

Stellungnahme der Austro Control GmbH zum Begutachtungsentwurf zur LFG-Novelle 2013

4. Februar 2013

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zum Entwurf der LFG-Novelle 2013 (im Folgenden „Entwurf“) Stellung zu nehmen.

I. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen im Vorblatt und im allgemeinen Teil der Erläuterungen

Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass für die eingelangten Ereignismeldungen auch eine Datenanalyse durchgeführt werden muss (vgl. § 136 Abs. 4), sollten die Erläuterungen bzgl. der nunmehr von der Austro Control GmbH (ACG) durchzuführende Meldedatenverarbeitung im Vorblatt wie folgt formuliert werden:

„Diese Berechnung basiert auf den Erfahrungen der letzten Jahre, dass rund 3000 Ereignismeldungen pro Jahr zu speichern, detailliert auszuwerten und zu verarbeiten sind, und gemäß VO (EU) 1330/2007 eine Ansprechstelle mit den Aufgaben der Überprüfung, Bewertung und Aufzeichnung der Anfragen sowie der qualifizierten Informations- und Datenweitergabe einzurichten ist, wofür zumindest vier qualifizierte Organe (Gruppe 8 des ACG/KV II) und ein operatives/administratives Organ (Gruppe 4 des ACG/KV II) erforderlich sind.“

Abgesehen von der Steigerung des personellen Aufwandes der ACG in Zusammenhang mit der Meldedatenverarbeitung gehen Vorblatt und allgemeiner Teil der Erläuterungen im Übrigen lediglich auf die finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften ein.

Die aufgrund der künftig anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen neu hinzukommenden Tätigkeiten und Zuständigkeiten sowie die aufgrund der gegenständlichen Novellierung neuen bzw. geänderten Zuständigkeiten führen in jedem Fall zu einem gesteigerten Personalaufwand der ACG. Dass die finanziellen Auswirkungen erst nach Ende der Übergangszeit und vollständigen Anwendbarkeit der unionsrechtlichen Bestimmungen beurteilt werden können, ist nachvollziehbar. Es sei aber schon jetzt angemerkt, dass auch bereits bei Inkrafttreten dieser Novelle ein erhöhter Ressourcenbedarf besteht (z.B. für UAV) und zumindest derzeit nicht in allen Fällen der Mehraufwand durch die Vorschreibung von Gebühren finanziell vollständig abgedeckt werden kann (z.B. Aufsichtstätigkeiten über Ballonunternehmen).

In Bezug auf die nach dem Entwurf (siehe aber auch unsere grundsätzlichen Vorschläge dazu unten) von der ACG wahrzunehmenden Zuständigkeiten für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen und strukturellen Aufwandes der ACG zu rechnen. Dieser Aufwand ist gemäß § 11 des ACG-Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem zur Verfügung stehenden Budget zu tragen.

In Bezug auf die nach dem Entwurf von der ACG wahrzunehmende Zuständigkeit für Betriebsaufnahmebewilligungen gemäß § 108 LFG ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes der ACG zwischen 2013 und 2016 von durchschnittlich 2,81 Mannjahren zu rechnen.

Für die zu erwartende vollständige Umsetzung der Unionsbestimmungen ist jedenfalls ein personeller Mehraufwand zu veranschlagen, der derzeit nicht abgeschätzt werden kann. Bereits vor Ablauf der Übergangsfrist bis zur Anwendung des (flugbetrieblichen) Unionsrechts fällt - neben der weiterhin bestehenden Vollziehung der geltenden Rechtsvorschriften - ein beträchtlicher Zuwachs an Leistungen an, die durch die Austro Control GmbH zu erbringen sind. Diese Leistungen beziehen sich insbesondere auf die entsprechende Ausbildung sowie Einschulung des (vorhandenen und zusätzlichen) Personals, auf die Installation und Adaptierung der Software, auf den Aufwand für die Räumlichkeiten usgl. Dieser Aufwand ist gemäß § 11 des ACG-Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem zur Verfügung stehenden Budget zu tragen.

I. Zu den Regelungen des Entwurfs

1. Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis)

Im Inhaltsverzeichnis müsste der Gegenstand des § 24i statt „*Unbemannte Wetterballone*“ richtig „*Unbemannte Freiballone*“ (vgl die Paragrafenüberschrift zu § 24i in Z 9 des Entwurfs) lauten.

2. Zu Z 3, Z 4, Z 19, Z 38 und Z 127 (§ 2; § 4 Abs. 1; Gliederungsüberschrift 2. Teil; 4. Abschnitt [§ 24c bis § 24k]; § 129)

Zur Einführung der Kategorien „Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge“ im Allgemeinen

Artikel 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) trifft Regelungen für „[e]in Luftfahrzeug, das ohne Pilot geflogen werden kann“. Auch im korrespondierenden ICAO-Dokument Cir 328, AN/190 finden sich die Definitionen

„*Unmanned aircraft. An aircraft which is intended to operate with no pilot on-board*“

und

„*Remotely-piloted aircraft. An aircraft where the flying pilot is not on-board the aircraft - Note. – This is a subcategory of unmanned aircraft*“.

Dies deutet darauf hin, dass es sich um Unterkategorien zum Luftfahrzeug handelt. Wir empfehlen daher die Beibehaltung der alten, ICAO-konformen Systematik.

Auch in Deutschland wurde wegen der vermehrten zivilen Einsatzmöglichkeiten der sogen *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV) Regelungsbedarf erkannt. Mit dem „Vierzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes“ v. 8.05.2012 BGBl. I S. 1032 (Nr. 20) hat der deutsche Ge-

setzgeber darauf reagiert. Der dabei gewählte Ansatz sollte auch in Österreich in Betracht gezogen werden:

Mit der Novelle wurden in § 1 Abs 2 LuftVG der Satz

„Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtssysteme)“

eingefügt und im Übrigen lediglich Bestimmungen über die Behördenzuständigkeiten (§ 31 Abs 2 Nr 16 lit f LuftVG) und die Datenverarbeitung (§ 64 Abs. 1 Nr 1 LuftVG) angepasst. Gleichzeitig wurden einzelne Bestimmungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Luftverkehrs-Ordnung geändert (Art 2 und 3 des zit Bundesgesetzes).

Der Begriff des „*unbemannten Luftfahrtssystems*“ (UAS) trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich bei derartigem Gerät um ein zertifizierungsbedürftiges Gesamtsystem handelt, bestehend aus dem fliegenden Gerät selbst, dem *Datalink* und der zugehörigen Bodenstation. Das entspricht auch dem Begriff „*Unmanned aircraft system. An aircraft and its associated elements which is operated with no pilot on-board*“ im ICAO – Dokument Cir 328, AN/190.

Die Vision, dass bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen werden, wird mit ihrem Gefahrenpotential in Deutschland wahrgenommen. So lautet es in der Begründung zum entsprechenden Gesetzesentwurf etwa:

„Da zurzeit keinerlei ausreichende Erkenntnisse (u.a. im Hinblick auf Notlandeverfahren, Funkverbindungen, Sensorik, Luftraumeinteilungen, Höhenstaffellungen, etc.) für einen sicheren und gleichberechtigten Betrieb dieser Luftfahrzeuge am Luftverkehr weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene vorliegen, soll die Zulassung dieses Luftfahrtgerätes in Deutschland im Interesse der Aufrechterhaltung der Luftverkehrssicherheit durch ein gestuftes Vorgehen erfolgen.“ (BT-Drs 17/8098 S. 1; Hervorhebung durch uns)

„Es wird nicht verkannt, dass noch viele Aspekte des Betriebs von UAS weiterer Klärung bedürfen. Es handelt sich um höchst komplexe Systeme, deren Betrieb eine Vielzahl von Sicherheitsfragen aufwirft. Ohne wissenschaftlich abgesicherte Parameter sowohl für technische Anforderungen an das Luftfahrzeug als auch für die Qualifikation der das Fahrzeug steuernden Person ist ein sicherer und verlässlicher Betrieb von UAS nicht vertretbar. Diese Parameter sollen aber nicht im vorliegenden Gesetz, sondern in Übereinstimmung mit der weiteren technischen Entwicklung des Luftfahrtgerätes in den einschlägigen untergesetzlichen luftrechtlichen Vorschriften (u.a. Luftverkehrs-Ordnung, Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Verordnung für Luftfahrtpersonal) bestimmt und entsprechend angepasst werden“ (BT-Drs 17/8098 S. 14; Hervorhebung durch uns)

Wir empfehlen dringend, keine derart detaillierten Regelungen wie im Entwurf vorgesehen für Flugmodelle und UAVs in das Luftfahrtgesetz aufzunehmen. Stattdessen sollten im Luftfahrtge-

setz lediglich grundlegende Definitionen für Flugmodelle und UAVs und im Übrigen entsprechende Verordnungsermächtigungen sowie die Zuweisung von Behördenkompetenzen erfolgen.

