

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
zH Herrn MR Dr. Karl Prachner  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Graz, am 04.02.2013

per Mail an: [karl.prachner@bmvit.gv.at](mailto:karl.prachner@bmvit.gv.at); [katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at](mailto:katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at)  
ergeht gleichzeitig per Mail an: [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

**Gemeinsame Begutachtung des Entwurfes zur Novelle des Luftfahrtgesetzes durch das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht, das Institut für Völkerrecht der Universität Linz sowie die AOPA Austria**  
GZ. BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012

Sehr geehrter Herr Dr. Prachner,  
sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher,

in der Beilage übermitteln wir Ihnen die gemeinsame Begutachtung des Entwurfes zur Novellierung des Luftfahrtgesetzes durch **Herrn RA Mag. Joachim J. Janezic**, Vorstand des Instituts für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht, durch **Herrn Univ.-Prof. Dr. Sigmar Stadlmeier**, Vorstand des Instituts für Völkerrecht der Universität Linz sowie die **AOPA Austria**.

**Zu § 7 LFG (ohne Bezug auf den Entwurf):**

Es sollte erwogen werden, dass auch die Erprobung bzw. das Üben mit unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 2 (uU auch der Klasse 1 bzw. mit Flugmodellen) im Text der Abs. 1 und 2 Berücksichtigung findet.

**Zu § 7 Abs. 5 LFG (Z 9 des Entwurfes):**

Sollte mit der Bestimmung ein "Abtausch" der Kundmachung der jeweiligen Verordnung im Bundesgesetzblatt gegenüber einer Verordnung in luftfahrtüblicher Weise angestrebt sein, so ergibt sich dies weder aus dem vorgeschlagenen Normtext noch aus der bezughabenden Bestimmung des § 172a LFG. Dies wäre daher klarer hervorzuheben (wie bspw. in Artikel 49 Abs. 2 B-VG).

Darüber hinaus ist in einem solchen Fall eine Verpflichtung zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise und nicht bloß eine diesbzgl. Kann-Bestimmung vorzusehen, so dass die Kundmachung in mindestens einem Organ verpflichtend zu erfolgen hat.

Problematisch erscheint aber auch, dass Verordnungsgeber im Sinne des § 7 Abs. 3 und 4 jeweils das BMVIT bzw. das BMLVS sind, diese jedoch über kein eigenes Kundmachungsorgan verfügen, sodass explizit vorgesehen werden müsste, dass die Austro Control (als "Medieninhaber") diese Kundmachung vorzunehmen hat.

Siehe zu den letzten beiden Punkten auch die Anmerkungen zu § 172 LFG.

#### **Zu § 8 Abs. 1 LFG (Z 10 des Entwurfes):**

Hiezu sind zweierlei Dinge anzuregen:

1. Wenn man schon dem Konzept der Krankenhaus-Landeplätze iSd neuen § 84a LFG anhängt, sollten von der Verordnungsermächtigung des Abs. 1 nicht nur Flugfelder, sondern eben auch diese Krankenhaus-Landeplätze umfasst sein.

2. Darüber hinaus sollte die Bestimmung dahingehend formuliert werden, dass auch bei einem Aussetzen des Schengener Übereinkommens (etwa im Zuge von Großveranstaltungen wie der Fußball-EM oder diversen politischen Veranstaltungen etc...) die Bestimmungen des § 8 Abs. 1 nicht zur Anwendung gelangen. Die derzeitige Formulierung stellt auf § 1 Abs. 6 GreKoG ab, die wiederum auf solche Staaten Bezug nimmt, für die das Beitrittsübereinkommen Österreichs "in Kraft gesetzt ist". Der derzeitige Wortlaut des § 8 Abs. 1 LFG könnte daher so interpretiert werden, dass das Aussetzen des SDÜ ein außer Kraft Setzen des Beitrittsübereinkommens bedeutet. Da aber gerade die oben genannten Veranstaltungen dazu führen, dass grenzüberschreitende Ambulanz- und Rettungsflüge in vermehrter Anzahl durchgeführt werden müssen, sollte hierauf in der Formulierung des § 8 Abs. 1 LFG Bedacht genommen werden.

#### **Zu § 8 Abs. 4 LFG (Z 10 des Entwurfes):**

Zur Verwendung des – eigentlich im LFG ausgeschlossenen - Begriffes "ausländisches Militärluftfahrzeug" im LFG siehe die diesbzgl. allgemeinen Anmerkungen am Ende dieser Stellungnahme (dort Z 2).

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass das BMLVS über keine Publikationsmittel verfügt. um Kundmachungen in luftfahrtüblicher Weise vorzunehmen (siehe dazu auch die Anmerkung zu § 172a LFG).

**Zu § 9 Abs. 1 und 2 LFG (Z 11 und 12 des Entwurfes):**

Zu den Krankenhauslandeplätzen vgl. die Stellungnahme zu § 84a LFG (Z 71 des Entwurfes).

Darüber hinaus muss für zivile Luftfahrtveranstaltungen iSd § 126 LFG eine Ausnahme von der (ausschließlichen) Antragslegitimation des Luftfahrzeughalters geschaffen werden, da sonst solche Veranstaltungen unnotwendigerweise zum Gegenstand vieler einzelner Bewilligungsverfahren (samt dem damit verbundenen Gebührenaufwand) werden. Stattdessen sollte im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen die Antragslegitimation beim Veranstalter liegen, der – wie bisher – im Rahmen des Antrages einer Bewilligung der Veranstaltung gem. § 126 LFG auch einen Antrag auf Außenlandebewilligung einbringt und in diesem Antrag die Registrierungen sämtlicher eingesetzter Luftfahrzeuge aufnimmt.

**Zu § 10 Abs. 1 Z 4 LFG (Z 16 des Entwurfes):**

Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob (in Hinkunft gem. § 10 Abs. 1 Z 4 bewilligungspflichtige) Außenabflüge mit Hänge- und Paragleitern, die für die entgeltliche Beförderung von Personen oder die Ausbildung betrieben werden, tatsächlich ein derart höheres Sicherheitsbedürfnis besteht, als für (auch in Hinkunft gem. § 10 Abs. 1 Z 3 bewilligungsfreie) Außenlandungen.

Aus Sicht der begutachtenden Institutionen wäre es wohl sinnvoller, diese Bewilligungspflicht für Außenabflüge entfallen zu lassen und die Start- und Landeplätze (und somit die Bewilligung für Außenabflüge und –landungen) für gewerblich oder im Rahmen der Ausbildung eingesetzte Hänge- und Paragleiter im Zuge der Zulassung des Luftbeförderungsunternehmens bzw. der Zivilluftfahrerschule zu regeln. Dort könnte dann auch ein System für die Risikoevaluierung zusätzlicher – von der jeweiligen ursprünglichen Zulassung nicht umfasster - Abflug- und Landeplätze implementiert werden, so dass es dem jeweiligen Luftbeförderungsunternehmen bzw. der jeweiligen Zivilluftfahrerschule obliegt, im Rahmen dieser festgelegten und genehmigten Verfahren neue Abflug- und Landeplätze in ihr Angebot aufzunehmen.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Außenabflugbewilligung an den jeweiligen Gleitschirm gebunden ist. Für ein Luftbeförderungsunternehmen oder eine Zivilluftfahrerschule bedeutet dies, dass sie für jeden Gleitschirm eine eigene Außenabflugbewilligung einzuholen hätte. Dies stellt ein enormes bürokratisches Unterfangen dar, muss man doch wissen, dass die Gleitschirme oftmals gewechselt (im Sinne von weiterverkauft) werden.

Aber auch in Zivilluftfahrerschulen kommen Schüler oftmals mit ihrem eigenen Gleitschirm zur Ausbildung um (sinnvollerweise!) auf ihrem eigenen Gleitschirm fliegen zu lernen. Nun müsste man den Flugschüler wohl dazu verhalten, sich selbst um die entsprechende Außenabflugbewilligung zu bemühen, wobei er diese voraussichtlich (mangels fachlicher Befähigung nicht erlangen wird können).

