahmen der Bestimmungen der ZLLV 2005 zulässigerweise – mit nur einem Funkgerät ausgestattet ist. Es ist daher bei der Textierung der Vorschrift unbedingt darauf Bedacht zu nehmen, dass solche Anordnungen militärischer Organe **verpflichtend** vorab mit der zivilen Flugsicherung koordiniert werden und der Pilot nur mit einer der beiden Stellen in Kontakt zu treten hat. Keinesfalls darf die Last der diesbzgl. Koordination auf den Piloten überwälzt werden oder für den Piloten eine unklare Situation entstehen; dies wäre im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt jedenfalls abzulehnen.

Ad Z 8.: Die Annäherung der Bestimmung an den Artikel 3 AIZ wird ausdrücklich begrüßt. Es wird aber darauf aufmerksam gemacht, dass nicht nur der Einsatz ziviler Maschinen für Zwecke der Landesverteidigung in Betracht kommt, sondern auch der Einsatz von Militärluftfahrzeugen für ausschließlich zivile Zwecke (so wurden bereits in der Vergangenheit immer wieder Transportflüge mit den dem Bundesheer gehörigen C130-(Herkules)-Transportern für ausschließlich zivile Zwecke durchgeführt). Artikel 3 AIZ stellt ausschließlich auf die aktuelle Verwendungsart ab und nimmt überhaupt nicht auf die Registrierung des Luftfahrzeuges Bezug. Dem sollte auch die nationale Regelung des LFG folgen. Im Übrigen wäre natürlich sicherzustellen, dass solche Flüge (militärisches Luftfahrzeug – ziviler Zweck) unter den jeweils für zivile Luftfahrer bzw. Zivilluftfahrzeuge geltenden Kautelen stattfinden.

Ad Z 9. und 10.: Diesem Punkt des Gesetzesvorschages ist energisch zu widersprechen. In der Vergangenheit (eigentlich seit dem 3. Liberalisierungspaket der Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1992) wurde der gesamte regulatorische Bereich der Luftfahrt auf europäischer Ebene zunehmend harmonisiert. So fliegen alle Luftfahrtunternehmen (iSD § 101 Z. 1 LFG) der Gemeinschaft unter den selben operationellen Bedingungen (Stichwort: (JAR-)OPS 1) und haben auch mittlerweile bzw. spätestens mit 28.09.2008 (Zeitpunkt der Vollanwendung der VO (EG) Nr. 2042/2003) den selben technologischen Standard. Auch die Qualifikation des fliegenden Personals unterliegt in den meisten JAA-Staaten den selben rechtlichen Erfordernissen. Ein wie in den EB dargestelltes Erfordernis der Registrierung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt kann daher nicht erblickt werden.

Aus europarechtlicher Sicht stellt sich die Frage, warum Österreich nicht

1. entweder Luftfahrzeuge im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 2042/2003; oder
2. im Rahmen der Vorschriften des Artikel 8 Abs. (3) der VO (EWG) Nr. 2407/92 bestimmte kurzzeitige Leasingverträge oder außergewöhnliche Umstände

vom Registrierungzwang freistellt.

Außerdem ist auf Artikel 8 Abs. (2) lit. b der VO (EWG) Nr. 2407/92 hinzuweisen, wonach die Umregistrierung dann nicht verlangt werden kann, wenn sie bauliche Veränderungen am Luftfahrzeug erfordert.

Letztlich ist aber darauf hinzuweisen, dass Österreich verpflichtet ist, dem Artikel 8 Abs. (4) der VO (EWG) Nr. 2407/92 gerecht zu werden und die Umregistrierung "unverzüglich" durchzuführen und keine Gebühren zu erheben, die diskriminierend sind. Außerdem ist festzuhalten, dass im Rahmen einer solchen Umregistrierung keine Gebühren für allfällige Einfuhrnachprüfungen verlangt werden dürfen, sondern ausschließlich die mit der Registrierung unmittelbar verbundenen Gebühren.

All diese europarechtlichen Argumente sollten – wenn an der Registrierungspflicht schon festgehalten wird – entsprechend Eingang in den Normtext finden.

