



BMVIT - II/L1 Luftfahrtrecht und Flugsicherung
Postfach 3000
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900DW | F +43 (0)5 90 9004030
E verkehrs politik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrs politik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT -58.502/0010-II/L1/2007	Vp 25517/01/08/Dr.An/Kl	4025	25.03.2008
	Dr. Norbert Anton		

Novelle zum Luftfahrtgesetz 2008, Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äußern uns wie folgt:

§ 4 Abs.1 LFG

Hinsichtlich der Ausweitung der Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete sowie Gefahrenggebiete auf das Verbot des Ein- und Ausfluges sowie des Betriebes von Luftfahrzeugen weisen wir darauf hin, dass es in der Vergangenheit mehrmals massive Koordinierungsprobleme zwischen den betroffenen Flugplätzen und dem Militär gegeben hat. Militärische Einschränkungen des Luftraumes werden in der Praxis weitgehend ohne Berücksichtigung insbesondere der wirtschaftlichen Interessen der auf den betroffenen Flugplätzen angesiedelten mechatronischen Wartungsbetriebe vorgenommen. Beispielsweise befinden sich am Flugplatz Wiener Neustadt Ost und am Flugplatz Krems Wartungsbetriebe, die von Kunden angeflogen werden. Weiter sind auch von dort Funktionskontrollflüge als auch Flüge zum Kunden erforderlich. Eine Ausweitung der Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrenggebiete wird daher grundsätzlich abgelehnt. Jedenfalls muss bei der Erlassung derartiger Einschränkungen ein Konsultationsprozess zwischen dem Militär und den betroffenen Flugplätzen stattfinden.

§ 5 Abs.5

In diesem Zusammenhang erscheint die - allerdings auch jetzt so geregelte - Frist von höchstens zwei Wochen für Luftraumbeschränkungsgebiete überhöht und sollte daher auf eine Woche verkürzt werden.

§ 15 LFG

Wir sprechen uns ausdrücklich gegen die in den Z 9 und 10 des Gesetzesentwurfes geplante Novellierung des § 15 LFG aus.

Ein österreichischer Flugrettungsverein setzt halbjährlich alternierend mit einem deutschen Verein einen Notarzthubschrauber mit deutscher Registrierung ein. Dies hat sich in der Vergangenheit bewährt und es wurde mit den jeweils zuständigen Behörden ein Weg gefunden,

den Prozess der Übergabe/Übernahme des Hubschraubers und dessen Eingliederung in den Flugbetrieb des österreichischen Vereins bzw. Rückeingliederung in den deutschen Verein im Hinblick auf die Sicherheit der Luftfahrt absolut unbedenklich durchzuführen. Bisher wurde der gegenständliche Hubschrauber bereits im Rahmen dreier halbjährlicher Perioden im Flugbetrieb eingesetzt.

Die nunmehr vorgesehene Regelung der Durchrechnung aller Verwendungszeiten durch einen österreichischen Luftfahrzeughalter würde diesen halbjährlichen Einsatz durch den österreichischen Verein nur mehr ein weiteres Mal ermöglichen.

Zudem bezweifeln wir die vorgesehene Regelung

1. im Hinblick auf die voranschreitende Harmonisierung durch Europarecht:

In den letzten Jahren (beginnend mit dem so genannten „dritten Liberalisierungspaket“ der Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1992) ist das Luftfahrtrecht zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten weitestgehend harmonisiert worden. Diese Harmonisierung führte zur Gründung der EASA und Europäisierung des gesamten Rechts der Luftfahrzeugtechnik. Seit Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 2042/2003 und der ZLLV 2005 wird der gesamte Bereich der Luftfahrzeugtechnik (betreffend der hier relevanten Arten von Luftfahrzeugen) durch einheitliches Europarecht geregelt. Das Niveau der technischen Sicherheit ist daher in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gleich hoch. Mit 28.09.2008 tritt die VO (EG) Nr. 2042/2003 endgültig in ihre Vollanwendung. Sämtliche national vorgesehenen Übergangsregelungen treten außer Kraft. Aber auch vom Standpunkt des Flugbetriebsrechts für Flächenflugzeuge wird nunmehr (mit 16.07.2008 - Stichtag des Inkrafttretens der OPS 1 (Anhang III zur VO (EWG) Nr. 3922/9) - das Recht aller Mitgliedstaaten harmonisiert.