Es werden durch diese Bestimmungen sohin insgesamt bürokratische Schritte notwendig, die die Sicherheit der Luftfahrt nicht zu heben geeignet sind, im schlimmsten Fall dieser sogar abträglich sind, weil es dem Schüler nicht ermöglicht wird, auf seinem eigenen Gleitschirm fliegen zu lernen.

Letztlich ist auch festzuhalten, dass in keinem anderen Land der Europäischen Union ein derartiges Bewilligungserfordernis besteht. Da aber viele Luftsport-Touristen zur Ausübung ihres Sportes bzw. zur Absolvierung einschlägiger Ausbildungen nach Österreich kommen (dies in der Erwartungshaltung, es bestünde – wie in ihrem Heimatland - keine wie auch immer geartete Bewilligungspflicht) werden diese zwangsläufig mit Verwaltungsstrafen zu belegen sein. Ob dies dem Tourismus-Standort Österreich zuträglich ist, darf bezweifelt werden.

Begründet wird diese Regelung mit dem angeblich höheren Sicherheitsbedürfnis. Nun wird diesem aber ohnehin bereits dadurch entsprochen, dass die Unternehmen bzw. die Zivilluftfahrerschulen bewilligungspflichtig sind und auch an das Personal erhöhte Anforderungen gestellt werden. Dass eine solch erhöhtes Sicherheitsbedürfnis überhaupt besteht, wird vom BMVIT jedoch bloß behauptet, nicht jedoch im Sinne eines "Risk Based Approach" mit Zahlen unterlegt.

Dass mit dieser Bewilligungspflicht ein erheblicher finanzieller Aufwand einhergeht, braucht nicht gesondert betont zu werden: wenn jede denkbare Gleitschirm/Wiesen-Kombination für sich bewilligungspflichtig wird, ergibt dies tausende erforderliche Einzelbewilligungen. In diesem Sinne sind die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen, wonach diese Novelle keine finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Unternehmen hätte, nicht zutreffend. Sie sind sogar – legt man die geltenden Gebührensätze zu Grunde - in ganz erheblichem Umfang nachteilig.

#### **Zu § 10a LFG (Z 18 des Entwurfes):**

Wenn mit dieser (aus § 9 Abs. 5 umgegliederten) Formulierung erreicht werden soll, dass Absprünge aus Luftfahrzeugen nur aus einer Mindestflughöhe von 600m erfolgen dürfen, müsste die Bestimmung in ihrem Wortlaut anders gefasst werden (zB "Zivile Fallschirmabsprünge aus Luftfahrzeugen dürfen nur aus einer Mindesthöhe ....").

Wenn aber mit dieser Bestimmung bezweckt ist, dass Fallschirmabsprünge, welche nicht aus Luftfahrzeugen erfolgen (vulgo "Base Jumping"), generell verboten sein soll, stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit eines solchen Verbotes, da Base Jumping zwar ein sehr spektakulärer, aber im Verhältnis zur Anzahl der erfolgten Absprünge auch sehr sicherer Sport ist, und bei Unfällen Dritte beinahe nie zu Schaden kommen, sondern schlimmstenfalls der Sportler selbst.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen (wie auch später zu § 24d), dass solche apodiktischen Verbote, ohne die Ermöglichung einer Ausnahmegewilligung grundsätzlich abzulehnen sind, können sich doch dem Gesetzgeber zwangsläufig nicht alle Einsatzmöglichkeiten erschließen und werden dadurch zB auch (hier konkret) sportliche Bewerbe etc. absolut verunmöglicht.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass der vorgesehene Wortlaut des § 10a LFG nur einen Abs. 1 umfasst, weshalb die Absatznummerierung zu Beginn des Paragraphen entfallen kann.

#### **Zu § 12 Abs. 3a LFG (Z 21 des Entwurfes):**

Es wird empfohlen die Formulierung dahingehend zu verbessern, dass diese lautet: "...außerhalb des sachlichen Geltungsbereiches...", da der Geltungsbereich sonst zu sehr mit der (nicht gemeinten) örtlichen Geltung der VO (EG) Nr. 216/2008 in Zusammenhang gebracht wird und sich die ratio legis nur durch die Kenntnis der Erläuternden Bemerkungen erschließt.

#### **Zu den §§ 15 und 16 LFG (ohne Bezug zum Entwurf):**

Auch in der vorliegenden Fassung des Entwurfes bleibt das Nebeneinander von genereller Umregistrierungspflicht von im Ausland registrierten Luftfahrzeugen, die von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen betrieben werden (§ 15 Abs. 3 LFG) und der doch zulässigen Verwendung im EU-Rahmen ohne eine solche Umregistrierung (§ 18 LFG) bestehen. Zwar stünde ohnehin bereits der Anwendungsvorrang des EU-Rechts einem Vollzug von § 15 Abs. 3 entgegen, doch sollte der lex specialis Charakter von § 18 LFG zu § 15 LFG deutlicher zum Ausdruck kommen, etwa durch die Einfügung der Wendung "außer in den Fällen des § 18" in den Text des § 15 Abs. 3.

#### **Zu § 16 Abs. 4 (ohne Bezug zum Entwurf):**

Es wird – aus leidvoller praktischer Erfahrung – darauf hingewiesen, dass es vorteilhaft wäre, wenn nicht nur die im österreichischen Luftfahrzeugregister ersichtlichen Daten der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt würden, sondern darüber hinaus durch die jeweilige Registerbehörde auch eine Beauskunftung des jeweiligen Haftpflichtversicherers erfolgen müsste; sei es, dass diese Information in den öffentlichen Teil des Luftfahrzeugregisters aufgenommen wird, sei es, dass eine solche Beauskunftung bei Nachweis eines rechtlichen Interesses (zB eines erlittenen Schadens) zu erfolgen hat.

Eine solche Regelung ist bei Kraftfahrzeugen längst gesetzlich vorgesehen (Auskunftsanspruch gegenüber dem Hauptverband) und erleichtert die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen erheblich. Gerade wenn man einen luftfahrtbezogenen Schaden erlitten hat, möchte man oftmals den Schaden nicht gegenüber dem Schädiger oder seinen Hinterbliebenen geltend machen, sondern gegenüber dem Haftpflichtversicherer – wofür § 166 LFG auch eine entsprechende Anspruchsgrundlage schafft - scheitert aber mit diesem Ansinnen daran, dass man den Haftpflichtversicherer erst über mühevolle Umwege in Erfahrung bringen muss. Hier wäre ein Auskunftsanspruch sehr hilfreich.

**Zu § 20 Abs. 3 bis 5 (Z 29 des Entwurfes):**

In der einleitenden Überschrift der Z 29 heißt es "werden folgende Abs. 3 bis 5 angefügt", in der Tat sind es jedoch nur die Abs. 3 und 4 (einen Abs. 5 gibt es offenbar nicht).

**Zu § 24b (Z 36 des Entwurfes):**

Es stellt sich die Frage, ob eine Aufsichtsübertragung gem. § 24b LFG nicht auch im Hinblick auf Luftfahrzeuge, für die die Austro Control nicht zuständig ist, in Betracht kommt, so dass vorgeschlagen wird, die § 140b-Behörde(n) in der Textierung des § 24b entsprechend zu berücksichtigen.

**Zu den §§ 24c bis 24k (Z 39 des Entwurfes):**

Grundsätzliches

Einleitend ist festzuhalten, dass es verwundert, dass im LFG überhaupt keine Vorkehrungen für militärische Flugmodelle oder militärische unbemannte Luftfahrzeuge getroffen wird. Sämtliche bezug habende Bestimmungen tragen die Einschränkung "nicht der Landesverteidigung dienende", so dass vor Einführung entsprechender militärischer Systeme wiederum eine LFG-Novelle zwingend notwendig ist. Nachdem hier aber "nur" eine entsprechend umfangreiche Verordnungsermächtigung für den BMLVS vorzusehen wäre, könnte man dies auch in der nunmehrigen Novelle bereits berücksichtigen.