Die Abgrenzung zwischen UAVs und Flugmodellen sollte aber – anders als im dt. LuftVG – nicht nach dem Verwendungszweck („Sport oder Freizeitgestaltung“) erfolgen, weil dies allein den potentiellen Gefahren in keiner Weise Rechnung trägt. Ob ein UAV nur zu Freizeitzwecken oder aber z.B. gewerblich eingesetzt wird, ändert nichts an den möglichen Gefahren, die von seinen Eigenschaften (z.B. Gewicht, technische Beschaffenheit uam) oder von der Tatsache einer allfälligen Nutzung des Luftraums gemeinsam mit (anderen) Luftfahrzeugen ausgeht.

Wesentlich ist, dass UAVs im LFG grundsätzlich als Luftfahrzeuge behandelt (bzw. diesen rechtlich gleichgestellt) werden sollten. Nur das erlaubt ein sorgfältiges Vorgehen, auf Verordnungsebene (siehe gleich unten) mögliche Sonderregelungen (Abweichungen) für UAVs in den jeweils betroffenen Sachbereichen (Zulassung, Betriebsvorschriften, Lizenzwesen, Luftverkehrsregeln etc) festzulegen. Die im Entwurf teilweise gewählte Lösung, UAVs von den Bestimmungen über Luftfahrzeuge und damit auch weitgehend aus dem Anwendungsbereich bestehender Durchführungsverordnungen herauszunehmen (§ 24g Abs 2 e *contrario*), führt zu einem weitgehenden Fehlen genereller Normen, die jeweils im Einzelfall im Rahmen individueller Bewilligungen (soweit vorgesehen) im erforderlichen Ausmaß durch Auflagen etc. ersetzt werden müssten. Die im Entwurf vorgesehenen Bestimmungen über Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise (§ 24h) können dieses Manko nur teilweise (sie ersetzen bspw. nicht die Luftverkehrsregeln) und naturgemäß zunächst (bis zu ihrer Ausarbeitung und Erlassung) nicht beseitigen.

Alle eingehenderen Regelungen sollten daher in den Durchführungsverordnungen zum LFG (LVR 2010, ZLLV 2010, ZLPV 2006) getroffen werden. Der in Deutschland oder auch den USA gewählte Weg eines gestuften Vorgehens ermöglicht nicht nur eine eingehende Evaluierung und Diskussion der Sachthemen iZm der Erlassung der detaillierten Durchführungsregelungen, sondern gewährleistet auch größere Flexibilität bei der späteren Anpassung an neue Entwicklungen sowohl in der Technik also auch im internationalen Regelungsumfeld. In diesem Zusammenhang darf auch nicht außer Acht bleiben, dass die VO (EU) Nr. 923/2012 (Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung; sogen. „SERA“) mit ihrem Inkrafttreten in Österreich (spätestens am 05.12.2014) auch die LVR 2010 weitgehend verdrängen wird. SERA sieht keine ausdrücklichen Ausnahmen für unbemannte Luftfahrzeuge vor. Um mehrfache Umstellungsprozesse zu vermeiden, sollten die nationalen Regelungen auch auf das Inkrafttreten der SERA-Bestimmungen Bedacht nehmen.

Grundsätzliche Definitionen von Flugmodellen und UAV sind also sinnvoll, alle Detailregelungen sollten aber in Durchführungsverordnungen im Gleichklang mit den internationalen Entwicklungen, wie etwa im Bereich der EASA für UAV über 150 kg, festgelegt werden.

Zur Einführung der Kategorien „Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge“ im Allgemeinen

Hinsichtlich der Zuständigkeit schlagen wir vor, für den gesamten Bereich der Flugmodelle und der unbemannten Luftfahrzeuge den Österreichischen Aero Club (ÖAeC) als zuständige Behörde zu benennen.

Auf Grund der bereits vorhandenen umfassenden Erfahrung des ÖAeC im Bereich Flugmodelle, der in der Organisation vorhandenen Länderstrukturen und des dort beschäftigten ortskundigen Personals wäre die Konzentration aller Aufgaben beim ÖAeC die sachgerechteste Lösung und würde auch den Vorgaben der Kosteneffizienz und der Verwaltungsökonomie entsprechen.

Ungeachtet dieser grundsätzlichen Anmerkungen gehen die folgenden (zT auch bloß redaktionelle) Kommentare auf einzelne Bestimmungen jeweils im System des Entwurfs ein.

Zu § 24c – Definition des „Flugmodells“, Abgrenzung zu § 24f

Wir hegen Bedenken gegen die Regelungstechnik, mit der das Regelungsziel der §§ 24c und 24f im Entwurf erreicht werden soll.

Die Bedenken gehen dahin, dass in § 24c Abs 1 zahlreiche Aspekte des tatsächlichen Betriebs eines UAV in eine Definition „gepackt“ werden. MaW: Ob ein UAV als Flugmodell gilt, hängt (entgegen dem gewöhnlichen Sprachgebrauch) nicht von seiner Beschaffenheit ab, sondern unter anderem von seiner jeweiligen Position im Luftraum: Befindet sich das Gerät unterhalb 400 ft (122 m) über Grund, ist es ein Flugmodell; überschreitet es diese Höhe, so ist es zumindest *per definitionem* kein Flugmodell mehr (§ 24c Abs 1 Z 4). Entfernt es sich um mehr als 500 m vom Piloten, so verliert es ebenfalls die Eigenschaft, ein Flugmodell zu sein (Z 1 leg cit). Ähnliches gilt für andere der Definitionsmerkmale in § 24c Abs 1.

Das erzeugt die Gefahr von Widersprüchen und Inkonsistenzen. Wenn etwa § 24c Abs 6 Ausnahmewilligungen „*von den Betriebsvoraussetzungen für Flugmodelle gemäß Abs. 1 Z 1, 2 und 4 bis 6*“ vorsieht, so liegt dem regelungstechnisch unseres Erachtens ein anderes Konzept zugrunde als jenes der umfangreichen Definition des Begriffs „Flugmodell“. Darüber hinaus ist die Abgrenzung zu § 24f insofern nicht ganz schlüssig, als § 24f zwar die „Kehrseite“ der Definitionsmerkmale des § 24c Abs 1 Z 1 und 3 bis 7 anführt, allerdings nicht auf deren tatsächliches Vorliegen (vgl. „*betrieben werden*“ in § 24c Abs 1) abstellt, sondern auf die diesbzgl Absicht (zB des Piloten) abstellt („*betrieben werden sollen*“). Das ist angesichts der Genehmigungspflicht verständlich, lässt aber eine Lücke entstehen. Ein Pilot, der ein Gerät ohne Absicht, wohl aber fahrlässig in einen Abstand von mehr als 500 m, in eine Höhe über 400 ft, über dicht besiedeltes Gebiet, über Menschenansammlungen oder näher als 50 m zu ihm nicht zugehörigen Personen/Sachen steuert, wäre bei strikter Anwendung der Vorschriften wohl verwaltungsstrafrechtlich nicht belastbar.

Anders ausgedrückt: Nach den Definitionen von Flugmodellen (§ 24c Abs 1), uLFZ der Klasse 1 (§ 24g Abs 1) und uLFZ der Klasse 2 (§ 24f Abs 1) könnte ein- und dasselbe „Gerät“ lediglich aufgrund der Art der Verwendung (Aktionsradius, Flughöhe, gewerbl. usw.) unter alle drei Arten fallen.

Zu § 24c Abs 1 Einleitungssatz und § 24d (Bewegungsenergie)

Der Entwurf grenzt den Anwendungsbereich des § 24c (Flugmodelle) von jenem des § 24d (Unbemannte Geräte unter 79 Joule Bewegungsenergie) durch das Kriterium der maximalen Bewegungsenergie ab. Eine maximale Bewegungsenergie des unbemannten Geräts von über 79

Joule ist eines der Definitionselemente des Flugmodells (§ 24c Einleitungssatz), eine maximale Bewegungsenergie unter 79 Joule ist Tatbestandsvoraussetzung der Sonderregelung in § 24d.