Eine verbindliche Regelung des Flugbetriebsrechts für den Bereich der Helikopter ist nur mehr eine Frage der Zeit und wird spätestens mit der Regelung auch dieses Bereiches durch die EASA aktuell (siehe diesbezüglich auch den Gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 16/2007 vom 15. Oktober 2007, ABl. C 277E vom 20.11.2007, S. 8-53).

Gleiches gilt für den Bereich der Lizenzierung der Piloten. Auch in diesem Bereich ist es nur mehr eine Frage der Zeit, bis letztlich alle Kompetenzen bei der EASA liegen werden. Im Übrigen wäre dieser Rechtsbereich durch JAR-FCL 2 ja ohnehin bereits zwischen den JAA Mitgliedstaaten weitestgehend angeglichen, wenn Österreich nicht bei der entsprechenden Implementierung säumig wäre.

(Das Inkrafttreten der "EASA-OPS" und "EASA-FCL" wurde für das Jahr 2009 ins Auge gefasst.)

Letztlich ist es absehbar, dass ein einheitliches europäisches Luftfahrzeugregister geschaffen wird.

Die Novellierung des § 15 LFG wird in den Erläuterungen als unabdingbar für die Sicherheit der Luftfahrt bezeichnet. Aus den dargestellten Gründen der weitestgehenden Harmonisierung sämtlicher relevanter Rechtsvorschriften kann diesem Argument - zumindest für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union - nicht gefolgt werden. Wir regen daher an, in der Novellierung vorzusehen, Luftfahrzeuge, welche in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingetragen sind, aus dem sachlichen Anwendungsbereich der Vorschrift überhaupt auszunehmen.

2. im Hinblick auf § 24b Luftfahrtgesetz

Die Regelung des § 15 LFG ist gerade im Zusammenhang mit der Neuimplementierung des § 24b in das LFG besonders fragwürdig. Durch diese Bestimmung wird die Möglichkeit eröffnet, ein Luftfahrzeug der Aufsicht eines anderen ICAO-Mitgliedstaates zu unterstellen. Schließen beispielsweise die Republik Österreich und die Bundesrepublik Deutschland einen

entsprechenden Rahmenvertrag ab und wird (beispielsweise) das oben erwähnte Luftfahrzeug der Aufsicht der österreichischen Behörden unterstellt, müsste es unter Berücksichtigung des § 15 LFG dennoch nach spätestens 12 oder 24 Monaten in Österreich registriert werden.

Die beiden Regelungen sind daher nicht konsistent: stellt die eine Regelung auf einen "Zeitraum seit der erstmaligen Verwendung" (§ 15 LFG) ab, nimmt die andere Bezug auf ein bestehendes Aufsichtsrecht.

Allgemein wird zu § 24b LFG noch angemerkt, dass kein Verfahren vorgesehen wurde, wie die beteiligten Luftfahrzeughalter, die die Zuständigkeit der Aufsicht über ein Luftfahrzeug der Zuständigkeit einer anderen Behörde unterstellen möchten, vorzugehen haben bzw. welche Voraussetzungen für eine solche Übertragung allenfalls gegeben sein müssen. Hier vom Ermessen der beteiligten Behörden abhängig zu sein, ist problematisch. Insbesondere wenn man bedenkt, dass der Nicht-Einsatz von Luftfahrzeugen den beteiligten Haltern sehr viel Geld kostet und es für sie offensichtlich keine Möglichkeit gibt, das entsprechende Verfahren - weder inhaltlich, noch im Hinblick auf seine Dauer - zu beeinflussen.

3. Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft

Eine Regelung wie § 15 LFG ist - soweit ersichtlich - anderen Rechtsordnungen fremd. Diese sehen offensichtlich keine Notwendigkeit, einen ähnlichen Registrierungszwang vorzusehen. Vor dem Hintergrund, dass die Umregistrierung eines Luftfahrzeuges mehrere tausend EURO kostet, entsteht durch die geplante Regelung ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für inländische Luftfahrtunternehmen, die ausländisch registrierte Luftfahrzeuge einsetzen möchten, gegenüber ausländischen Luftfahrtunternehmen, die österreichische (oder sonst jeweils fremdregistrierte) Luftfahrzeuge einsetzen möchten.

Nicht zuletzt stellt sich die Frage, ob im Falle eines Luftfahrzeuges, welches in einem Mitgliedstaat der EU registriert ist (und auf das daher weitestgehend gleiche Rechtsvorschriften zur Anwendung gelangen; s. o.) ein solcher Registrierungszwang nicht mit der Freiheit eines Unternehmers kollidiert, seine Betriebsmittel im Rahmen des freien Warenverkehrs aus anderen Mitgliedstaaten zu beziehen, sei es auch nur wie im gegenständlichen Fall durch Anmietung.

4. im Hinblick auf den unklaren Anwendungsbereich

Es ist nicht ersichtlich, wann die gegenständliche Bestimmung eigentlich zur Anwendung kommt, was an ihrer Formulierung liegt:

§ 15 Absatz 5 nimmt keinen Bezug mehr auf die Verwendung eines Luftfahrzeuges im Rahmen eines Luftverkehrsunternehmens (wie zuvor Abs (3)), sondern stellt ausschließlich auf die Verwendung durch einen Luftfahrzeughalter ab, der der inländischen Aufsicht unterliegt. Die an sich ursprünglich nach Abs 1 ausgelöste und in weiterer Folge gehemmte Frist läuft daher auch weiter, wenn das Luftfahrzeug außerhalb eines Luftverkehrsunternehmens - z.B. in einer österreichischen Zivilluftfahrerschule - eingesetzt wird, da diese unzweifelhaft der Aufsicht der österreichischen Luftfahrtbehörden unterliegt.

5. Im Hinblick auf die fehlende Praxisnähe der Bestimmung

Vor der Anmietung eines Luftfahrzeuges durch ein österreichisches Luftverkehrsunternehmen (oder durch jeden anderen LFZ-Halter) müsste dieses bei konsequenter Auslegung des § 15 LFG Nachforschungen dahingehend betreiben, wie lange das gegenständliche Luftfahrzeug bereits in Österreich im Einsatz war. Dies aber vor allem nicht nur im Hinblick auf die Verwendung in inländischen Luftverkehrsunternehmen, sondern darüber hinaus - nach erstmaliger Verwendung im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens (und somit Fristauslösung) - im Rahmen des Betriebes durch jeglichen inländischen Luftfahrzeughalter.

Ein an einer Anmietung interessierter österreichischer Luftfahrzeughalter müsste aber dazu erst wissen, welche vorangegangenen Halter einer Aufsicht durch inländische Behörden zum Zeitpunkt der Anmietung durch diese unterlegen sind.

Da nicht anzunehmen ist, dass die österreichische Behörden hier eine Art Register betreiben möchte, im Rahmen dessen die "inländischen Einsatzzeiträume" abgefragt werden können, wäre es erforderlich, sämtliche Vornutzungen der in Frage stehenden Luftfahrzeuge zu hinterfragen. Da aber auch keine Übergangsfristen vorgesehen sind, kann sich diese Nachforschungs- und Nachrechnungsfrist über Jahre und Jahrzehnte in die Vergangenheit erstrecken.