Sollte jedoch beabsichtigt sein, derartige militärische Geräte unter dem Begriff "Militärluftfahrzeug" zu behandeln, ist darauf zu verweisen, dass dies einen Systembruch insoweit bedeutet als diese zu unterschiedlichen Luftfahrzeug-Definitionen in der zivilen und der militärischen Luftfahrt führt.

Zur Abgrenzung anhand des Charakteristikums "79 Joule maximaler Bewegungsenergie"

Dieses Kriterium ist völlig untauglich und zwar aus mehrerlei Gründen:

1. es berücksichtigt nur die kinetische Energie des unbemannten Systems, nicht jedoch die kinetische Energie eines allenfalls kollidierenden Luftfahrzeuges;
2. nachdem sich die kinetische Energie aus den beiden Größen Geschwindigkeit und Masse ergibt ( $E_k = (m \cdot v^2)/2$ ), läge bspw. ein sehr großes und schweres Objekt, das jedoch stillsteht, ebenfalls unter dieser Grenze;
3. die Gefährlichkeit eines Objektes im Fluge wird nicht ausschließlich durch dessen kinetische Energie bestimmt, sondern auch durch dessen materielle Beschaffenheit. So ist ein großes und schweres zerbrechliches Objekt, das sich bei der geringsten Berührung in

kleine Bestandteile auflöst, weit weniger gefährlich als ein kleines kompaktes, das zB bei einer Kollision die Frontscheibe eines Luftfahrzeuges zu durchschlagen vermag;

4. ist mit "maximaler Bewegungsenergie" die Energie (und damit Geschwindigkeit) gemeint, die maximal erreicht werden darf, um – bei gegebener Masse – noch unter 79 Joule zu bleiben oder ist dies unter Zugrundelegung der maximal erreichbaren Geschwindigkeit zu sehen? Wie ist dies zu sehen, wenn ein solches System zwar im regulären Betrieb selbst nur langsam fliegen kann (und bei gegebener Masse weniger als 79 Joule kinetische Bewegungsenergie in sich trägt), aber natürlich bei einem unkontrollierten Absturz ein Mehrfaches dieser Geschwindigkeit erreicht und daher auch ein quadratisch(!) Mehrfaches an kinetischer Energie aufweist?
5. es handelt sich dabei um eine in der Luftfahrt völlig ungebräuchliche Abgrenzung (sämtliche luftfahrzeugrelevante Abgrenzungen werden über die maximale Abflugmasse (MTOM) getroffen);
6. die Bewegungsenergie ist für den Betreiber nicht ohne weiteres ermittelbar. Es kann daher für den Käufer eines elektronikhandelsüblichen Gerätes in ein "physikalisches Quiz" ausarten, in welche der gesetzlichen Kategorien das von ihm betriebene System fällt.

Die Abgrenzung anhand der maximalen Bewegungsenergie ist daher abzulehnen und stattdessen an einem maximalen Abfluggewicht (evtl. mit einem "Deckel" an zulässiger Höchstgeschwindigkeit) anzuknüpfen. Ergänzend kann – um auch Systeme leichter als Luft zu erfassen – ein vom jeweiligen System eingenommenes Volumen als Abgrenzungskriterium definiert werden.

#### *Zur Abgrenzung der einzelnen Kategorien anhand flugbetrieblicher Kriterien:*

Es erschließt sich nicht, wieso die Art und Weise der Verwendung des jeweiligen Gerätes (Umkreis zum Piloten, zulässige Höhe der Verwendung, Umkreis zu dritten Personen und Sachen Dritter) auf dessen technische Klassifikation "zurückschlägt". Hier wäre strikt zwischen Klassifikation anhand technischer Merkmale und den Vorschriften über den Betrieb zu trennen – so wie sich das bei herkömmlichen Luftfahrzeugen seit Jahrzehnten etabliert hat.

#### *Verhältnis des § 24c zu § 11 LFG*

Offenbar ist die Intention des Gesetzes, dass Flugmodelle gem. § 24c sowie unbemannte Geräte unter 79 Joule maximaler Bewegungsenergie gem. § 24d nicht als Luftfahrzeuge anzusehen sind, auch wenn sich diese "zur Fortbewegung von [...] Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde" (iSd Wortlaut des § 11 LFG) eignen. Es wäre daher zur Klarstellung und auch zur Abgrenzung gegenüber der bisherigen herrschenden Rechtsmeinung, wonach kameratragende Systeme als Luftfahrzeuge anzusehen sind, auch der § 11 LFG dahingehend zu ändern, dass Flugmodelle gem. § 24c und unbemannte Geräte iSd § 24d LFG explizit nicht unter die Luftfahrzeug-Definition des § 11 LFG fallen.

### Definition des § 24d

Die Verwendung des Wortes "Geräte" in § 24d ist im Sinne des im LFG bereits eingeführten Begriffes des Luftfahrtgerätes insoweit irreführend, als es sich bei solchen Systemen in aller Regel gerade nicht um Luftfahrtgerät handelt.

### Verhältnis des § 24c zu § 24d:

Ebensowenig ist klar, warum weniger gefährliche (weil weniger maximale Bewegungsenergie aufweisende) Geräte – gemeint sind die unter 79 Joule Geräte des § 24d – in nur einer geringeren Höhe (max. 30m AGL) betrieben werden dürfen, wohingegen Flugmodelle unter 25kg außerhalb von Sicherheitszonen und 2500m um einen Flugplatzbezugspunkt ohne jedes weitere technische oder betriebliche Erfordernis bis 122m AGL betrieben werden dürfen. Dies ist in höchstem Maße paradox, möglicherweise führt es – mangels Gefahrenabwehrung der Bestimmung - gar zur Verfassungswidrigkeit der Bestimmung.

### Zum § 24d:

Wie bereits oben zu § 10a bemerkt wurde, sind solche apodiktischen Verbote ohne die Möglichkeit der Erlangung einer Ausnahmegewilligung abzulehnen. Niemand kann heute den technischen Fortschritt (im Hinblick auf Miniaturisierung etc...) zuverlässig voraussagen, so dass es durchaus möglich sein sollte – bei Vorliegen entsprechender Bewilligungen – auch leichtere und langsamere Geräte (die daher unter 79 Joule maximaler Bewegungsenergie aufweisen) über 30m AGL zu betreiben. Hier wird bspw. technischer Forschung auf diesem Gebiet ein unnötiger legislatischer Riegel vorgeschoben. Dies ist in hohem Maße wissenschafts- und fortschrittshemmend.

### Zu § 24g:

Warum unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 nur unter Sichtflug-Wetterbedingungen betrieben werden dürfen, wohl aber ohne Sichtverbindung zum Piloten, ist nicht ersichtlich. Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 müssen alle Merkmale "regulärer" Luftfahrzeuge aufweisen. Wenn diese daher technisch völlig instrumentenflugtauglichen Luftfahrzeugen entsprechen, ist diese Einschränkung objektiv nicht begründbar.

Darüber hinaus bringt das Erfordernis der Einhaltung sämtlicher für Luftfahrzeuge geltender Bestimmungen mit sich, dass kontrollierte Flüge einer Sprechfunkverbindung bedürfen, was zwar zwischen Pilot und der Flugsicherung möglich sein sollte, nicht jedoch zwischen dem Luftfahrzeug und der Flugsicherung. Wie bereits oben ausgeführt, ist auf solche betrieblichen Umstände in betrieblichen Vorschriften, nicht jedoch im Rahmen der technischen Abgrenzung Bedacht zu nehmen.

Zu § 24i:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Drittschadenshaftungsbeträge des § 151 LFG auf die MTOM von Luftfahrzeugen Bezug nimmt, es sich aber bei unbemannten Freiballonen um sehr leichte (leichter als Luft) Luftfahrzeuge handelt, so dass diese einerseits eine sehr geringe Haftungshöchstgrenze (750.000 SZR), andererseits aber auf Grund des Umstandes, dass es sich um ein unbemanntes Luftfahrzeug handelt, eine sehr hohe Schadensgeneigtheit aufweisen. Es ist hier daher anzuregen, in § 151 LFG eine gesonderte Bestimmung für unbemannte Freiballone aufzunehmen.