Für die Angabe in 79 Joule könnten praktische Beispiele (Flugmodelle, Rechenbeispiele) in den Erläuterungen angeführt werden, um es den Normadressaten zu erleichtern, den Regelungsinhalt zu erfassen.

Weiters könnte in den Erläuterungen und sollte jedenfalls in Durchführungsverordnungen klar gestellt werden, auf welche Bewegungszustände bzw Elemente des UAV das Kriterium zu beziehen ist. Zu diesem Thema liegt ein „*Policy Statement Airworthiness Certification of Unmanned Aircraft Systems (UAS)*“ der EASA aus 2009 (Doc E.Y013-01) vor, in dem die Berechnungsmethode präzisiert wird. Danach wird die kinetische Energie für zwei Szenarien berechnet, nämlich das „*Unpremeditated Descent Scenario*“ (betrifft im Wesentlichen die kinetische Energie bei einer kontrollierten Notlandung) und das „*Loss of Control Scenario*“ (betrifft im Wesentlichen die kinetische Energie bei unkontrolliertem Absturz). Für beide Fälle darf der Wert der maximalen kinetischen Bewegungsenergie die 79 Joule nicht überschreiten.

In den Erläuterungen zu § 24d lautet es zu dem gegenständlichen Kriterium derzeit:

„Das Kriterium ‚maximale Bewegungsenergie über 79 Joule‘ wird mit einem Hinweis der Austro Control GmbH gemäß § 24h näher ausgeführt werden.“

§ 24h lautet:

„§ 24h. Die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und/oder Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle, unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind von der Austro Control GmbH mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Diese Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweise sind von den Haltern der Flugmodelle, der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 sowie der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 2 zu beachten und einzuhalten.“

Es handelt sich um eine Verordnungsermächtigung. Ihr Wortlaut umfasst allerdings nicht die Ermächtigung der ACG (oder – folgt man unserem obigen Vorschlag – des ÖAeC), das gesetzliche Unterscheidungskriterium (Bewegungsenergie 79 Joule) näher auszuführen. § 24h adressiert die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und Betriebstüchtigkeit, nicht aber das Thema, unter welchen Voraussetzungen ein UAV unter die strengereren Bestimmungen des § 24c oder aber in das bloß rudimentäre Regime des § 24d (bloße Maximalflughöhe, im Übrigen Ausnahme vom Anwendungsbereich des LFG) fallen soll. Nach der Judikatur des VfGH kommt einem beliehenen Unternehmen die Kompetenz zur Erlassung von Durchführungsverordnungen nicht schon nach der allgemeinen Regel des Art 18 Abs 2 B.-VG. zu, sondern bedarf einer speziellen gesetzlichen Grundlage (Verordnungsermächtigung).

Unseres Erachtens wäre es auch sachgerechter, eine Durchführungsbestimmung zu dieser weitreichenden Abgrenzungsregel mit Verordnung des BMVIT zu erlassen (wie z.B. der ZLLV 2010 oder den LVR 2010).

Zu § 24c Abs 1 Z 2

In der Praxis gibt es sogenannte Freiflugmodelle, die auch über 79 Joule liegen; diese wurden im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt. § 24c Abs 1 Z 2 sieht als Tatbestandsmerkmal der Definition „Flugmodell“ eine Funksteuerung vor. Geräte ohne solche Fernsteuerung fallen daher nicht unter den Begriff und damit nicht unter die Regelungen der Absätze 2 und 3. Sofern sie nicht die Definitionsmerkmale eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 erfüllen (also unentgeltlich in einem Umkreis von 500 m und unter nicht über 400 ft über Grund) betrieben werden, scheinen sie völlig ungeregelt zu sein.

Sollte beabsichtigt sein, auch solche Freiflugmodelle dem § 24c (also der Definition „Flugmodell“) zu unterstellen, so sollte Z 2 entfallen. Stattdessen könnte – will man dies nicht einer DurchführungsV überlassen, als Anforderung (und nicht als Definitionsmerkmal) festgelegt werden, dass Funkfernsteuerungen, sofern eingebaut, den Bestimmungen des TKG 2003 zu entsprechen haben. Für den Fall des Fehlens einer Funkfernsteuerungsanlage könnten (in Gesetz oder Verordnung) besondere technische Erfordernisse festgelegt werden, die eine Einhaltung der aus der Flugmodell-Definition *de facto* folgenden Grenzen des Betriebs sicherstellen.

Zu § 24c Abs. 1 Z 3 und die korrespondierenden Bestimmungen in § 24f und § 24g

Wie schon in den allgemeinen Kommentaren oben zur Abgrenzung zwischen Flugmodellen und UAVs ausgeführt, sehen wir in der Entgeltlichkeit bzw Gewerblichkeit des Betriebs kein geeignetes Abgrenzungskriterium. Grundsätzlich soll der Schutzzweck der Norm auf die Sicherheit der Luftfahrt bzw die Sicherheit der Bevölkerung und den Schutz von fremden Sachen abstellen. Die von einem Flugmodell oder UAV ausgehende Gefahr für diese Schutzgüter hängt nicht von der Entgeltlichkeit des Betriebs ab. Insbesondere geht es ja nicht um Personen, die im Flugmodell oder UAV befördert werden.

Vielmehr wird für die Praxis befürchtet, dass Unternehmen derartige Geräte erwerben und im Rahmen ihres Unternehmens einsetzen könnten, die Entgeltlichkeit aber bestreiten werden (ähnlich der alten Werksverkehrsproblematik im OPS-Bereich).

Wir schlagen daher vor, § 24c Abs.1 Z 3 und § 24f Abs.1 Z 3 zu streichen.

Zu § 24c Abs. 1 Z 6

Auch hier gilt Ähnliches wie zu Z 2 (Funkfernsteuerungsanlage) ausgeführt: Z 6 sieht als Tatbestandsmerkmal der Definition „Flugmodell“ vor, dass Flugmodelle nicht näher als 50m zu nicht dem Piloten zugehörigen Personen und/oder Sachen betrieben werden. Wird ein solches Gerät tatsächlich in einem geringeren Abstand zu solchen Personen oder Sachen betrieben, fällt es aus der Definition heraus. Sofern es nicht die Definitionsmerkmale eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 erfüllt (also unentgeltlich in einem Umkreis von 500 m und unter 400 ft über Grund betrieben wird), scheinen sie völlig ungeregelt zu sein.

Das führt zum widersinnigen Ergebnis, dass das Modell gerade bei Schaffung einer (vom Gesetzgeber offenbar so bewerteten) Gefahrenlage in den regelfreien Raum gerät.

Auch hier sollte das Definitionsmerkmal (wenn es der Sache nach aufrecht erhalten wird) in eine Anordnung (Betriebsbeschränkung) umgewandelt werden.

In der Praxis ist es im Übrigen durchaus üblich, Flugmodelle näher als 50m zu nicht dem Piloten zugehörige Personen und/oder Sachen zu betreiben, wenn geeignete Sicherheitsmaßnahmen (Netze, Schutzwand, Strauch etc.) vorhanden sind. Beispiel: Eine Gruppe Jugendlicher geht Modellfliegen. Für den Piloten ist es dabei leichter, einen Sicherheitsabstand des Modelles in seiner Nähe einzuhalten als auf größere Distanz. Modellflug findet auch in Hallen statt; dies würde durch eine derartige Regelung wohl illegal werden.

Ein allfälliges Verbot des Betriebs unter den genannten Umständen könnte daher durch eine korrespondierende Ausnahmebestimmung ergänzt werden wie etwa:

„..., ausgenommen es werden vom Piloten Schutzmaßnahmen eingeleitet, die eine Gefährdung von Personen und Sachen am Boden verhindern...“

Zu § 24c Abs. 1 Z 7

Der durchschnittliche Modellflugzeugbetreiber hat keine Pilotenausbildung und keine Kenntnis der Luftraumklassen samt der dazugehörenden unterschiedlichen Sichtflug-Wetterbedingungen; daher ist zu bezweifeln, dass er beurteilen kann, ob Sichtflug-Wetterbedingungen herrschen.

Abgesehen davon sind die Wetterbedingungen durch das Erfordernis einer Sichtverbindung (§ 24c Abs 1 Einleitungssatz) ohnehin eindeutig bestimmt; die Einhaltung von Sichtflug-Wetterbedingungen ist daher nicht weiter erforderlich. Im Übrigen sind 500 m Sicht bzw 122 AGL weit unter den VMC Bedingungen; Z 7 wäre demnach sehr einschränkend für den Modellflug.

Wir schlagen daher vor, Z 7 ersatzlos zu streichen.