Selbst für den Fall, dass die zu Punkt 4 geäußerte Kritik Auswirkungen dahingehend findet, dass nicht mehr auf das Verwenden im Rahmen des Betriebes eines der inländischen Behördenaufsicht unterliegenden Luftfahrzeughalters, sondern nur mehr auf den Betrieb im Rahmen inländischer Luftverkehrsunternehmen Bezug genommen wird, ist die Bestimmung aus folgender Überlegung nicht einhaltbar: viele Luftverkehrsunternehmen sind parallel Zivilluftfahrerschulen. Wenn nun nur solche Zeiten dem Fristenlauf hinzuzählen, bei denen das Luftfahrzeug im Rahmen des Luftverkehrsunternehmens eingesetzt war, solche der Zivilluftfahrerschule nicht, müsste ein an einer Anmietung interessierter Luftfahrzeughalter diese Zeiten auch noch auseinanderrechnen. Dies bedeutet, dass nicht nur die Person des Vormieters, sondern auch die Art der Verwendung des Luftfahrzeuges beim Vermieter zu hinterfragen ist. Womit sich dann letztlich die Frage, wie diese Zeiten zu rechnen sind, erhebt.

Wenn daher an der Bestimmung festgehalten wird, sind hier einige klarstellende Regelungen zu treffen, um Rechtsunsicherheit zu vermeiden.

Formulierungsvorschlag:

"(3) Wird ein Luftfahrzeug, das nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat registriert ist, im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens eingesetzt, so ist es spätestens 12 Monate nach seiner erstmaligen Verwendung in das österreichische Luftfahrzeugregister einzutragen."

(4) [unverändert]

"(5) Das Datum der erstmaligen Verwendung gemäß Abs 3 bleibt auch bei einem Wechsel des das Luftfahrzeug betreibenden Luftverkehrsunternehmens unverändert. Die in Abs 3 und 4 genannten Fristen werden für den Zeitraum der Verwendung durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, gehemmt und laufen bei erneuter Verwendung des Luftfahrzeuges durch ein inländisches Luftverkehrsunternehmen weiter."

§ 16 Abs 1 und Abs 2 Z 1 LFG

Gemäß dieser Bestimmung ist nur der Halter in das Luftfahrzeugregister einzutragen. Aus der Praxis ergibt sich das Problem, dass das österreichische Luftfahrzeugregister ein Verwaltungsregister darstellt und dingliche Rechte somit aus diesem Register nicht abgeleitet werden können. Es würde eine wesentliche Erleichterung für die Finanzierung von Luftfahrzeugen und Absicherung der finanzierenden Stellen bedeuten, wenn der Eigentümer in das Luftfahrzeugregister eingetragen wird. Dies spielt beim gutgläubigen Erwerb gemäß § 367 ABGB eine wesentliche Rolle. Es kann sich nämlich ein Erwerber vom Nichteigentümer nicht auf Gutgläubigkeit berufen, wenn eine andere Person als der Verkäufer im Luftfahrzeugregister als Eigentümer vermerkt ist. In einem solchen Fall trifft den Käufer eine entsprechende Überprüfungspflicht. Dass die Publizität eine besondere Rolle spielt, ersieht man auch daraus,

dass finanzierende Banken verlangen, dass in Luftfahrzeugen an sichtbaren Stellen Plaketten angebracht werden, aus denen sich der Eigentümer entnehmen lässt.

§ 34 Abs 1 LFG

Unter diesem Punkt wird eine Verordnungsermächtigung normiert. Es wäre legislativ wesentlich einfacher, wäre die flugmedizinische Stelle verpflichtet, das Tauglichkeitszeugnis oder die im Tauglichkeitszeugnis befindlichen Daten an die zuständige Behörde zu übermitteln. Eine generelle Übermittlung der Untersuchungsergebnisse soll unserer Ansicht jedoch unterbleiben. Die Aero Medical Section kann in Wahrnehmung ihrer Überwachungspflicht Stichproben vornehmen oder die Untersuchungsergebnisse dann anfordern, wenn dies aus besonderen Gründen erforderlich ist. Dies könnte zum Beispiel dann der Fall sein, wenn der Verdacht besteht, dass bei der Untersuchung ein Fehler unterlaufen ist oder eine nachträgliche Verschlechterung des Gesundheitszustandes eingetreten ist.