Zu den §§ 24j und 24k:

Es wird empfohlen (in Übereinstimmung mit der VO (EG) Nr. 216/2008) nicht nur auf die Lärmzulässigkeitserfordernisse, sondern grundsätzlich auf die "Anforderungen an den Umweltschutz" (siehe bspw. Artikel 6 leg. cit) Bezug zu nehmen - evtl. spielen auch Abgasemissionsthemen einmal eine Rolle.

Zu § 24k:

Rechtschreibfehler in der vorletzten Zeile "Flugbetreib" statt (richtigerweise) "Flugbetrie**be**".

Bestimmungen in den LVR 2010:

Es wird dringend angeregt, in die LVR 2010 eine Bestimmung über den **absoluten** Vorrang bemannter Luftfahrzeuge gegenüber den nunmehr neu vorgesehenen Systemen zu implementieren. Diese Bestimmung sollte letztlich nicht nur der Konkretisierung der vorgesehenen Gefährdungsvermeidungsgebote dienen, sondern auch den Haftungsmaßstab von Haltern und Betreibern solcher Systeme entsprechend erhöhen.

Zur Verlässlichkeit iSd § 32 LFG (ohne Bezug zum Entwurf):

Unter diesem Stichwort werden beispielsweise die Bestimmungen über den Flugschülerausweis gestrichen, was eindeutig zu begrüßen ist (nicht nur wegen des Aspektes der Rechtsangleichung, sondern auch aus dem Aspekt der Beseitigung von Zugangsbarrieren).

Andererseits wird am Erfordernis der Verlässlichkeit (§ 32 LFG) auf nationaler Ebene festgehalten, ohne dass es hierzu eine unionsrechtliche Entsprechung gäbe. Das führt zu der paradoxen Situation, dass der Pilot eines Verkehrsflugzeuges mit mehreren hundert Passagieren sich keiner Verlässlichkeitsprüfung zu unterziehen hat, wohingegen dies für einen Paragleiterpilot sehr wohl zutrifft. Es wird daher ersucht, im Sinne einer vollständigen Rechtsangleichung auch die Bestimmungen des § 32 LFG zu streichen und in weiterer Folge auch die Bestimmungen der ZLPV 2006 zu novellieren.

#### **Zu § 52 LFG (ohne Bezug zum Entwurf):**

1. Es wird darauf hingewiesen, dass § 52 Abs. 1 LFG insoweit unrichtig formuliert ist, als dass zwar Ausbildungsflüge unter der unmittelbaren Aufsicht eines Zivilfluglehrers stattfinden, hingegen Prüfungsflüge unter der unmittelbaren Aufsicht eines Prüfers.

2. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn § 52 Abs. 2 LFG (analog zu Abs. 1) dahingehend vervollständigt wird, dass der allein fliegende Pilot in Ausbildung (trotzdem er keine gültige Lizenz und Berechtigung hat) als verantwortlicher Pilot iSd § 125 LFG gilt. Dies insbesondere im Lichte der Formulierung des § 125 Abs. 1 LFG, wonach derjenige Luftfahrer als verantwortlicher Pilot gilt, der das Luftfahrzeug befiehlt. Gerade die Luftfahrereigenschaft eines Flugschülers könnte jedoch im Hinblick auf den Entfall des "offiziellen Flugschülerstatus" (verkörpert durch den Flugschülerausweis gem. des nunmehr gestrichenen § 51 LFG) angezweifelt werden.

#### **Zu § 57a Abs. 5 LFG (Z 51 des Entwurfes):**

Es wird einerseits darauf aufmerksam gemacht, dass durch diese Bestimmung der Rechtszersplitterung insoweit Vorschub geleistet wird, als der Zuständigkeitskatalog des Österreichischen Aero Clubs sich nunmehr auf verschiedene Rechtsquellen verteilt.

Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass durch diese direktgesetzliche Übertragung der ÖAeC in Bezug auf die dort genannten Agenden nicht mehr als "Behörde iSd § 140b" gilt, weshalb das LFG dahingehend zu ergänzen sein wird, dass überall, wo die übliche Formulierung "die Austro Control oder eine Behörde gem. § 140b" verwendet wird, darauf Bedacht zu nehmen sein wird, ob es sich nicht (auch) um eine Zuständigkeitsübertragung iSd § 57a LFG handeln könnte.

Letztlich ist noch darauf zu verweisen, dass seit der Berichtigung der VO (EU) Nr. 1178/2011 durch ABl. L 230 vom 25.08.2012, S. 5, mit der einige Übersetzungsfehler in der ursprünglichen Fassung der VO berichtigt wurden, nicht mehr von Leichtflugzeug-Pilotenlizenzen gesprochen wird, sondern von Leichtluftfahrzeug-Lizenzen.

#### **Zu § 84a LFG (Z 71 des Entwurfes):**

Die Konzeption des § 84a LFG, somit die Schaffung eines nicht ICAO-konformen Quasi-Flugplatzes wird abgelehnt.

Stattdessen wird dringend angeregt, bestehende Krankenhaus-Landeplätze als Zivilflugplätze einzurichten, diesen allenfalls im Rahmen der Bestimmungen der (im Übrigen mittlerweile erheblich novellierungsbedürftigen) Zivilflugplatz-Verordnung 1972 (ZfV 1972) einen Sonderstatus mit zeitlich befristeten Sonderregelungen einzuräumen und im Rahmen von Übergangsbestimmungen vorzusehen, dass innerhalb einer bestimmten Frist (zB 5 Jahre) eine vollwertige Zivilflugplatzbewilligung nach Maßgabe der Bestimmungen des ICAO Annex 14

erlangt werden muss. (Letztlich entspricht dies auch dem Gebot der Fairness gegenüber Haltern von Krankenhaus-Landeplätzen, die bereits in der Vergangenheit keine Kosten und Mühen gescheut haben, eine vollwertige Flugplatzzulassung zu erlangen.)

Neu errichtete Landeplätze bei Krankenhäusern sollten hingegen verpflichtend als Zivilflugplätze im Sinne der Bestimmungen der ZFV 1972 errichtet werden müssen.

In Abs. 3 muss dargelegt werden, welche Behörde die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise vorzunehmen hat, wobei darauf zu verweisen ist, dass die bewilligenden Bezirksverwaltungsbehörden über keinerlei Publikationen iSd § 172a LFG verfügen (siehe auch die diesbzgl. Anmerkungen). Darüber hinaus wird darauf verwiesen, dass eine Kundmachung der die "in unmittelbarer Nähe umgebende Landschaft" wohl nur in Form von Kartenmaterial möglich sein wird, weshalb schon alleine wegen der gebotenen Einheitlichkeit des Kartenmaterials wohl nur eine Erstellung durch den kartografischen Dienst der Austro Control (ATM/AIM/SDM) in Betracht kommen wird.

Darüber hinaus wird – wenn an der in der Novelle vorgesehenen Konzeption der Krankenhaus-Ladeplätze festgehalten werden soll – darauf verwiesen, dass die Bestimmungen zu der in Abs. 5 genannten Verordnung noch nicht einmal im Entwurf vorliegen, so dass eine abschließende Stellungnahme aus dem Gesichtspunkt der Sicherheit der Luftfahrt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfolgen kann.

Hinsichtlich der Textierung dieser Verordnung wird aber aus den Erfahrungen der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass diese so präzise gehalten sein müssen, dass "lokalen Auslegungsdifferenzen" durch Behörden und Sachverständige der Länder möglichst wenig Raum gegeben wird; kurzum: es muss auf Grund der Verordnung eine bundeseinheitliche Vollziehung gewährleistet werden.

Letztlich wird (wenig konsistent) in Abs. 1 und Abs. 8 die Formulierung "Rettungseinsätze" in Abs. 2 hingegen die Formulierung "Hubschrauber im Rettungsdienst" verwendet, dabei aber jeweils auf Ambulanzflüge vergessen. Diese dürften somit – nach der Textierung des Entwurfes - von Krankenhaus-Landeplätzen nicht durchgeführt werden; eine Einschränkung, die wahrscheinlich nicht beabsichtigt ist.