Zu § 24c Abs 3

Es ist durchaus üblich, dass ein Modellflugbetrieb außerhalb der Betriebszeiten eines Privatflugplatzes am Flugplatz stattfindet. Um diese Praxis zu berücksichtigen, schlagen wir folgende Ergänzung des § 24c Abs 3 vor :

„...Eine Bewilligung ist dann nicht erforderlich, wenn der Modellflugbetrieb ausschließlich außerhalb der Betriebszeiten des Zivilflugplatzes erfolgt...“

Zu § 24c Abs 4

Die zwingende Formulierung („Die Bewilligung ist zu erteilen“) lässt keinen Ermessensspielraum, obwohl es schwierig sein könnte festzustellen, wo und in welcher Konstellation das „öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt“ durch den Betrieb eines derart großen Modells nicht (!) gefährdet ist.

Im Gegensatz zu § 24f Abs 4 enthält § 24c Abs 7 keinen Verweis auf § 136 (Meldepflichten). Im Hinblick auf Modellflugplatzbetrieb – vor allem mit größeren Modellfliegern – sollte die Vorschreibung von Meldepflichten erwogen werden.

Zu § 24d

Für unbemannte Geräte mit einer maximalen Bewegungsenergie unter 79 Joule verbietet § 24d lediglich die selbständige Verwendung im Fluge oberhalb von 30 m über Grund. Im Übrigen nimmt § 24d diese Geräte vom Anwendungsbereich des LFG gänzlich aus. Wir erachten diese Bestimmung unter mehreren Aspekten für problematisch:

Zunächst sind die Rechtsfolgen im Fall einer verbotswidrigen Verwendung oberhalb von 30 m über Grund unklar. Angesichts des strikten Legalitätsprinzips im Strafrecht könnte die generelle Ausnahme vom Anwendungsbereich des LFG zur Nichtanwendbarkeit der Strafbestimmungen in § 169 führen. Darüber hinaus wäre fraglich, ob und nach welchen Rechtsgrundlagen Organe (welcher Behörden immer) unmittelbar wirksame Maßnahmen gegen einen verbotenen Betrieb oberhalb von 30 m über Grund setzen könnten.

Haftungsrechtlich wäre bspw auch die Anwendbarkeit der Gefährdungshaftung für Drittschäden (§§ 148 ff) ausgeschlossen. Das gälte unseres Erachtens wohl nicht nur für den Betrieb bis zu 30 m Höhe, sondern auch für einen vorschriftswidrigen Betrieb darüber. Ob die Zivilgerichte im Fall eines Drittschadens die Gefährdungshaftungsregelungen analog anwenden würden, kann schwer beurteilt werden, sollte aber keinesfalls Grundlage für eine gesetzgeberische Entscheidung sein. Mangels Gefährdungshaftung käme „lediglich“ die allgemein Verschuldenshaftung nach den §§ 1295 ABGB zum Tragen.

Mit der generellen Ausnahme der in § 24d bezeichneten unbemannten Geräte aus dem Anwendungsbereich des LFG entfielen schließlich auch die gesetzliche Grundlage zur näheren Regelung deren Verwendung durch die LVR 2010 bzw würde den LVR 2010 derogiert. Damit wären Bestimmungen wie etwa § 3 Abs 5 und 6 LVR 2010 nicht mehr anwendbar, sodass der Betrieb des unbemannten Geräts in der Höhe von bis zu 30 m

- über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien bewilligungsfrei bzw
- auch innerhalb des Schutzbereiches eines Zivilflugplatzes ohne Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle bzw des Flugplatzbetriebsleiters zulässig

wäre. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von zivilen Tiefflügen (Flugschulung, Rettungsflüge, Hagelabwehr, landwirtschaftliche Arbeitsflüge, etc.) mit denen es zu Konflikten kommen kann.

§ 24d müsste zumindest entsprechend angepasst werden.

Bei der derzeitigen Formulierung kommt es zu einer Lücke bei 79 Joule. Es wird daher angeregt, die unbemannten Geräte bis inklusive 79 Joule zu definieren.

Die Regelung führt dazu, dass das unbemannte Gerät auch in der Sicherheitszone ohne Freigabe betrieben werden darf, im Extremfall auch am Flugplatzzaun in der Anfluggrundlinie. Bei der Erstellung von An- Abflugverfahren werden die in PANS OPS festgelegten Hindernisfreiflächen berücksichtigt.

Wir regen an, hier Einschränkungen vorzusehen.

Zu § 24e Abs 2 letzter Satz

Es ist durchaus üblich, dass sich ein Modellflugplatz innerhalb von 5 km um einen Flugplatzbezugspunkt befindet (z.B. LOXN). Um dies zu berücksichtigen, schlagen wir vor, § 24e Abs 2 letzter Satz durch folgenden Satz zu ersetzen:

„...Ein Modellflugplatz, dessen Fläche sich innerhalb oder unterhalb einer Sicherheitszone oder innerhalb von fünf km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) befindet, darf nur bewilligt werden, wenn durch ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Verfahren zwischen Flugplatzbetreiber und Modellflugplatzbetreiber sichergestellt ist, dass eine Gefährdung von Zivilluftfahrzeugen durch Flugmodelle ausgeschlossen ist, und nur für die Dauer des Bestehens einer solchen Vereinbarung betrieben werden ...“

Zu § 24f

Die Regelungen bzgl unbemannter Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind nicht konform mit ICAO Annex II Amendment 43 Appendix 4 (RPAS)

Die unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 stellen nach dem Entwurf keine Luftfahrzeuge iSd § 11 LFG dar. Sie sind von den allgemeinen Bestimmungen für Luftfahrzeuge ausgenommen; daher gehen auch die entsprechenden Verknüpfungen mit der LVR 2010, Betrieb, Lärm und Registrierung (ZLLV) verloren.

Aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht ist eine Integration der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 in den normalen Flugbetrieb derzeit aus Sicherheitsgründen nicht umsetzbar.

Aus Sicht der ACG wäre im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit in der Luftfahrt auch die medizinische Eignung des Antragstellers hinsichtlich der Bedienung bzw. Steuerung eines unbemannten Luftfahrzeuges (v.a. bei Klasse 1 – Sichtverbindung!) zu regeln, wobei in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Überprüfung der Sehleistung zu achten wäre. Dies gilt entsprechend auch für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2.

Zu § 24f Abs 4

Aus § 24f Abs 4 (und auch aus § 24g Abs 1, für den der vorliegende Kommentar ebenso gilt) folgt (siehe dazu auch die entsprechende Ausführung in den Materialien), dass für Personen, welche uLFZ der Klassen 1 und 2 steuern wollen, Zivilluftfahrerscheine erforderlich sein werden.

Weder die LFG-Novelle noch die derzeit geltende Fassung der ZLPV 2006 enthalten weitere Vorschriften bezüglich der Ausbildung und Lizenzierung von Piloten von uLFZ. Die ACG als (sofern) zuständige Behörde wäre daher gezwungen, den diesbezüglichen Auffangtatbestand des § 90 ZLPV 2006 auszunützen und Sonderpilotenscheine auszustellen. Während die Voraussetzungen für die Erteilung eines Sonderpilotenscheins bzw. einer Sonderberechtigung sowie die Bedingungen für die Verlängerung und Erneuerung von der zuständigen Behörde (in Ermangelung einer anders lautenden Vorschrift gemäß § 140 Abs 1 ZLPV 2006 die ACG) festzulegen wären, muss die praktische Prüfung für Sonderpilotenscheine und -berechtigungen vor einer Prüfungskommission (§ 13 Abs 2 Z 5 ZLPV 2006) abgelegt werden; für die Bildung dieser Prüfungskommission wäre das BMVIT zuständig (§ 140 Abs 3 Z 2 ZLPV 2006).

Es stellt sich die Frage, ob die Prüfung durch eine Prüfungskommission vor dem Hintergrund der Entwicklung des Prüfungswesens im Bereich der JAR-FCL bzw. der bald in Kraft tretenden Bestimmungen von Part-FCL noch zeitgemäß ist bzw. den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht.