Aus der Sicht der Praxis sei erwähnt, dass es in vielen Fällen einem Luftfahrtunternehmen, das erstmals ein Luftfahrzeug anmietet, nicht ersichtlich ist, bei welchem österreichischen Operator das Luftfahrzeug in der Vergangenheit im Einsatz war; geschweige denn ist es einem Luftfahrtunternehmen nicht zuzumuten, die Einsatzzeiten bei österreichischen Operatoren gleichsam zusammenzurechnen um zu ermitteln, ob der interessierende Zeitraum von 12 Monaten überschritten wird oder nicht.

Zu guter Letzt steht die Bestimmung in Konflikt mit der neu zu schaffenden Bestimmung des § 24b LFG. Einerseits soll ein Registrierungzwang postuliert werden wenn das Luftfahrzeug nicht der österreichischen Aufsicht unterliegt, andererseits soll genau diese Aufsicht überbindbar sein. Das Verhältnis der beiden Bestimmungen ist unklar. Wenn Regelungszweck die Vermeidung des Registrierungzwanges des § 15 LFG idF der Novelle 2008 durch die Anwendung der Bestimmungen des § 24b LFG war, dann geht dies aus der Formulierung keiner der beiden Bestimmungen hervor. Fristauslösend für den Registrierungzwang ist der erstmalige Betrieb im Rahmen eines österr. Luftverkehrsunternehmens (ohne Berücksichtigung einer allfälligen Übertragung gem. § 24b). Hier wären entsprechende Klarstellungen zu treffen.

Ad Z 15: Soweit in den EB auf die "Technologien der Zukunft" (offenbar gemeint: so genannte Drohnen) abgestellt wird, sei darauf hingewiesen, dass die derzeit im Einsatz befindlichen zivilen Drohnen allesamt als Luftfahrzeuge und nicht als Luftfahrtgerät behandelt wurden. Dies offensichtlich aus der Überlegung, dass sie "Sachen" (nämlich das jeweilige Überwachungsequipment) fortbewegen und somit unter die Definition "Luftfahrzeug" iSd § 11 Abs. (1) LFG und nicht unter die des Luftfahrtgerätes iSd § 22 LFG fallen.

Ad Z 18: Die Berücksichtigung des Artikel 83bis AIZ wird vom stellungnehmenden Institut ausdrücklich begrüßt. Es wird jedoch angeregt, in der Vorschrift einen Verfahrensablauf zu determinieren, so dass neben der bloßen Möglichkeit der beteiligten Staaten und Behörden auch gesetzlich vorgezeichnet wird, wie der einzelne Luftfahrzeughalter eine solche (zumeist in seinem Interesse gelegenen) Übertragung herbeiführen kann, kann er doch hiernach offensichtlich (?) den Registrierungzwang des § 15 LFG idF der Novelle 2008 vermeiden (zum Verhältnis der beiden Bestimmungen siehe oben zu § 15 LFG; Abschnitt ad Z 9. Und 10.). Darüber hinaus sind Vorkehrungen zu treffen, dass eine solche Übertragung nicht gegen den Willen des Luftfahrzeughalters geschieht, sondern lediglich über dessen Antrag.

Ad Z 19.: Diese Änderung wird ausdrücklich begrüßt und die entsprechende Umsetzung in der ZLPV 2006 erwartet, bedeutet dies doch die Wahrung datenschutzrechtlicher Interessen der Beteiligten. Im Sinne einer erhöhten Verbindlichkeit wäre es aber wünschenswert, wenn der

Weg gegangen wird, dass eine Übermittlung überhaupt nur in bestimmten – gesetzlich vorgesehenen – Fällen zulässig wäre und darüber hinaus untersagt wäre.

Ad Z 20. Und 21.: Die diesbzgl. vorgeschlagene Novellierung wird ausdrücklich abgelehnt. Es gibt klar definierte Regelungen über die von den AMC und AME zu erbringenden Voraussetzungen. Wenn diese Voraussetzungen allerdings vorliegen, müssen die Antragsteller aber einen Rechtsanspruch auf Bestellung haben, widrigenfalls der Behördenwillkür Tür und Tor geöffnet wird. Es ist festzuhalten, dass die notwendigen Vorbereitungen zur Erlangung einer Autorisierung als AME (und noch viel mehr als AMC) erheblicher finanzieller Anstrengungen bedarf. Wenn diese Anstrengungen aber bewältigt werden, darf es nicht die freie Entscheidung der Behörde sein, die Autorisierung auszusprechen oder eben nicht.