§ 34 Abs 4 LFG

Diese Bestimmung wäre dahingehend zu ergänzen, dass zumindest eine flächendeckende Versorgung mit Fliegerärzten gegeben sein muss, um Engpässe auf diesem Gebiet zu vermeiden.

§ 71 Abs 3 LFG

Ausdrücklich befürwortet wird die Möglichkeit eines vereinfachten Verfahrens bei der Übertragung der Zivilflugplatz-Bewilligung auf einen anderen Zivilflugplatzhalter, sofern der Betriebsumfang nicht erweitert wird.

§ 86 Abs 1 LFG

In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird ausgeführt, dass mit der Umformulierung keine inhaltliche Änderung verbunden ist. Bisher musste von der Behörde nur eine Bewilligung für die Errichtung und die Erweiterung eines Luftfahrthindernisses in einer Sicherheitszone eingeholt werden. Dies wird aber inhaltlich insofern erweitert, als nunmehr auch für Änderungen an Luftfahrthindernissen eine Bewilligung vorliegen muss. Damit ist - im Unterschied zur bisherigen Rechtslage - z.B. auch für einen Rück-/Abbau eines Luftfahrthindernisses eine Bewilligung erforderlich. Wir schlagen daher vor, diese Diskrepanz zwischen Gesetzestext und Erläuterungen insofern aufzulösen, als es tatsächlich zu keiner inhaltlichen Änderung kommt. Es wäre jedenfalls auch unter dem angestrebten Gesichtspunkt einer Verfahrensvereinfachung nicht einsichtig, weshalb für den Rückbau oder sogar Abbau eines Luftfahrthindernisses eine Bewilligung erforderlich wäre. Diese terminologische Erweiterung um „Änderungen“ zieht sich im Übrigen durch sämtliche nachfolgende Bestimmungen.

§ 86 Abs 2 LFG

Mit dieser Ergänzung wird neu vorgeschrieben, dass für Flugfelder mit Instrumentenflugbetrieb auf jeden Fall eine Sicherheitszone festzulegen ist. Wir weisen darauf hin, dass bei Erlass der jeweiligen Sicherheitszonenverordnung jedenfalls auf die besonderen Gegebenheiten eines Flugfeldes (hinsichtlich Umfang etc.) im Unterschied zu einem Flugplatz Rücksicht genommen werden muss.

§ 95 LFG

Diese Bestimmung normiert, dass sich die Kennzeichnungspflicht von Luftfahrthindernissen auch auf Luftfahrthindernisse bezieht, die vor dem 1. Juli 1994 errichtet wurden. Ein allfälliger entgegenstehender Bescheidspruch wäre nicht mehr anzuwenden. Mit dieser Bestimmung wird rückwirkend in rechtskräftige Bescheide eingegriffen und wird diese daher abgelehnt.

§ 96a LFG

Diese Bestimmung sieht im Zusammenhang mit der Bewilligung von Luftfahrthindernissen ebenfalls die Möglichkeit vor, die Sach- und Rechtslage rückwirkend zu ändern, indem die Behörde ermächtigt wird, nachträglich zusätzliche oder überhaupt andere Auflagen zu den bereits bestehenden Auflagen vorzuschreiben. Der Gesetzgeber ist sich offenbar selbst der verfassungsrechtlichen Problematik dieser Bestimmung bewusst, da er diese Bestimmung insofern „abzuschwächen“ versucht, indem er normiert, dass dies nur „mit möglichster Schonung erworbener Rechte“ erfolgen darf. Unserer Ansicht wäre diese Bestimmung zu streichen.

Die §§ 95 und 96a im vorgeschlagenen Entwurf sind daher aus unserer Sicht aufgrund ihrer rechtskraftdurchbrechenden Wirkung problematisch.

§ 116 Abs 1 LFG

Hänge-, Paragleiter und Fallschirme finden hauptsächlich als „Flugsportgeräte“ zur Ausübung des Flugsportes Verwendung. Die Vermietung bzw. der Verleih erfolgt dazu in der Regel über Flugschulen, Flugsportclubs, den Fachhandel und den Herstellungsbetrieben und ist ähnlich dem Sportartikelverleih, wie etwa dem Schi-, Fahrrad- oder Bootsverleih, zu beurteilen.