Zudem ist fraglich, ob es überhaupt zweckmäßig bzw. erforderlich ist, von Personen, die ein uLFZ steuern wollen, einen vollwertigen Zivilluftfahrerschein (und sei es „nur“ ein Sonderpilotenschein) zu verlangen. Die Sicherheit der Luftfahrt könnte möglicherweise auch dadurch gewahrt werden, dass die Person, die das uLFZ betreiben möchte und um eine entsprechende Betriebsgenehmigung nach den §§ 24c Abs 3 und 4 bzw. 24f Abs 2 ansucht, im Zuge des Verfahrens zur Erteilung dieser Betriebsgenehmigung ein hinreichendes Ausmaß an entsprechender Qualifikation zum Führen des uLFZ nachweisen muss, wobei Inhalt und Ausmaß der erforderlichen Qualifikation sowie die Art des Qualifikationsnachweises von der zuständigen Behörde festzulegen ist. Durch eine solche Regelung auf unterer Normebene (Festlegung der Behörde mittels ZPA) könnte mit einer größeren Flexibilität dem Variantenreichtum im Bereich der uLFZ entsprechend Rechnung getragen werden. Für uLFZ der Klasse 2 ist eine Betriebsgenehmigung wie bei uLFZ der Klasse 1 (vgl. § 24f Abs 2) nicht vorgesehen (weil hier pauschal auf alle für LFZ geltenden Bestimmungen verwiesen wird), daher kann bei uLFZ der Klasse 2 hinsichtlich des Qualifikationsnachweises nicht ebenso verfahren werden. Es müsste in einem eigenen Absatz eine Regelung aufgenommen werden, wonach Personen, welche uLFZ der Klasse 2 betreiben, die von der zuständigen Behörde festgelegten Qualifikationsanforderungen erfüllen müssen und in diesem Fall eine Genehmigung (Bescheid, sonstige Bescheinigung) der zuständigen Behörde erhalten.

3. Zu Z 14 (§ 9 Abs 7)

Der neue Absatz 7 erweitert den Flugplatzzwang auf den bloßen Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden, ermöglicht aber durch den Verweis auf Abs 2 die Erteilung einer Bewilligung für den Betrieb am Boden (außerhalb von Flugplätzen) durch den Landeshauptmann.

Es ist z.B. bei Amateurbauern üblich, dass ein Betrieb am Boden für Funktionstests des Triebwerks oder Fahrwerks auf privatem Grund erfolgt. Ein solcher Betrieb bedürfte künftig einer Bewilligung durch den Landeshauptmann, ebenso die Nutzung privater, an Flugplätze angrenzender Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen. Fraglich scheint uns, ob die in Abs 2 geregelten (derzeit ja auf die Außenlande- und -abflugbewilligungen zugeschnittenen) Kriterien der Bewilli-

gungserteilung auch für solche Fälle sachgerecht sind, zumal sie keinerlei Abwägung zwischen den privaten Interessen des LFZ-Halters und den allenfalls entgegenstehenden öffentlichen Interessen erlauben.

4. Zu Z 21 (§ 12 Abs 3a)

Wir empfehlen folgende Ergänzung des neuen Abs 3a:

„(3a) Für die Verwendung von Zivilluftfahrzeugen auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABI. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S. 1, ausgestellte Urkunden und Genehmigungen sind auch gültig, wenn das Zivilluftfahrzeug außerhalb des Geltungsbereiches der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 im Sinne ihres Artikels 1 Abs. 2 lit. a verwendet wird, sofern die unionsrechtlichen Bestimmungen zumindest die gleichen Anforderungen stellen wie die in Österreich anwendbaren Vorschriften [...]“

Diese Änderung soll den Anwendungsbereich des gegenständlichen Absatzes auf Polizei, Such- und Rettungsdienste und Feuerwehr einschränken. Nur die EASA-Urkunden und Genehmigungen bzgl dieser Einsatzluftfahrzeuge sollen von der besonderen Bestimmung erfasst werden, um in diesem Bereich eine Duplizierung (ein Satz „EASA-Urkunden“ für den zivilen Einsatz und ein Satz nationale „ZLLV – Urkunden“ für Einsatzflüge) im Sinn einer Verwaltungsvereinfachung zu vermeiden.

Der Wortlaut im Entwurf würde auch die Urkunden von in Österreich registrierten Luftfahrzeugen mit der Drittstaaten-Problematik im Rahmen von Art 83bis AIZ Abkommen umfassen. Dies widerspricht aber Artikel 4 Abs. 1 lit b Verordnung (EG) Nr. 216/2008, der festlegt, dass Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, dieser Verordnung entsprechen müssen, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt. Die gegenständliche Thematik, dass im gegenständlichen Fall Urkunden auf nationaler Basis auszustellen sind, ergibt sich daher aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

5. Zu Z 50 (§ 57a Abs 1)

§ 57a Abs. 1 letzter Satz lautet im Entwurf: „*Die Bestimmungen über flugmedizinische Stellen gemäß den §§ 33 bis 34 sind in Bezug auf Fluglotsen anzuwenden.*“

Aus unserer Sicht ist eine Normierung der Anwendbarkeit der Bestimmungen der §§ 33 bis 35 LFG betreffend flugmedizinische Stellen auf Fluglotsen aus folgenden Gründen nicht möglich:

Zunächst wird auf die konkreten Ausführungen in dieser Stellungnahme zu den §§ 33 bis 35 LFG verwiesen.

Darüber hinaus halten wir fest, dass bei Beibehaltung der vorgeschlagenen Regelung ein paralleles System flugmedizinischer Stellen – je nach durchzuführenden flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen – entstünde. Dies deshalb, da Rechtsgrundlage für die Autorisierung der flugmedizinischen Sachverständigen für EU-Tauglichkeitsuntersuchungen (Class 1-, Class 2-, LAPL-Medical) ab 08.04.2013 die VO (EU) Nr. 1178/2011 idF der VO (EU) Nr. 290/2012 („Air-crew-Regulation“) ist. Da sich die Rechtgrundlage nicht nur formal-rechtlich ändert, sondern auch in moritorischer Hinsicht, ist der im § 57a LFG vorgeschlagene Verweis auf die §§ 33 bis 35 LFG nicht umsetzbar (verschiedene Rechtsgrundlagen, unterschiedliche Voraussetzungen für die Autorisierung, Aufsicht, Auditwesen, Rechte und Pflichten etc.).

Da die Aircrew-Regulation unter den sogenannten „Privilegien“ des AME nur die europäischen Tauglichkeitskategorien (die in der Verordnung selbst geregelt sind) vorsieht, ist eine entsprechende Bestimmung im LFG hinsichtlich der flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen / flugmedizinischen Stellen betreffend die Fluglotsen (Class 3-Medical) als auch hinsichtlich der nationalen Tauglichkeitszeugnisse erforderlich.

Die medizinischen Beurteilungskriterien (ESARR 5 – Anlage der Eurocontrol-Richtlinie) für Fluglotsen waren in der Anlage 8 der ZLPV 2006 normiert. Die Anlage 8 der ZLPV 2006 wurde allerdings auf Grund der Regelung auf europäischer Ebene aufgehoben.

Seit 2011 ist die VO (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse in Kraft. Im Kapitel III (Medizinische Tauglichkeitsbescheinigung) – Art. 15 Abs. 3 der zitierten Verordnung wird nun dort explizit auf die Anwendbarkeit der „Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“ (ESARR 5) verwiesen. Die Beurteilungskriterien sind somit bereits auf europäischer Ebene geregelt.

Hinsichtlich der Anträge auf Erteilung, Verlängerung und Erneuerung medizinischer Tauglichkeitszeugnisse wird auf die von der Behörde festgelegten Verfahren verwiesen (Art. 15 Abs. 1). Darüber hinaus normiert die zitierte Verordnung, dass die medizinischen Tauglichkeitszeugnisse von der medizinischen Stelle der Behörde oder von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren, die von der Aufsichtsbehörde zugelassen wurden, auszustellen sind (Art. 15 Abs. 2).

Aus unserer Sicht regeln diese Bestimmungen die wesentliche Zuständigkeit / Kompetenz der flugmedizinischen Sachverständigen / Zentren zur Durchführung flugmedizinischer Tauglichkeitsuntersuchungen der Klasse 3.

In diesem Zusammenhang wird hingewiesen, dass derzeit eine EU-Verordnung für ATCOs in Arbeit ist, die auch den medizinischen Teil der Zertifizierung der Fluglotsen regeln wird.

Wir schlagen daher vor, den im Entwurf enthaltenen Verweis im § 57a Abs. 1 letzter Satz LFG zu streichen, da sich der Konnex der Fluglotsen zu den flugmedizinischen Stellen aus einer Zusammenschau der einschlägigen EU-Verordnungen (VO (EU) Nr. 805/2011, Nr. 1178/2011 und Nr. 290/2012) ergibt.