#### **Zu § 84b LFG (Z 71 des Entwurfes):**

Diese Bestimmung widerspricht der (neuen) Regelung, wonach eine unbefristete Bewilligung für Außenabflüge mit gewerblich bzw. im Rahmen der Ausbildung genutzten Hänge- und Paragleitern ermöglicht wird, denn diese Bewilligung der "üblichen Abflugplätze" wäre dann zwar nach § 9 Abs. 6 auch unbefristet möglich, hingegen nach § 84b überhaupt nicht zulässig. Dieser Widerspruch wird durch den Verweis in den EB auf § 9 LFG auch noch verstärkt. Es wird daher angeregt, dass § 84b für solche permanenten Außenabflug- und Außenlandebewilligungen gerade nicht gelten soll.

Darüber hinaus muss darauf hingewiesen werden, dass es österreichweit eine erkleckliche Anzahl so genannter "Ultraleichtwiesen" gibt, also Landflächen, die von den Haltern von Ultraleichtflugzeugen zum Starten und Landen ihrer Ultraleichtluftfahrzeuge bislang im Rahmen von Außenlande- und Außenabflugbewilligungen benutzt werden. Da es sich dabei um "regelmäßige Abflüge und Landungen" handelt, und gleichzeitig neue diesbzgl. Außenlandebewilligungen nicht mehr erteilt werden dürfen, bedeutet diese Regelung das Ende dieser Art des Fliegens, können diese Flächen auf Grund ihrer Beschaffenheit doch nicht als Flugplätze iSd §§ 68 ff zugelassen werden.

Es ist weiters darauf aufmerksam zu machen, dass es Unternehmen gibt, deren gesamte Flugaktivität im Rahmen von Landeplätzen stattfindet, die nicht als Zivilflugplatz iSd §§ 68 ff zulassbar sind, die jedoch bislang ihre Flugbetrieb mit Außenabflug- und Außenlandebewilligungen durchgeführt haben. Zu nennen sind hier insbesondere Agrarflieger, die regelmäßig im Dienste der Landwirtschaft Landungen und Abflüge von Außenlandeplätzen abwickeln.

Da einer Regelung wie der des in Aussicht genommenen § 84b LFG jedoch in den genannten Bereichen kein entsprechendes Sicherheitsbedürfnis zu Grunde liegt (es gibt keine nennenswerte Anzahl von Unfällen auf solchen Außenlandeplätzen), ist sie mit Ausnahme regelmäßiger Starts und Landungen durch Inhaber eines Luftverkehrsbesitzerzeugnisses zum Zwecke des gewerblichen Transports von Personen oder Sachen abzulehnen.

Letztlich der Begriff "regelmäßig" näher zu erläutern. Beispielsweise findet einmal jährlich circa um die selbe Zeit (und daher in diesem Sinne regelmäßig) am Erzberg ein Flugtag statt, wobei dieser Flugtag mit Außenlandebewilligungen abgewickelt wird. Dies ist in Hinkunft – bei strenger Auslegung des Begriffes "regelmäßig" - nicht mehr möglich.

#### **Zu § 95a Abs. 2 LFG (Z 87 des Entwurfes):**

Es wäre wünschenswert, wenn der örtlich zuständige Landeshauptmann die Luftfahrthindernisse letztlich auch zu dem Zwecke der ACG mitzuteilen hätte, dass diese die erhaltenen Informationen in luftfahrtüblicher Weise kundmacht. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn eine solche Kundmachung auch die Weitergabe der Daten in elektronischer Form (Hindernis-Datenbank) umfassen würde, könnten Luftfahrzeughalter diese dann in ihre Navigationssysteme implementieren. Eine solche Datenweitergabe in elektronischer Form erfolgt derzeit leider nur durch den Landeshauptmann von Tirol – und dies nur auf freiwilliger Basis. Eine Zurverfügungstellung an Luftfahrer nur gegen Kostenbeteiligung ist jedenfalls abzulehnen.

#### **Zu § 102 LFG (Z 52 des Entwurfes):**

Im Lichte des Urteils des EuGH in der Rs C-382/08 Neukirchinger (vgl dazu *Stadlmeier* in ZVR [2011] 11, 351) ist keine generelle Anerkennung von Beförderungsbewilligungen, die von anderen Mitgliedstaaten der EU ausgestellt wurden und Bereiche betreffen, die durch die VO

(EU) Nr. 1008/2008 noch nicht harmonisiert wurden, geboten, sondern nur ihre Berücksichtigung im Rahmen nationaler Bewilligungsverfahren (worin im Lichte der hJud jedenfalls ein Verbot der neuerlichen Überprüfung von Voraussetzungen zu sehen ist, die im ursprünglichen Verfahren bereits geprüft wurden). Zwar kann das Argument der Verwaltungsökonomie, das für eine generelle Anerkennung ins Treffen geführt wird, nachvollzogen werden, doch nimmt der Gesetzgeber damit der Verwaltung die Möglichkeit mittels Auflagen nationale Besonderheiten (z.B. topografische Eigenheiten) zu berücksichtigen, die im Rahmen gewerblicher Beförderung durchaus sicherheitsrelevant (und damit objektiv begründbar) sind.

#### **Zu § 106 LFG (Z 97 des Entwurfes):**

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit von Ultraleichtluftfahrzeugen der Klasse aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL/A iSd § 24a ZLPV 2006) erscheint die Privilegierung von Rundflügen mit solchen Luftfahrzeugen aus der Sicht der Sicherheit der Luftfahrt nicht berechtigt zu sein. Diese sollten – da gewerblich durchgeführt – den gleichen Anforderungen unterliegen (wenn auch hinsichtlich der unionsrechtlichen Bestimmungen nur per analogiam).

#### **Zu § 117 Abs. 1 LFG (ohne Bezug zum Entwurf):**

Die Bestimmung des § 117 Abs. 1 lit. c (Erfordernis der österreichischen Staatszugehörigkeit eines einer Vermietungsbewilligung zugänglichen Luftfahrzeuges) erscheint im Hinblick auf die einheitlichen technische und flugbetrieblichen Anforderungen im Bereich von Motorflugzeugen und Hubschraubern entbehrlich – wenn sie nicht mglw. sogar mit Unionsrechtswidrigkeit belastet ist.

Im Zuge einer entsprechenden Novellierung könnte sodann die Aufzählung in § 117 Abs. 1 LFG dem übrigen Gesetzestext angepasst werden, indem die verwendeten litera durch Ziffern ersetzt werden.

#### **Zu § 128 LFG (Z 126 des Entwurfes):**

**Abs. 2:** Es wird angeregt die Formulierung dahingehend zu präzisieren, dass die normierte Ausnahme vom 31. Dezember eines jeden Kalenderjahres bis zum 01. Jänner des jeweils darauffolgenden Kalenderjahres gilt.

**Abs. 3:** Es sollten nicht nur Arbeiten zur Instandhaltung von Flugplätzen, sondern auch von Luftfahrzeugen und Flugsicherungsanlagen privilegiert sein. Diese Arbeiten müssen jedoch auf Flugplätzen ausgeführt werden, finden daher immer in einem Umkreis von 2500m um den Flugplatzbezugspunkt statt. Darüber hinaus sollten nicht nur Instandhaltungs- sondern auch Instandsetzungsarbeiten privilegiert werden.

Darüber hinaus sollte die Regelung dahingehend ergänzt werden, dass bei der Verwendung von Lasern auch außerhalb der genannten Schutzbereiche darauf zu achten ist, dass die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird.

**Abs. 4 und 5:** Es ist klarzustellen, in welchem zeitlichen und örtlichen Zusammenhang die 30 bzw. 100 Kleinluftballone zusammenzurechnen sind.