Zu der in den EB zitierten Judikatur des VwGH ist anzumerken, dass diese Entscheidung ausdrücklich sagt, dass ein entsprechender Rechtsanspruch "mangels gesetzlicher Regelung" eben nicht bestünde. Im Sinne eines transparenten Autorisierungsverfahrens wäre aber gerade das Gegenteil des nunmehr vorgesehenen Bestimmungsinhaltes – nämlich die Verankerung gerade eines solchen Rechtsanspruches - wünschenswert.

Ad Z 30.: Hinsichtlich des neuerlich vorgenommenen Pauschalverweises auf ein internationales Regelungswerk (hier des Annex 14 zum AIZ) wird die bereits mehrfach geäußerte Kritik wiederholt, wonach ein solcher Verweis einer Kundmachung der entsprechenden Regulative bedarf, um verfassungskonform zu sein. Dies gilt umso mehr, als die Annexe zum AIZ dem Rechtsunterworfenen nur unter erheblicher Kostenbelastung (ca. 1.500,00 EURO für das Jahresabo) zugänglich sind.

Ad Z 34.: Das Gesetz lässt einen eindeutigen Hinweis auf die bei der Verordnung von Sicherheitszonen maßgeblichen Kriterien vermissen. Dies trifft nicht nur die Flughäfen, sondern jetzt auch die betroffenen Flugfelder, für die künftig Instrumentenanflüge vorgesehen werden.

Ad Z 35.: Einerseits wird ausdrücklich begrüßt, dass die Sicherheitszonen-Verordnung in Hinkunft in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen ist; allein dem Autor dieser Zeilen fehlt der entsprechende Glaube. Die Luftfahrtgesetze und –verordnungen der jüngeren Vergangenheit beinhalten immer wieder die Verpflichtung solche Veröffentlichungen in luftfahrtüblicher Weise vorzunehmen; die Realität sieht jedoch anders aus. Beispielsweise sei angeführt, dass es die in der ZLPV 2006 vorgesehenen Kundmachungen bis heute de facto nicht gibt. Nun weitere Ermächtigungen für solche Veröffentlichungen vorzusehen, geht an dieser Realität vorbei. Außerdem ist unklar, wer der Normadressat dieser Veröffentlichungspflicht ist und wie die Veröffentlichung von rechtlich Interessierten auch tatsächlich durchgesetzt werden kann. Ist dies bei Sicherheitszonen auf Grund der Vorschrift des § 90 LFG noch weitgehend unproblematisch, ist dies bei zahlreichen anderen gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungen untragbar.

Ad Z 37.: Generell ist zur Bestimmung des § 91c LFG zu sagen, dass die von den Landeshauptleuten zu erstellenden Verzeichnisse weitgehend nicht existieren, aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt jedoch unbedingt erforderlich sind. Es kommt immer wieder zu meist folgenschweren Kollisionen von Luftfahrzeugen – insbesondere mit Drahtverspannungen -, die bei ordnungsgemäßer Verzeichnung und Erfassung in entsprechenden Navigationsdatenbanken vermeidbar gewesen wären.

Auch wenn es nicht wirklich zum Thema "Luftfahrthindernisse" gehört, so wäre es wünschenswert – und deshalb sei es an dieser Stelle erwähnt – wenn die Landeshauptleute auch für die im Bereich der Länder getroffenen Regelungen hinsichtlich allfälliger Luftraumbeschränkungen verpflichtet würden, entsprechende Verzeichnisse anzufertigen und an die Austro Control zur Veröffentlichung in luftfahrtüblicher Weise zu übermitteln. Relevant sind hier vor allem Luftraumbeschränkungen durch **Naturschutzgebiete** oder **Nationalparks**. Hier herrscht eine völlige Rechtszersplitterung, die es dem einzelnen Luftfahrer nahezu unmöglich macht, sich rechtskonform zu verhalten. Als leuchtendes Beispiel sei der Nationalpark Hohe Tauern genannt, der sich über drei Bundesländer erstreckt. In jedem dieser Bundesländer gelten andere Beschränkungen.