Nationale Tauglichkeitszeugnisse:

Darüber hinaus sollte allerdings im LFG klargestellt werden, dass für die Ausstellung von nach wie vor bestehenden ICAO-Tauglichkeitszeugnissen für weiterhin nationale Lizenzen (Zuständigkeit des Österreichischen Aeroclubs) die von der ACG autorisierten flugmedizinischen Stellen zuständig sind und dass die flugmedizinische Beurteilung nach den Requirements der ZLPV („alt“) zu erfolgen hat.

6. Zu Z 51 (§ 57a Abs 4 und 5)

Zu § 57a Abs 4

Wir regen an, die Zuständigkeiten im Bereich der Flugmedizin für alle Bereiche (einschließlich flugmedizinische Zentren) bei einer Luftfahrtbehörde zu konzentrieren. Wir dürfen dazu auf folgende Problemstellungen hinweisen:

Gemäß der im Begutachtungsentwurf vorgeschlagenen Verteilung der Zuständigkeiten würde sich folgende Situation ergeben: Die ACG wäre zuständig für die Autorisierung, Aufsicht und Auditierung von flugmedizinischen Sachverständigen. Das BMVIT wäre zuständig für die Autorisierung, Aufsicht und Auditierung von flugmedizinischen Zentren. Ein flugmedizinisches Zentrum wäre von einem von der ACG autorisierten flugmedizinischen Sachverständigen zu leiten und dort wären von der ACG autorisierte flugmedizinische Sachverständige zu beschäftigen. Diese wiederum unterliegen grundsätzlich der Aufsicht durch die ACG im Hinblick auf Ihre Tätigkeit als flugmedizinische Sachverständige.

Diese Tatsache birgt einerseits zahlreiche rechtliche Probleme im Zusammenhang mit den geschilderten Kompetenzüberschneidungen zweier Behörden mit sich, andererseits ist die geteilte Behördenzuständigkeit mit einem administrativen Mehraufwand für die Normunterworfenen verbunden.

Darüber hinaus wäre mit der nun vorgesehenen vollständigen Zuständigkeit des BMVIT für flugmedizinische Zentren ein zusätzlicher administrativer, personeller und somit finanzieller Mehraufwand für das BMVIT und somit für den Bund verbunden (bislang war das BMVIT für die Autorisierung und die ACG für die Aufsicht über flugmedizinische Zentren zuständig).

Da die ACG auf Grund der Zuständigkeit für Flugmedizin über die hierfür erforderlichen fachlichen-personellen, räumlichen und technisch-instrumentellen Ressourcen verfügt, erscheint es zweckmäßiger, die Zuständigkeit der Aufsicht über flugmedizinische Zentren bei der ACG zu belassen. Auf Grund des Erfordernisses der neuen EU-Bestimmungen der Zuständigkeit einer Behörde für einen zu normierenden Bereich wäre es daher in Konsequenz notwendig, auch die Zuständigkeit zur Autorisierung flugmedizinischer Zentren an die ACG zu übertragen.

Schließlich weisen wir darauf hin, dass im Fall der vorgeschlagenen Zuständigkeit des BMVIT für flugmedizinische Zentren das gesamte System der Flugmedizin – insbesondere auch unter Berücksichtigung der geteilten Behördenzuständigkeit hinsichtlich Lizenzen (ACG und Österreichischer Aeroclub) sowohl für die Normunterworfenen (Piloten, flugmedizinische Sachverständige, flugmedizinische Zentren) als auch für die dann zuständigen Behörden im Bereich Flugme-

dizin (BMVIT, ACG, ÖAeC) sehr schwer administrierbar wäre und viele Schnittstellen geschaffen würden.

Zur Verwaltungsvereinfachung schlagen wir daher vor, als zuständige nationale Behörde in Bezug auf flugmedizinische Zentren die ACG zu normieren.

Zu § 57a Abs 5 Z 4

Statt des Ausdrucks „Prüfungswesen“ sollte eine Formulierung gewählt werden, die dem Umstand Rechnung trägt, dass es keine eigenen Prüfer („*Examiner*“) für LAPL(A) und LAPL(H) geben wird. LAPL-Prüfungen für A und H werden von FE abgenommen (siehe VO 1178/2011, FCL.1005.FE (a) (3) und (b) (4)). Da für die Ernennung von bzw. die Aufsicht über FE(A) und FE(H) die ACG zuständig sein wird, ist fraglich, inwieweit der Aero Club seine Zuständigkeit hinsichtlich (praktischem) Prüfungswesen hinsichtlich LAPL(A) und LAPL(H) vor dem Hintergrund der FE-Bestimmungen in Part-FCL überhaupt ausüben können wird. Da das Zertifikat für FE(A) und FE(H) zuständigkeitsshalber von der ACG auszustellen ist, wären LAPL-Prüfungsrechte (bei Erfüllung der oben zitierten Bestimmungen in FCL.1005.FE) von der ACG in das FE-Zertifikat einzutragen. Es ist fraglich, ob die ACG dazu berechtigt wäre, wenn laut vorliegendem Entwurf doch der Aero Club für Prüfungswesen für LAPL zuständig ist.

Hinsichtlich LAPL(A) und LAPL(H) wären diese Widersprüche bzw. Konflikte durch eine entsprechende Umformulierung aufzulösen; die Zuständigkeitsbestimmung in dieser Form ist im Hinblick auf die beschriebene Situation jedenfalls zu ungenau.

7. Zu Z 53 (Gliederungsüberschrift 4. Teil)

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zu Z 71 (§ 84a – Bewilligung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen). Sollten unserem Vorschlag entsprechend Sonderregelungen für Hubschrauberlandeplätze bei Krankenhäusern in das Zivilflugplatz-Regime aufgenommen werden (solche Plätze also systemkonform als Zivilflugplätze, wenn auch mit den gebotenen Sonderregelungen, behandelt werden), so müsste die Änderung der Gliederungsüberschrift auf die das Nummerierungsformat („4. Teil“ statt „IV. Teil“) beschränkt werden.

8. Zu Z 65 (§ 75 Abs 2 dritter Satz)

Wir begrüßen den neu eingefügten dritten Satz. Die Pflicht zum Ersatz allfälliger Selbstkosten, die dem Zivilflugplatzhalter aus der Erfüllung dieser Pflicht erwachsen, ergibt sich aus Abs 3 der Bestimmung, worauf die Erläuterungen zutreffend hinweisen.

9. Zu Z 71 (§ 84a und § 84b)

Wir begrüßen das Vorhaben, bestehende und künftige Hubschrauberlandeplätze bei Krankenhäusern einem expliziten Regime zu unterwerfen und die Praxis der Bewilligungen solcher Einrichtungen gem § 9 nicht fortzuführen.

Ob ein solches Regime an einen neuen Begriff „Krankenhaus-Hubschrauberlandflächen“ anknüpft oder einfach als Teilbereich der Materie „Flugplätze“ geregelt wird, soll als reine Begriffsfrage nicht darüber hinwegtäuschen, dass es da wie dort um die gleiche Funktion (die dauerhafte Ermöglichung von geordneten Landungen und Starts von Hubschraubern) und die damit zusammen hängenden sicherheitsrelevanten Fragen geht.

Vor dem Hintergrund der einschlägigen ICAO-Regelungen, aber auch im Hinblick auf mögliche Regelungen im Unionsrecht (EASA) und zur Vermeidung wiederholter Umstellungsprozesse in der Praxis sollte getrachtet werden, allfällige Abweichungen der Regelungen für Hubschrauberlandeplätze bei Krankenhäusern von jenen für (sonstige) Zivilflugplätze auf das sachlich (i.e. durch die besonderen Umstände des Hubschrauberflugbetriebs von und zu Krankenhäusern) Gebotene zu beschränken. Insofern könnte es genügen, solche Landeflächen auch künftig begrifflich im Zivilflugplatz-Regime zu belassen und Besonderheiten durch entsprechende Spezialregelungen auf Basis des § 66 in der Zivilflugplatz-Verordnung zu treffen. Sollten darüber hinaus auch auf gesetzlicher Ebene Abweichungen von den §§ 63 ff geboten erscheinen (zB zur Vereinfachung des Prüfungs- und Bewilligungsverfahrens), könnten diese in den jeweils betroffenen Paragraphen eingefügt werden.