**Zu § 131 Abs. 5 (Z 134 des Entwurfs):**

Unabhängig vom formalen Urkundencharakter eines AOC erscheint die Sanktion der eo ipso Ungültigkeit zumindest bei geringfügigen und leicht behebbaren Verstößen gegen Erteilungs- oder Aufrechterhaltungserfordernisse, materiell betrachtet, überschießend. Unklar erscheint ferner, welche Rechtswirkung dann eine Fristsetzung der Behörde zur Behebung des Mangels bzw. – im Nichterfüllungsfall – die behördliche Feststellung der Ungültigkeit des AOC haben sollen: tritt die Ungültigkeit nämlich bereits mit dem Verstoß ein, so kann eine spätere Ungültigkeitserklärung der Behörde aus dieser ex tunc Wirkung keine ex nunc Wirkung machen. Soll aber die Ungültigkeit des AOC erst nach erfolglosem Fristablauf eintreten und von der Behörde ausgesprochen werden, dann soll das im Gesetzestext zum Ausdruck gebracht werden ("Erfüllt der Inhaber ... die Voraussetzungen ... nicht mehr, hat die zuständige Behörde eine Frist ... zu setzen und nach erfolglosem Verstreichen die Ungültigkeit ... festzustellen.")

**Zu § 132a LFG (Z 135 des Entwurfs):**

Diese Änderung wird ausdrücklich begrüßt.

Es sollte jedoch eine Vorkehrung dafür getroffen werden, dass solche ausländischen Luftfahrzeuge im Inland auch mit entsprechenden österreichischen Lizenzen und Berechtigungen geflogen werden dürfen.

**Zu § 134 Abs. 3 LFG (Z 136 des Entwurfs):**

Die begutachtenden Institutionen sehen diese Bestimmung in höchstem Maße kritisch. Einerseits unterläuft diese das Recht eines jeden Staatsbürgers frei (im Sinne ohne jede behördliche Überwachung) zu reisen und wirft damit eine erhebliche verfassungsrechtliche Problematik auf. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass nicht einmal die einschlägigen Security-Regulative (mit Ausnahme der den so genannten PNR-Abkommen unterliegenden Flügen) eine solche Identitätsüberprüfung verlangen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Regelung des in Aussicht genommenen § 134 Abs. 3 LFG, die nicht zwischen Flügen im Inland und solchen ins Ausland differenziert, verkennt, dass für (Flug-)Reisen im Inland überhaupt kein Lichtbildausweis erforderlich ist; eine generelle Ausweiseleistungspflicht gibt es in Österreich als liberalem Rechtsstaat nicht.

Andererseits ist diese Bestimmung aber auch im internationalen Kontext betrachtet nicht geeignet, den in den Erläuternden Bemerkungen dargestellten Normzweck zu erfüllen. Artikel 20 VO (EU) Nr. 996/2010 normiert:

*"Luftfahrtunternehmen der Union, die einen Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, für das die Verträge Anwendung finden, anfliegen oder von dort abfliegen, sowie Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die von einem solchen Flughafen abfliegen, wenden Verfahren an, die es ermöglichen,*

- a) so rasch wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Stunden, nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, eine auf den besten verfügbaren Informationen basierende geprüfte Liste aller Personen an Bord zu erstellen; [...]"*

Kurz gesagt: Luftfahrtunternehmen müssen nach dieser Bestimmung in der Lage sein, im Falle eines Unfalles eine Passagierliste bereitzustellen.

Vorauszuschicken ist weiters, dass eine solche Bestimmung wie die des geplanten § 134 Abs. 3 LFG in anderen Staaten nicht vorhanden ist, so dass davon auszugehen ist, dass Luftfahrtunternehmen, die aus dem Ausland kommend einen österreichischen Flughafen anfliegen, eine solche Identitätsüberprüfung nicht durchgeführt haben; dies schließt – mangels territorialer Anwendbarkeit des LFG im Ausland – österreichische Luftfahrtunternehmen ein. Dies bedeutet im Ergebnis, dass solche identitätsüberprüfte Listen nur bei solchen Flügen bereitgestellt werden können, die ex Österreich durchgeführt werden. Bei allen anderen Flügen muss die Unsicherheit, bestehen bleiben, dass der dem Luftfahrtunternehmen von Passagier bekannte Name nicht der Realität entspricht.

Berücksichtigt man nun die Kosten einer solchen Maßnahme und setzt diese ins Verhältnis zur völlig unzureichenden Erreichung des beabsichtigten Zwecks (s.o.), erweist sich die Regelung als völlig unverhältnismäßig: bekanntermaßen haben die Flughäfen und die Luftfahrtunternehmen in den vergangenen Jahren erhebliche Beträge in die automationsunterstützte Abfertigung von Passagieren investiert. Dazu gehört auch, dass Bordkarten mit einem Barcode versehen sind, der eingescannt wird und die Zutrittsberechtigung des Inhabers zu dem jeweiligen Luftfahrzeug am Gate nochmals überprüft. Verlangt man nun von den Luftfahrtunternehmen, den auf der Bordkarte aufscheinenden Namen nochmals mit einem Reisedokument gegenzuchecken und das darin beinhaltete Foto mit dem Gesicht des Passagiers zu vergleichen, so ist dies nur durch Personaleinsatz, nicht jedoch durch ein automationsunterstütztes Verfahren möglich. Dies bedeutet, dass einerseits die in der Vergangenheit getätigten Investitionen in die Informationstechnologie frustriert sind und andererseits bei jedem Boarding-Vorgang mehr Personal zur Verfügung stehen muss. Darüber hinaus muss solches Personal darin geschult sein, Reisedokumente aller Herren Länder (und letztlich nicht nur deren Inhalt, sondern auch deren Echtheit) zu überprüfen. Je nach Betrachtungszeitraum resultieren dadurch Mehrkosten in Millionenhöhe (die im Übrigen im Allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen verschwiegen werden, denn dort wird die Novelle für die Unternehmen als Entlastung dargestellt). Mit diesen (nur ex Österreich abfliegende Luftfahrtunternehmen treffende)

zusätzlichen Kosten wird der Luftverkehrsstandort Österreich wieder einmal erheblich gegenüber den angrenzenden Staaten, die eine solche Regelung nicht einführen, geschwächt.

Letztlich konterkariert eine Bestimmung wie die des in Aussicht genommenen § 134 Abs. 3 LFG somit auch die in der Road Map Luftfahrt 2020 propagierte Stärkung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft.

Wendet man sich dem Normzweck des Artikel 20 VO (EU) Nr. 996/2010 zu, so zeigt sich, dass die Verpflichtung zur Bereitstellung von Passagierlisten ja keinen Selbstzweck verfolgt, sondern vor allem der in Artikel 21 leg. cit. vorgesehenen Unterstützung von Angehörigen dient. Wenn nun ein Passagier unter falschem Namen reist, darf er sich eben nicht erwarten, dass seinen (richtigen) Angehörigen diese Unterstützungsleistungen zukommen. Eine Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens, dies zu verunmöglichen, ist jedoch den Bestimmungen des Artikels 20 leg. cit. bzw. dessen Zwecksetzung nicht zu entnehmen.

Im Übrigen ist noch darauf zu verweisen, dass Artikel 20 Abs. 1 lit. a leg. cit. ausdrücklich normiert, dass eine solche Liste "auf den besten Informationen" basieren und "überprüft" sein muss. Diese Formulierung lässt als einzige Interpretationsmöglichkeit zu, dass das Luftfahrtunternehmen diese Liste auf Basis der ihm zur Verfügung gestellten Daten über die Identität einerseits, abgeglichen ("überprüft") mit den Daten der tatsächlich an Bord des Luftfahrzeug gehenden Passagiere (also Ausscheiden der "no shows" aus der Buchungsliste), zur Verfügung stellen muss, dass es aber wohl nicht verpflichtet ist, die Richtigkeit der Daten dieser Liste lückenlos zu gewährleisten.

Zu guter Letzt wird noch darauf verwiesen, dass die vorgesehene Regelung auch bspw. Personen betrifft, die im Rahmen von Ambulanz- und Rettungsflügen als Passagier – nicht als Patient – befördert werden. Dies betrifft bspw. Angehörige von verletzten oder erkrankten Kindern, denen der Mitflug in Hinkunft verweigert werden müsste, wenn diese nicht (zufällig) in der Lage sind, ihre Identität mittels Ausweises nachzuweisen, was bei Alpinunfällen häufig der Fall sein wird. Aber auch befördertes Bergepersonal unterliegt dieser Regelung, obwohl es sich zumeist ja um Angehörige von Einsatzorganisationen handelt, die der Einsatzleitung namentlich bekannt sind.