Ad Z 39.: Hier wird – soweit ersichtlich - erstmal im LFG der Begriff der "Luftraumüberwachung" verwendet. Wenn es sich hiebei tatsächlich – wie der Begriff nahelegt – um militärische Anlagen handelt, ist jedoch unklar wodurch sich "ortsfeste Einrichtungen der Luftraumüberwachung" von "ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt" unterscheiden, wird doch die Luftraumüberwachung gem. § 26 Militärbefugnisgesetz ohnehin vom Militär ausgeübt.

Ad Z 40., 41. und 42.: Grundsätzlich wird die Einführung einer entsprechenden rückwirkenden Kennzeichnungsverpflichtung aus der Sicht der Sicherheit der Luftfahrt naturgemäß begrüßt. Es wäre nur gesetzlich Vorkehrung dafür zu treffen, dass den Inhabern solcher Luftfahrthindernisse keine Kosten entstehen, haben sie doch die entsprechenden Luftfahrthindernisse in aller Regel in Übereinstimmung mit der Rechtsordnung errichtet. Ist jedoch die nunmehr zu erlangende Genehmigung und die damit verbundene Kennzeichnung mit erheblichen Kosten für die Inhaber verbunden, so ist damit zu rechnen, dass die Bereitschaft zur Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen zu wünschen übrig lässt, was wiederum negative Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrt hätte.

Ad Z 46. und 55.: Hier wäre ein entsprechend weitergehendes Veröffentlichungsrecht wünschenswert. Nicht nur die Angabe der Adresse, sondern auch sonstiger dem jeweiligen technischen Stand entsprechender Kommunikationsdaten (Telefonnummer, Faxnummer, URL der Unternehmenswebsite sowie eine Email-Adresse), sollte ausdrücklich gestattet sein und es dem Luftverkehrsunternehmen bzw. dem reglementierten Beauftragten ermöglicht werden, sich gegen die Veröffentlichung dieser weitergehenden Daten (also nicht der jetzt vorgesehenen Basisdaten) auszusprechen und solcherart deren Veröffentlichung rechtsverbindlich zu untersagen.

Ad Z 47.: Auch wenn durch die Novelle keine Änderung in der Zuständigkeit für die Erlangung von Vermietungsbewilligungen herbeigeführt wurde, ist doch darauf zu verweisen, dass die Betrauung der Landeshauptleute mit dieser Aufgabe mehr als hinterfragenswert ist. Wie die Praxis zeigt, sind einige Landesregierungen mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben bereits bestens vertraut, wohingegen andere – auf Grund des seltenen Anfalles entsprechender Anträge – jedes Mal "das Rad neu zu erfinden" scheinen. Entsprechend überlange Verfahrensdauern sind die Folge, wobei darauf zu verweisen ist, dass dadurch teures Betriebskapital (in Form angeschaffter Luftfahrzeuge) brachliegt.

Bei der praktischen Durchführung der entsprechenden Verwaltungsverfahren zeigt sich dann, dass oftmals fachlich ungeeignete (weil mit der aktuellen Rechtslage wenig vertraute) Sachverständige betraut werden.

Auch die im Gesetz (§ 117 (1) lit. b LFG) noch immer vorgesehene Bedarfsprüfung ist ein Anachronismus, der im Zuge der nunmehr anstehenden Novelle beseitigt werden könnte.

Ad Z 53.: Hiezu ist zu bemerken, dass der Verweis auf die VO (EWG) Nr. 3922/91 *idFd VO (EG) Nr. 1899/2006* nicht mehr aktuell ist, ist doch der hier interessierende Anhang III zur VO (EWG) Nr. 3922/91 durch die VO (EG) Nr. 8/2008 (ABl. L 10 vom 12.01.2008, S. 1 ff) noch vor ihrem Inkrafttreten im Juli dieses Jahres bereits novelliert worden und ohnehin – auch ohne entsprechenden Verweis im LFG – direkt anzuwenden. Es wird im Übrigen empfohlen an dieser Stelle auch gleich Vorkehrung dafür zu treffen, dass die zukünftigen "EASA-OPS" eine entsprechende gesetzliche Verankerung erfahren, so dass eine nochmalige Novellierung der Bestimmung unterbleiben kann.