Wird hingegen der Ansatz beibehalten, ein formell neben dem Recht der Zivilflugplätze stehendes Sonderregime für Krankenhaus-Hubschrauberlandflächen zu schaffen, so ist es unseres Erachtens aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar, dass von der Verordnungsermächtigung des § 84a Abs 5 auch tatsächlich Gebrauch gemacht wird, um sicherzustellen, dass an die neue Bewilligungsform zumindest den §§ 68ff (inkl. der Bezug habenden Verordnungen gemäß § 66 bzw. des ICAO Annex 14) inhaltlich weitgehend gleichwertige Anforderungen gestellt werden und die wesentlichen Sicherheitsparameter bundesweit einheitlich geregelt sind. Bei Erteilung der Bewilligungen sollte nicht uneingeschränkt auf etwaige örtliche Notwendigkeiten eingegangen werden können. Es handelt sich bei den wichtigsten Sicherheitsaspekten beispielsweise um die Festlegung einer Mindestlandefläche bzw. einer entsprechenden Hindernisfreiheit, um die Notwendigkeit einer Beleuchtung (falls Landungen/Starts in der Nacht erfolgen), um die Etablierung eines Feuerlöschwesens oder um die Bestellung eines Landeflächen-Verantwortlichen, welcher einen ordnungsgemäßen Betriebszustand (z.B. Schneeräumung, Absperrungen, Funktionieren der Beleuchtung, sichtbare Markierungen, Absturzschatz usgl.) sicherzustellen hat. Derart grundlegende Sicherheitsstandards sollten daher generell und nicht individuell normiert werden; notwendige weitere Auflagen in den entsprechenden Bewilligungen im Einzelfall bleiben davon ohnedies unberührt.

Aus diesem Grund sollten auch die in § 84a Abs 2 geregelten Bewilligungsvoraussetzungen sachgerecht ergänzt werden; sie bilden ja auch die Grundlage und Begrenzung der Verordnungsermächtigung des BMVIT in Abs 5. in der Entwurfsfassung übernimmt § 84a Abs 2 nur die Kriterien des § 70 Abs 1 (Beschaffenheit der in Aussicht genommenen Landfläche und ihrer Umgebung).

Fraglich ist hier zunächst, ob es einen Unterschied machen soll, dass § 70 Abs 1 auf die „Umgebung“ abstellt, § 84a Abs 2 hingegen auf die „umgebende Landschaft“. Wir nehmen nicht an, dass damit die – gerade bei Krankenhäusern wichtigen – Bauwerke aus der Betrachtung ausgeschaltet werden sollen. Allerdings: Auch wenn verschiedene Bauten und Infrastrukturen gemeint

hin Elemente der „Kulturlandschaft“ bilden und, ähnlich wie andere vom Menschen geschaffenen Veränderungen der Natur, ganz allgemein zur „Landschaft“ zählen, so gilt das im allgemeine Sprachgebrauch nicht unbedingt für Gebäude, insbesondere im dicht verbauten Gebiet. Um keine falschen Schlüsse aus der Verwendung unterschiedlicher Begriffe in § 70 Abs 1 und § 84a Abs 2 aufkommen zu lassen, empfehlen wir entweder die Übernahme des Begriffs aus § 70 Abs 1 oder zumindest eine entsprechende Klarstellung in den Erläuterungen.

Die Bewilligungsvoraussetzungen für Zivilflugplätze gem § 71 Abs 1 (technische Eignung, sichere Betriebsführung, Verlässlichkeit und Eignung des Bewilligungswerbers, finanzielle Mittel, keine entgegenstehenden sonstigen öffentlichen Interessen) fehlen in § 84a gänzlich. Sie sollten mit den allenfalls erforderlichen Anpassungen in § 84a aufgenommen werden.

Aus flugbetrieblicher Sicht ist es aus Sicherheitsgründen jedenfalls dringend geboten, eine Standardisierung der Grundvoraussetzungen zu schaffen, sodass auf den Start- und Landeplätzen bzw. -flächen gleiche Bedingungen herrschen und einheitliche An-/Abflugverfahren eingehalten werden.

Zur weiteren Klarstellung der Bestimmung wird angeregt:

In Abs 1 wird normiert, dass es sich um Landeflächen bei Krankenhäusern handelt, die ausschließlich für Rettungseinsätze verwendet werden. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass unter „Rettungseinsätzen“ auf die Definition für „Rettungsflüge“ gem. § 2 der ZARV abzustellen ist. „Ambulanzflüge“ werden in § 2 gesondert definiert und würden daher nicht unter den Anwendungsbereich des § 84a fallen. Da aber gerade Ambulanzflüge Flüge von einer Krankenanstalt in eine andere darstellen und diese praktisch auf den gegenständlichen Landeflächen ebenfalls regelmäßig vorkommen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch diese unter § 84a fallen sollen. In diesem Fall sollte jedenfalls seitens des Gesetzgebers noch eine ausdrückliche Klarstellung erfolgen.

In Abs 3 empfiehlt sich neben der Verwendung der sonst im LFG üblichen Wortwahl aus Rechtssicherheitsgründen die zur Kundmachung verpflichtete Behörde ausdrücklich zu erwähnen. Wir schlagen daher vor, diese Bestimmung wie folgt zu ergänzen:

„.... in luftfahrtüblicher Weise durch die genehmigende Behörde kundzumachen“.

In Abs 4 sollte ebenfalls aus Rechtssicherheitsgründen klargestellt werden, dass es sich bei dem jeweiligen Betriebshandbuch nicht um das *Operations Manual* gemäß JAR-OPS 3 (Subpart P) handelt, sondern z.B. das *Aircraft Flight Manual*. Es wird daher vorgeschlagen den Text wie folgt zu ergänzen:

„....die gemäß dem jeweiligen auf das Hubschrauberbaumuster bezogenen Flug-/Betriebshandbuch...“

Es ist zutreffend, wenn in den Erläuterungen ausgeführt wird, dass die in der AOCV oder in den unionsrechtlichen Vorschriften normierten flugbetrieblichen Anforderungen von § 84a unberührt bleiben. In Hinblick darauf, dass in der VO (EU) Nr. 965/2012 von „Endanflug- und Startfläche an einem Krankenhaus“ (sh. SPA.HEMS.125 lit b mit der Vorschreibung der notwendigen Flug-

leistungsklasse) gesprochen wird, spielt es terminologisch keine Rolle, ob im LFG von „Zivilflugplätzen“ oder „Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen“ gesprochen wird. Aufgrund des „opt-out“ der genannten VO und der weiteren Anwendbarkeit der AOCV iVm JAR-OPS 3, sollte aber aus Rechtssicherheitsgründen ganz klar geregelt sein, dass die in der JAR-OPS (sh. Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 (d) lit c) Z 2 (i) (A)) genannten „Hubschrauberflugplätze“ eines Krankenhauses von den Flugleistungsklassenanforderungen erfasst bleiben. Das heißt es soll unzweifelhaft sein, dass auch für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen (und nicht nur Hubschrauberflugplätze!) in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen Flugleistungsklasse 1 vorliegen muss.

Es wird daher angeregt, dem § 84a einen Abs. 9 anzufügen, der beispielsweise lauten könnte:

„(9) Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen gelten in Hinblick auf die flugbetrieblichen Anforderungen als Hubschrauberflugplätze im Sinne der AOCV 2008 iVm JAR-OPS 3.“

Dass die AOCV- bzw unionsrechtlichen Flugbetriebsregelungen von § 84a unberührt bleiben und ihre Einhaltung in der Verantwortung der Luftfahrtunternehmen liegt, darf nicht über den engen Konnex zwischen diesen Vorschriften und der Bewilligungskriterien für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen hinwegtäuschen. Wegen des gesetzlich eingeschränkten Verwendungszwecks der Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen („Rettungseinsätze“; siehe dazu auch unten) dürfen nur Luftfahrtunternehmen die Landeflächen anfliegen. Sollten die Bewilligungsvoraussetzungen bzw die Bewilligungen nicht jenes Niveau sicherstellen, dass eine Einhaltung der flugbetrieblichen Anforderungen ermöglicht, werden die Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen schlachtweg nicht (rechtmäßig) angeflogen werden können.