Zusammenfassend ist daher zu sagen, dass diese Regelung rundum abzulehnen ist.

#### **Zu § 136 LFG (Z 144 ff des Entwurfes):**

Die begutachtenden Institutionen dürfen an dieser Stelle nochmals ihre erheblichen Bedenken zum Ausdruck bringen, dass die Meldestelle für Unfälle, Störungen und Ereignisse bei der Austro Control angesiedelt ist. Es widerspricht nicht nur dem Geiste der Just Culture (und führt damit zu einer restriktiven Informationspolitik und damit zu einem abträglichen Effekt für die Sicherheit der Luftfahrt), sondern auch den Bestimmungen des Artikel 9 der VO (EU) Nr. 996/2010.

Es ist bedauerlich, dass das BMVIT nicht dem ursprünglichen Gedanken des Meldungswesens und des dahinter stehenden Gedankens des Lernens aus Fehler anderer, Priorität einräumt, sondern den punitiven Charakter in den Vordergrund stellt, indem die Aufsichtsbehörden sogar expressis verbis Kenntnis von allen den Meldungsinhalt darstellenden Fakten Kenntnis erlangen sollen (siehe Abs. 3). Gerade das ist aber nicht im Geiste der RL 2003/42/EG bzw. der VO (EU) Nr. 996/2010.

Dass nun auch die Agenden der Datenverarbeitung und –auswertung sowie des Austausches der Daten mit anderen Mitgliedstaaten von der SUB in die ACG verlagert werden soll und man dafür auch das völlig untaugliche (weil im Lichte des Vergleiches von Personalkosten im BMVIT/SUB einerseits und der ACG andererseits falsche) Argument der Personalkosten anführt, prolongiert und vertieft die seit Einführung der ZMV unrichtige österreichische Interpretation des Meldewesens.

Kurz gesagt: es werden Mittel zur Hebung der Sicherheit der Luftfahrt missbraucht um der Aufsichtsbehörde möglichst viel Tatsachensubstrat zum Einschreiten zu verschaffen.

Dies ist rundum abzulehnen. Stattdessen sollte der § 136 LFG dahingehend novelliert werden, dass das gesamte Meldewesen in der SUB zentralisiert wird und die Austro Control als Aufsichtsbehörde nur mehr in solchen Fällen Kenntnis erlangt, in denen unmittelbares Einschreiten erforderlich ist.

Dass die Austro Control als Flugsicherungsprovider ein zentrales Element der Sicherheits-Kette darstellt und daher im Verhältnis zur zu gewährleistenden Unabhängigkeit der Meldestelle ein offensichtlicher Interessenkonflikt besteht, wird vom BMVIT seit Jahren einfach weggewischt.

Letztlich bleibt nichts anderes übrig, als den Luftfahrtunternehmen und Piloten zu raten, möglichst wenige Angaben in Bezug auf Unfälle, Störungen und Ereignisse zu machen und sich hinsichtlich aller übrigen Fakten auf das Verbot der Verpflichtung zur Selbstbezichtigung gem. Artikel 6 EMRK zu berufen (siehe dazu auch die Anmerkungen zu § 169 LFG); eine "Strategie", die im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt kontraproduktiv, jedoch zum Schutz von Individualinteressen erforderlich ist.

#### **Zu § 142 LFG (Z 161 des Entwurfs):**

Die Aufforderung an Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeughalter, wiederholte und vorsätzliche Verstöße gegen Slotzuweisungsbestimmungen zu unterlassen, erscheint im Lichte eben dieser Zuweisungsvorschriften und ihres Einschlusses in die Strafbestimmung des § 169 überflüssig, ergibt sich doch die Norm (und damit der Verbotscharakter des beschriebenen Verhaltens) aus den Slotzuweisungsbestimmungen und die Sanktion im Falle der Übertretung aus § 169 LFG.

**Zu § 169 LFG (ohne Bezug zum Entwurf):**

**Abs. 1:** Die Freiheitsstrafen bei "erschwerenden Umständen" stellen totes Recht dar. Es ist den begutachtenden Institutionen kein einziger Fall bekannt, in dem eine solche Freiheitsstrafe als unmittelbare Sanktion verhängt und vollstreckt worden wäre. Es ist daher hoch an der Zeit dieses Relikt zu beseitigen und stattdessen eine Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der Uneinbringlichkeit der primär zu verhängenden Geldstrafe vorzusehen.

**Abs. 4:** Im Zusammenhang mit den obigen Ausführungen zu § 136 LFG ist festzuhalten, dass auch dieser Bestimmung ein völliges Missverständnis des BMVIT im Hinblick auf die Just Culture zu Grunde liegt: auf Grund der mehrfachen Meldepflichten (diese treffen ja nicht nur den Piloten, sondern auch den Halter eines LFZ, Flugplatzhalter, Flugsicherungsorgane etc...) ist es nahezu ausgeschlossen, dass die Verwaltungsstraßbehörde von einem Vorfall ausschließlich auf Grund der Meldung des Betroffenen Kenntnis erlangt. Diese – nahezu nie gegebene - Ausschließlichkeit stellt aber eine Voraussetzung für die dem Just Culture Prinzip entsprechende Straflosigkeit dar, so dass Betroffenen – wie bereits oben zu § 136 LFG ausgeführt – im Zweifel eine der Sicherheit der Luftfahrt abträgliche, restriktive, jedoch durch Artikel 6 EMRK jedenfalls gedeckte Informationspolitik anzuraten sein wird. Dies entspricht mit Sicherheit nicht der Zielsetzung der RL 2003/42/EG bzw. der Meldepflicht der VO (EU) Nr. 996/2010.

**Zu § 169 Abs. 1 Z 6 LFG (Z 170 des Entwurfes):**

Nach dieser völlig überschießenden Bestimmung stellt künftighin jeder Verstoß gegen ein in einem Betriebshandbuch genehmigtes Verfahren oder eine Vorgabe eine zu bestrafende Verwaltungsübertretung dar und ist daher vom diesen feststellenden Inspektor verpflichtend anzuzeigen, will sich dieser nicht der Gefahr einer Verfolgung wegen Amtsmissbrauchs aussetzen. Diese Bestimmung wird daher eine Flut von Verwaltungsstrafverfahren zur Folge haben, die zu einer Kriminalisierung großer Teile der Teilnehmer am Luftverkehr führt.

Mag es zwar sein, dass viele dieser Verfahren von der Verwaltungsstraßbehörde – allenfalls gegen Abmahnung - einzustellen sein werden, so bringt das auf Seiten aller Beteiligter erheblichen Ärger, Zeit- und Kostenaufwand mit sich; dies alles ohne nennenswerten Sicherheitsgewinn.

Darüber hinaus sei angemerkt, dass die Erfahrung der begutachtenden Institutionen mit Verwaltungsstrafverfahren durchaus dergestalt ist, dass die Strafreferenten in den zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden mangels luftfahrtbezogener Vorkenntnisse nicht in der Lage sind, die möglichen Folgen eines Abweichens von handbuchkonformen Verfahren und Vorgaben abzuschätzen, so dass sowohl für die anzeigende Behörde als auch für den im Verwaltungsstrafverfahren Beschuldigten erheblicher Erklärungsbedarf besteht.

Und bei alledem muss man sich dann die Frage stellen, wofür man diese Bestimmung einführt, sind doch Handbücher ohnehin Teil von Genehmigungsbescheiden, so dass Verstöße gegen darin enthaltene Bestimmungen bereits nach § 169 Abs. 1 Z 4 (neu) geahndet werden könnten.

Letztlich stellt sich aber auch die Frage wie mit Abweichungen vom Part-ARA oder Part-ARO und den darin vorgesehenen Verfahrensanweisungen durch die diversen Behörden selbst umzugehen sein wird. Sind diese bzw. deren Organe auch jeweils gem. § 169 LFG zu bestrafen oder stellen diese Abweichungen, die zu einer normalen Entwicklung einer jeden Organisation (bei Unternehmen genau so wie bei Behörden) gehören, gleichsam automatisch einen Amtsmissbrauch dar?