Ad Z 65.: Es ist durch einen entsprechenden Verweis sicherzustellen, dass den Auskunftsverpflichteten die Rechte gem. den §§ 49 ff AVG eingeräumt werden. Keinesfalls darf § 141 LFG als lex specialis zu allgemein geltenden Entschlagungsrechten gesehen werden. In der juristischen Praxis hat sich in der Vergangenheit des Öfteren gezeigt, dass manche Organe der Austro Control (offenbar auf Grund der privatrechtlichen Organisationsform) nicht der Tatsache gewahr waren, dass sie behördliche Tätigkeiten ausüben und somit hoheitlich Gesetz vollziehen. Ein solches Defizit ist aber gerade bei der Ausübung von Maßnahmen wie es der neu gefasste § 141 Abs. (6) LFG vorsieht, höchst problematisch.

Ad Z 67.: Das Verhältnis zwischen den §§ 145 und 145a LFG ist unklar. Offenbar soll § 145a nur auf solche Flüge zur Anwendung kommen, welche nicht unter § 145 fallen (arg "mit Ausnahme von Einsatzflügen (§ 145)"). Nun sind aber gerade die im § 145a aufgezählten Fälle ("Identifizierung von Luftfahrzeugen, die im Verdacht stehen, die österreichische Lufthoheit zu verletzen" und "Flüge zur Vorbereitung eines Einsatzes") solche, die auch bereits im § 145 LFG genannt sind. Es ist daher nicht klar, wie die beiden Bestimmungen voneinander abgegrenzt werden können.

Darüber hinaus ist darauf Wert zu legen, dass für den Fall, dass ein Übereinkommen gem. Abs. (4) geschlossen wird, dieses – soweit es Rechte und Pflichten für Zivilluftfahrer beinhaltet – zumindest in luftfahrtüblicher Weise bekannt gemacht wird.

Ad Z 69.: Die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 550, 551 und 552/2004 sowie der VO (EG) Nr. 2096/2005 können von Rechtsunterworfenen gar nicht verletzt werden. Dem entsprechend sind in den genannten Verordnungen auch keine Sanktionserfordernisse – wie etwa in Artikel 9 der VO (EG) Nr. 549/2004 vorgesehen – beinhaltet. Warum diese nun plötzlich auf nationaler Ebene sanktionsbewehrt sein sollen, erschließt sich den begutachtenden Institutionen nicht.

Ad Z 70.: Es ist beinahe als "schlechte österreichische Gewohnheit" zu bezeichnen, dass in Zeiten, in denen die Regierungsparteien 2/3 der Sitze des Parlaments für sich beanspruchen können, reihenweise Gesetze im Verfassungsrang beschlossen werden, die einer Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof nicht standhalten würden. Da sie aber eben im Verfassungsrang stehen,

sind sie einer Überprüfung durch den VfGH entzogen. Diese Vorgangsweise ist unter dem Schlagwort "Missbrauch des Verfassungsrechts" bestens bekannt und wird von Rechtsgelehrten immer wieder massiv kritisiert. Nun soll auch das LFG um eine solche Bestimmung "bereichert" werden. Eine Notwendigkeit hiefür besteht indes überhaupt nicht. Es gibt – soweit bekannt – überhaupt keine Statistik über Verwaltungsstrafverfahren in der Luftfahrt, geschweige denn eine Statistik darüber, wieviele dieser Verfahren aus dem in den EB genannten Grund nicht "erfolgreich" (im Sinne der Behörde) zu Ende gebracht werden können. Es kann sich aber – gemessen an der Zahl der bekannten Rechtsmittelentscheidungen – nur um eine äußerst geringe Anzahl handeln. Auf dieses Problem mit einem derart schwerwiegenden Instrumentarium, wie einer die verfassungsmäßigen Rechte der Bürger beschneidenden Bestimmung zu reagieren, scheint jedoch überspannt zu sein. Bei wirklich schwerwiegenden Verstößen gegen das LFG oder die darauf basierenden Verordnungen (zB Verletzung der Lufthoheit, Missachtung von Luftraumbeschränkungen) war es jedenfalls noch in jedem Fall möglich, den verantwortlichen Piloten zur Verantwortung zu ziehen.