Weder in Deutschland noch in der Schweiz ist eine Regelung in Kraft, mit welcher die gewerbliche Vermietung von Hänge- und Paragleiter oder Fallschirmen einer luftfahrtrechtlichen Bewilligung unterworfen ist.

Die luftfahrtrechtlich normierte Haftung des Halters bleibt unberührt, ebenso wie allfällige gewerberechtliche Bestimmungen bezüglich einer gewerbsmäßigen Tätigkeit.

Formulierungsvorschlag:

„Die gewerbsmäßige Vermietung von Zivilluftfahrzeugen darf nur mit einer Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden (Vermietungsbewilligung). Die gewerbsmäßige Vermietung von Hänge- und Paragleiter und Fallschirmen ist davon ausgenommen. § 103 ist sinngemäß anzuwenden.“

§ 120 Abs 2 LFG

Es könnte eine wesentlich größere Flexibilität erreicht werden, wenn auch andere Dienstleister zur Durchführung von Flugverkehrsdiensten auf Flughäfen benannt werden können.

§ 169 Abs 5 LFG

Hier mit soll eine Bestimmung ähnlich dem § 103 Abs 2 KFG eingeführt werden. Es ist zu berücksichtigen, dass sich Piloten selbst bezichtigen müssten und dadurch verfassungsmäßig gewährleistete Rechte beeinträchtigt würden. Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass es in der Vergangenheit darum gegangen ist, dass Flugplatzgegner mittels Feldstecher

Flugzeugkennzeichen ermittelt haben, um diese für Anzeige zu verwenden. Weiters können An- und Abflugrouten nicht auf Meter genau befliegen werden. Mit der Einführung dieser Bestimmung würden Verwaltungsstrafverfahren - durch Flugplatzgegner eingeleitet - ausufern. Im Falle von gerichtlichen Strafverfahren hat die Ermittlung von Piloten bisher keine Probleme gebracht.

Anlässlich der Novellierung des LFG erlauben wir uns zusätzlich folgende Änderungen und damit verbundene Formulierungsvorschläge einzubringen:

§ 18 Abs 1 LFG

Hänge-, Paragleiter und Fallschirme finden hauptsächlich als „Flugsportgeräte“ zur Ausübung des Flugsportes Verwendung. Jährlich werden etwa 1 Million Flüge mit Hänge- und Paragleiter in Österreich durchgeführt, der Großteil davon durch ausländische Flugsportler bzw. Flugsportgäste mit positiven Auswirkungen auf den Tourismus.

Eine Verpflichtung „ausländische Flugsportgeräte“ an eine luftfahrtbehördliche Zulassungen bzw. an ein formelles Anerkennungsverfahren zu binden, scheint schon im Hinblick auf die vielen und seit Jahrzehnten von Ausländern mit ausländischen Geräten in Österreich durchgeführten Flüge nicht erforderlich, wenn eine solche Bewilligung nicht einem Verbot gleichkommen soll. Das könnte wohl keinesfalls im Interesse der heimischen Wirtschaft sein.

Der bürokratische Aufwand für formelle Anerkennungen tausender Flugsport-Touristen erscheint somit nicht sinnvoll und wäre ohnehin aus bürokratischer Sicht nicht zu bewältigen. Festzuhalten ist hier, dass in keinem anderen Land die Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme einer so strengen luftfahrtrechtlichen (behördlichen) Zulassung wie in Österreich unterworfen sind, womit ein Anerkennungsverfahren in der Praxis ohnehin kaum möglich wäre.