#### **Zu § 170 LFG (Z 172 des Entwurfes):**

Die Streichung des Wortes "rechtskräftig" ist abzulehnen, weil die Bestimmung des § 170 LFG keinen anderen Sinn haben kann, als die Verlässlichkeit oder fachliche Befähigung von Teilnehmern am Luftverkehr einschätzen zu können, dafür aber jedenfalls nur rechtskräftige Strafen maßgeblich sein dürfen.

Hinsichtlich der Aufzeichnungen über verhängte, danach aber im Instanzenweg wieder aufgehobener Strafen besteht ohnehin ein Löschungsanspruch des Betroffenen nach den Bestimmungen des Datenschutzgesetzes.

Darüber hinaus besteht aber in dieser Bestimmung erheblicher Novellierungsbedarf:

- einerseits wären – um die Bestimmung verfassungskonform zu halten - Tilgungsbestimmungen vorzusehen, so dass Informationen über gespeicherte Bestrafungen nach einem bestimmten Zeitablauf endgültig zu streichen sind;
- darüber hinaus sind Bestimmungen über die Beauskunftung aus diesem Verzeichnis einzuführen; und zwar gegenüber dem Betroffenen einerseits sowie gegenüber anderen Behörden im Amtshilfeweg gem. § 139 Abs. 2 LFG andererseits. Eine Beauskunftung ohne nähere Zweckbestimmung verstößt mit Sicherheit gegen das Grundrecht auf Datenschutz.

#### **Zu § 172a LFG (Z 175 und 176 des Entwurfes):**

Mag es auch auf den ersten Blick durchaus praktikabel erscheinen, dass nunmehr jede Behörde ihr eigenes Publikationsmittel betreibt, so ist dies wegen der dadurch entstehenden völligen Zersplitterung des maßgeblichen Normenbestandes abzulehnen.

Es wäre in diesem Sinne wesentlich sinnvoller, den Bestand an Publikationen gering zu halten und in diesem Sinne LTH, LTA, BTH, BTA, ZPH, ZPA etc... als Unterkapitel in das Österreichische Nachrichtenblatt für Luftfahrer zu integrieren (wie dies übrigens hinsichtlich LTH und LTA lange Zeit der Fall war), somit eine einheitliche Informationsquelle zu schaffen, die Führung derselben

der Austro Control zu überantworten und es solcherart den Rechtssuchenden zu ersparen, zig verschiedene Publikationsmittel konsultieren zu müssen, um sich eine Rechtsmeinung bilden zu können.

Es darf in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden, dass nicht nur "Luftfahrt-Insider" zur Beurteilung luftfahrtrechtlicher Fragen berufen sind, sondern oftmals auch luftfahrtrechtliche Laien (wie zB Staatsanwälte, Straf- und Zivilrichter). Es geht aber nicht an, dass diese Personen sich bereits eines Sachverständigen bedienen müssen, um überhaupt die Rechtsquellen für die Lösung der an sie herangetragenen Fragen zu erfragen. Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass viele der genannten Rechtsquellen auf Grund der Internationalität der Luftfahrt auch für ausländische Personen und Organisationen relevant sind, für die es schlicht unzumutbar ist, sich neben der föderalistisch geprägten unübersichtlichen österreichischen Behördenstruktur auch noch durch verschiedenste Publikationsmittel kämpfen zu müssen.

In diesem Sinne wird dringend appelliert, nicht jeder Behörde (ÖAeC, BMLVS, Landeshauptleute, Bezirksverwaltungsbehörden etc...) ihr jeweils eigenes Publikationsmittel zu gewähren, sondern dies bei der Austro Control zu zentralisieren und lediglich eine Verpflichtung der Austro Control zu schaffen, von sonstigen Behörden auf Grund des LFG begehrte Kundmachungen in den luftfahrtüblichen und ICAO Annex 15-konformen Publikationsmitteln der Austro Control (AIP, AIC, ÖNfL, NOTAM) tatsächlich faktisch vorzunehmen.

Bei allem Pragmatismus darf durch die Unübersichtlichkeit der Publikationsmittel letztlich die Rechtssicherheit nicht leiden.

Letztlich ist bei Kundmachungen in luftfahrtüblicher Weise auch auf die Bestimmungen der VO (EU) Nr. 73/2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen hinzuweisen, die von zur Kundmachung berufenen Behörden einzuhalten sind.

#### **Darüber hinausgehende Novellierungsvorschläge (jeweils ohne Bezug zum Entwurf):**

Die begutachtenden Institutionen erlauben sich, auf den sich über den konkrete Novellenvorschlag hinausgehenden Novellierungsbedarf des Luftfahrtgesetzes hinzuweisen. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

1. Die gegenständliche Novellierung des LFG würde die Gelegenheit bieten, § 11 Abs. 2 LFG, der auch nach seiner letzten Novellierung 2008 nicht exakt der Vorgabe von Art. 3 AIZ entspricht, mit diesem in Übereinstimmung zu bringen: Derzeit kennt § 11 Abs. 2 nur eine einzige Kategorie von Staatsluftfahrzeugen, nämlich Militärluftfahrzeuge. Art 3 AIZ nennt hingegen weitere Kategorien von Luftfahrzeuge, die durch entsprechende Verwendung im Staatsdienst zu Staatsluftfahrzeugen werden (neben *military* werden dort auch *customs* und *police services* genannt, wobei die hL im Schrifttum davon ausgeht, dass diese Aufzählung – mangels einer abstrakten Definition – als demonstrative anzusehen ist). Zumindest *police services* erscheinen aus

österreichischer Sicht im Zusammenhang mit FRONTEX-Rückführungen als Anlassfälle denkbar. Daher sollte die überholte Unterscheidung Zivil-/Militärluftfahrzeug aufgegeben und durch die AIZ-konforme Unterscheidung Zivil-/Staatsluftfahrzeug ersetzt werden.

2. Unter einem könnte auch eine weitere Systemwidrigkeit behoben werden, nämlich jene, dass § 11 nur österreichische Militärluftfahrzeuge kennt, abhängig von einem österreichischen Kennzeichen oder ihrer Verwendung im Dienste des Bundesheeres. Ausländische Militärluftfahrzeuge, auf die beides nicht zutrifft, gelten nach dem Buchstaben des § 11 als Zivilluftfahrzeuge (*arg alle übrigen*) (!), was nicht im Sinne des Gesetzgebers war, wie die Sonderbestimmungen des § 8 Abs. 4 (siehe dazu auch die Anm oben), § 137 Abs. 2 und § 138, die sehr wohl von ausländischen Militärluftfahrzeugen ausgehen, zeigen. Dies betrifft nahezu alle Bereiche des LFG.
3. Darüber hinaus sollte überlegt werden, ob den einschlägigen unionsrechtlichen Bestimmungen nicht eine einleitende Bestimmung im LFG gewidmet wird, so dass man in weiterer Folge auf die zahlreichen auf die unionsrechtliche Rechtslage Rücksicht nehmenden Bestimmungen in den verschiedenen Teilen und Abschnitten des LFG, die im Übrigen alle leicht unterschiedlich textiert sind, verzichtet werden könnte.
4. Letztlich sollten auch die haftungsrechtlichen Bestimmungen des 10. Teiles des LFG hinsichtlich der für die Passagierhaftpflicht maßgeblichen Haftungswerte den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens und die darin normierten Haftungsbeträge angeglichen werden (denn Ziel der Novelle 2008 war ja die Systemkonformität des LFG mit unionsrechtlichen und völkerrechtlichem Haftungsrecht herzustellen).
5. Auf die sonstigen ergänzenden Vorschläge wurde bereits in den Anmerkungen zum Novellenvorschlag hingewiesen.

Das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht, das Institut für Völkerrecht der Universität Linz 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

**RA Mag. Joachim J. Janezic**

Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht

**Univ.-Prof. Dr. Sigmar Stadlmeier**

Institut für Völkerrecht der Universität Linz

**AOPA Austria**