An dieser Stelle ist an die Vernunft der Parlamentarier zu appellieren, nicht mit den sprichwörtlichen Kanonen auf die ebenso sprichwörtlichen Spatzen zu schießen.

Letztlich ist darauf hinzuweisen, dass die Frage, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt verantwortlicher Pilot war, vom Halter eines Luftfahrzeuges überhaupt nicht beantwortet werden kann, da ihm über den gerade in der Kleinluftfahrt oftmals herrschenden häufigen Wechsel des verantwortlichen Piloten im Flug in der Regel keinerlei Informationen vorliegen. Hier von den Piloten zu verlangen, nahezu sekundengenaue Informationen bereitzustellen und diese dem Luftfahrzeughalter mitzuteilen und anschließend vom Luftfahrzeughalter zu verlangen, dass er diese Informationen auch noch im Rahmen der Verfolgungsverjährungsfristen aufbewahrt, ist unrealistisch.

Ad Z 73.: Auch hier ist auf die zur vorherigen Ziffer gemachten Ausführungen hinsichtlich des Missbrauchs des Verfassungsrechtes zu verweisen.

Warum aber die einschlägigen Regulative nicht auf luftfahrtübliche Weise kundgemacht werden, sondern beim BMVIT zur Einsicht aufgelegt werden, ist völlig unklar. Zumal in den EB hinsichtlich der Kundmachung von Sicherheitszonen doch auf die fortschrittliche Publikationsmöglichkeit im Internet verwiesen wird. Gerade die österreichische Verwaltung möchte doch gerne Vorreiter auf dem Gebiet der "elektronischen Verwaltung" sein (und ist es vielfach auch). Aber gerade das Innovationsministerium legt Dokument (zentral in Wien!!!) zur Einsicht auf. Man fühlt sich um Jahrzehnte zurückversetzt.

Ob mit dem Einsichtsrecht im Übrigen ein Recht auf Anfertigung von Abschriften verbunden ist, wird durch das Gesetz nicht geklärt. Und selbst wenn dieses bestünde, stellt sich die Frage, zu welchen Kosten die entsprechenden Abschriften angefertigt werden können.

Ad Z 74.: Grundsätzlich ist gegen die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise in elektronischer Form nichts einzuwenden. § 172a LFG gibt aber der Austro Control die Möglichkeit, sämtliche genannten Publikationsmittel nur mehr in elektronischer Form zu betreiben. Sollte sich die Austro Control in Hinkunft hinsichtlich der Publikation der AIP auf § 172a Abs. (2) LFG stützen wollen, so darf dies nur unter dem Gesichtspunkt erfolgen, dass für Zugänge zu diesem System

kein Entgelt verlangt werden darf (die Kosten der Anfertigung von Ausdrucken liegt ja dann beim Benutzer des Systems; die Kosten des Vertriebes entfallen zur Gänze) und dass Kartenmaterial, das ja ein wesentlicher Bestandteil der AIP ist, auch in Zukunft im Rahmen eines Abonnements bezogen werden kann. Gerade bei Kartenmaterial ist das Risiko, dass auf Grund zu geringer Druckgüte beim einzelnen Benutzer des Systems Informationen verloren gehen, sehr groß und damit die Sicherheit der Luftfahrt massiv gefährdet. Zu denken ist hier insbesondere an die in der AIP veröffentlichten Sichtflugkarten.

Darüber hinaus ist seitens der Austro Control darauf Bedacht zu nehmen, dass die entsprechenden Publikationsmittel als Ganzes ("am Stück") heruntergeladen werden können und nicht in etliche Einzeldateien zerlegt sind.

Bei der Abfassung des § 172a Abs. (2) LFG sollte daher auf diese Bedenken Rücksicht genommen werden.

Das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht und die AOPA Austria bedanken sich für die Möglichkeit eine begutachtende Stellungnahme abgegeben haben zu dürfen und hoffen, dass die Anregungen für die weitere Arbeit am gegenständlichen Gesetzesvorhaben eine Unterstützung waren.

Mit freundlichen Grüßen,

Für das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht
RA Mag. Joachim J. Janezic
(Institutsvorstand)

Für die AOPA Austria
Der Vorstand