Seit geraumer Zeit wird durch den „Erlass des Bundesministeriums für Verkehr/Oberste Zivilluftfahrtbehörde über Hängegleiter und Paragleiter“ (vom 24. September 1974, ZL 38.570/23-I/6-74, in der Fassung vom 27. Oktober 1997, GZ. 58.534/4-Z7/97) die Verwendung von Hänge- und Paragleitern praktikabel und wie folgt geregelt:

„Nicht erforderlich erscheint es nach dem derzeitigen Stand, Veranstaltungsbewilligungen an Zivilluftfahrt-Personalberechtigungen und luftfahrtbehördliche Zulassungen der Geräte zu binden, praktisch wäre dies im Hinblick auf die allfällige Beteiligung von Ausländern mit ausländischen Geräten kaum möglich, wenn die Bewilligung nicht einem Verbot gleichkommen soll (die Veranstaltungsbewilligung wird eine generelle Außenabflugbewilligung mit umfassen).“

„Zulassungen ausländischer Behörden oder von solchen anerkannte Zulassungen für ein- und zweisitzige Hänge- bzw. Paragleiter sind ohne weiteres anzuerkennen. Ansonsten kommen primär Musterprüfungen in Betracht (auf Grund deren dann alle entsprechenden Geräte ohne Einzelprüfung zugelassen werden bzw. als zugelassen gelten können). Hauptzweck der luftfahrtbehördlichen Zulassung ist die Vorschreibung bzw. Ermöglichung einer Haftpflichtversicherung (siehe Punkt 2.2.5.2) und die Statuierung der Halterverantwortlichkeit.“

Die nachstehende Ergänzung soll die Erlass-Regelung im Gesetz darstellen.

Formulierungsvorschlag für die Einfügung einer Ziffer 3:

“3. „... es sich um Hänge- oder Paragleiter oder Fallschirme handelt und die Voraussetzungen des Abs 2 Z 2 gegeben sind.“

§ 40 LFG Anerkennung ausländischer Erlaubnisse

Alle unter § 18 LFG angeführten Argumente bezüglich der Anerkennung ausländischer Zulassungen gelten sinngemäß auch für die Anerkennung ausländischer Erlaubnisse. Auch hier wäre die o.a. Ergänzung als Legitimierung der praktikablen Anwendung sinnvoll.

Formulierungsvorschlag für eine Ziffer 3:

- (1) *Unbeschadet der Bestimmung des § 41 berechtigen ausländische Erlaubnisse zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten in Österreich, wenn*
1. *die ausländische Erlaubnis von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder*
 2. *die ausländische Erlaubnis auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt.*
 3. *es sich um Erlaubnisse für Hänge- oder Paragleiter handelt und die Voraussetzungen des Abs 2 Z 1 und 2 gegeben sind."*

§ 126 LFG

Hänge-, Paragleiter und Fallschirme finden hauptsächlich als Flugsportgeräte zur Ausübung des Flugsportes Verwendung. Wettbewerbe und vor allem Schauvorstellungen erfolgen regelmäßig in Flugschulen, Flugsportclubs und im Interesse der Tourismuswirtschaft. Es handelt sich dabei in der Regel um lokale Sportveranstaltungen.

EU weit - auch nicht in Deutschland - ist eine Regelung in Kraft, mit welcher die Veranstaltungen von Hänge- und Paragleiter oder Fallschirmen einer luftfahrtrechtlichen Veranstaltungsbewilligung unterworfen sind!

Die luftfahrtrechtlich normierte Haftung der Teilnehmer bleibt ebenso unberührt, wie die des Veranstalters nach den jeweiligen Bestimmungen des Veranstaltungsgesetzes, weshalb auf kommunaler Ebene ohnehin Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden müssen. Eine Doppelgleisigkeit von Veranstaltungsbewilligungen erscheint nicht sinnvoll.

Formulierungsvorschlag:

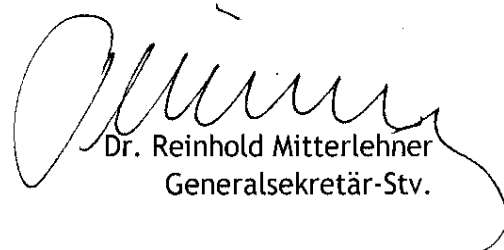
"(1) Wettbewerbe oder Schauvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden. **Veranstaltungen mit Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirmen sind davon ausgenommen.**"

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.