Zu den Übergangsvorschriften bleibt anzumerken: Wörtlich interpretiert kann nach § 84a Abs 8 eine Landefläche (gemeint wohl: auf Basis einer im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle bestehenden Bewilligung nach § 9; vgl § 84b) zeitlich unbegrenzt für Rettungseinsätze weiterverwendet werden, solange eine zeitgerecht (innerhalb von sechs Monaten ab Inkrafttreten der Novelle) beantragte Bewilligung nicht erteilt wird, also selbst dann, wenn sie rechtskräftig abgewiesen wird. Hier sollte ein sprachliche Klarstellung erfolgen wie etwa:

„[...] bis zur rechtskräftigen Erteilung der Bewilligung oder rechtskräftigen Abweisung des Antrags gemäß Abs. 2 weiterhin [...]“

10. Zu Z 93 und 94 (§ 101 und § 102 Abs. 1 und 2)

Gegen die durch die unionsrechtlichen Bestimmungen bzw. die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes bedingte Anpassung dieser Bestimmungen bestehen grundsätzlich keine Einwände. Das Erfordernis einer Beförderungsbewilligung samt Betriebsaufnahmebewilligung wird jedoch nach Inkrafttreten der entsprechenden unionsrechtlichen Vorschriften (vgl. dazu EASA-Opinion 03/2012) neuerlich zu evaluieren sein. In diesem Zusammenhang ist auch § 108 Abs. 3 neu zu beachten, wonach bei Rundflügen ein AOC die Betriebsaufnahmebewilligung ersetzt; gleiches muss nach Inkrafttreten der entsprechenden EU-Vorschriften auch für CAT mit Segelflugzeugen und Ballonen gelten.

11. Zu Z 95 (§ 102 Abs. 4)

Aufgrund der Erweiterung des Anwendungsbereiches wird angeregt, die schon bisher in der Praxis offene Frage zu klären und klarzustellen, wer in diesen Fällen der Beförderer (Pilot oder Halter?) ist. Ebenso ist weiterhin unklar, welche Lizenz für Selbstkostenflüge letztlich notwendig ist (Privatpiloten- oder Berufspilotenlizenz?)

Weiters besteht ein Widerspruch zwischen § 102 Abs 4 "Selbstkostenflüge" mit dem Artikel 3 lit i der VO (EG) Nr. 216/2008, wonach „gewerbliche Tätigkeit“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt, darstellt.

12. Zu Z 102 (§ 111)

Zumindest im Fall von motorisierten Hänge- und Paragleitern ist auch ein Transport von Fracht/Post nicht undenkbar. In derartigen Fällen würde eine Regelungslücke entstehen, weil die Bestimmung des § 111 nur auf den gewerblichen Personentransport abstellt. Wir regen daher an, eine Erweiterung der Bestimmung auf den Fracht-/Posttransport zu erwägen.

Im zweiten Satz fehlen offenkundig – da nicht anzunehmen ist, dass diese nicht die technischen und flugbetrieblichen Voraussetzungen erfüllen müssen – die motorisierten Hänge- und Paragleiter, sodass dieser Satz zu lauten hätte

„...Beförderung von Personen mit motorisierten Hänge- und Paragleitern, Hänge- und Paragleitern....“

13. Zu Z 99 (§ 108 Abs. 1) und Z 157 (§ 141)

Nach der neuen Fassung des § 108 soll für die Betriebsaufnahmebewilligung die ACG oder eine § 140b Übertragungsbehörde zuständig sein.

ACG soll gemäß § 141 Abs. 1 letzter Satz weiters für die flugbetriebliche und technische Aufsicht von Luftverkehrsunternehmen zuständig werden, obwohl gemäß Satz 1 Luftverkehrsunternehmen der Aufsicht der Bewilligungsbehörde, d.h. also allenfalls auch der § 140b Übertragungsbehörde, unterliegen. Diese Regelung scheint nicht ganz nachvollziehbar und würde letztlich eine Aufsichtsverpflichtung der ACG mit sich führen, obwohl diese weder mit der Beförderungs- noch mit der Betriebsaufnahmebewilligung befasst war.

Es wird daher angeregt, den letzten Satz des § 141 Abs. 1 entweder zu streichen (da sich die Zuständigkeiten für die unionsrechtlichen bzw. nationalen Bewilligungen ohnedies aus dem LFG ergeben und die Aufsichtszuständigkeit aus Satz 1 hervorgeht) oder jedenfalls wie derzeit zu belassen; anderenfalls wären bei Beibehaltung der Wortfolge „Luftverkehrsunternehmen“ jene auszunehmen, mit denen ACG mangels Bewilligung in keiner Verbindung steht (so eben ausdrücklich die § 140b Übertragungsbehörde).

14. Zu Z 100 (§ 108 Abs. 3)

Da dies schon bisher in der Praxis nicht ganz eindeutig war, wird angeregt, im Zuge des neuen § 108 Abs. 3 den Mischbetrieb (z.B. CAT und Rundflug) aufzunehmen und klarzustellen, ob diese Unternehmen für beide Arten von Flugbetrieb die jeweils erforderlichen Bewilligungen einholen müssen oder ob die Bewilligungen der „höchsten“ Form des Flugbetriebes (z.B. CAT) ausreichen. Bisher wurde Letzteres praktisch sowie in Anlehnung an die VO (EG) Nr 1008/2008 durchgeführt; eine rechtliche Klarstellung wäre jedenfalls aber zu begrüßen.

15. Zu Z 105 (§ 120a Abs 1 und 2)

Gemäß § 120a Abs 1 idF des Entwurfs hat Austro Control GmbH

„die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.“

Gemäß § 120a Abs 2 idF des Entwurfs können Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen

„im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.“

In beiden Absätzen führt der Entwurf (von damit notwendig gewordenen Änderungen des Satzbaues abgesehen) die Wortfolge „wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung“ ein.

Nach den Erläuterungen soll damit

„nunmehr explizit klargestellt werden, dass der Begriff ‚Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren‘ auch den Schutz vor Immissionen - wie z.B. den Schutz vor unzumutbaren Fluglärm- oder Umweltbelastungen - beinhaltet (vgl. VwGH vom 20.03.2002, GZ. 99/03/0251). Die Austro Control GmbH hat daher bei der Festlegung der für den sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehr erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung der Bevölkerung Bedacht zu nehmen.“

Wir hegen eine Reihe von Bedenken gegen diesen Ansatz:

Problematisch daran ist zunächst, dass durch die prominente Hervorhebung im Luftfahrtgesetz eine Erwartungshaltung in Teilen der Bevölkerung geschürt werden dürfte, die Neuregelung zie-

le auf eine Änderung der bestehenden Flugroutenfestlegung, etwa weil diese als unzureichend erkannt worden wäre. Ein solcher Eindruck wäre unseres Erachtens verfehlt und sollte unbedingt vermieden werden.

Die Beachtung von Immissionsaspekten war schon bisher in verschiedenen Verordnungsbestimmungen (vgl. etwa § 22 Abs 1, 5 und 6 LVR 2010) vorgesehen. Mitunter wurden allerdings Zweifel geäußert, ob die luftfahrtgesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der Wortlaut des geltenden § 120a LFG, eine hinreichende gesetzliche Grundlage für die Berücksichtigung dieser Interessen insbesondere bei der Festlegung von An- und Abflugrouten bietet. Nach dem in den Entwurfserläuterungen zitierten Erkenntnis des VwGH vom 20.03.2002, GZ 99/03/0251, umfasst der Begriff „*Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren*“ auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen. Dem wurde und wird in der Praxis nicht nur der Schutz vor (zwar nicht gesundheitsgefährdenden, doch aber) unzumutbaren Immissionen gleichgehalten. Darüber hinaus wurden, wie das umfangreiche Mediationsverfahren iZm dem Projekt „3. Piste“ am Flughafen Wien belegt, bei der Flugroutenfestlegung generell der Aspekt der Vermeidung unnötiger Lärmimmissionen in die Beurteilung und Entscheidung einbezogen.

Die im Entwurf vorgesehene Änderung kann insofern also lediglich klarstellenden Charakter haben. Ein unmittelbarer Änderungsbedarf in Bezug auf die bestehenden Flugrouten ergibt sich daraus nicht. Nach der bisherigen Rechtslage festgelegte Flugrouten bleiben auch mit Inkrafttreten der Novelle rechtskonform.

Sollte Z 105 des Entwurfs unverändert beibehalten werden, so empfehlen wir zumindest, die obigen Ausführungen in den Erläuterungen – noch deutlicher als dies im Entwurf der Fall ist – zum Ausdruck zu bringen.

Die Festlegung von Flugrouten gehört nicht zu Flugsicherungsdiensten und damit nicht zu den eigentlichen Aufgaben eines (*Air Navigation Service*) Providers. In Deutschland etwa hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die ihm nach § 32 Abs 4 Nr 8 Luftverkehrsgesetz (LVG) obliegende Erlassung von Rechtsverordnungen über die „*Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte*“ auf Grund der Ermächtigung in § 32 Abs 4c LVG an das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) übertragen (§ 27a Abs 2 Luftverkehrs-Ordnung - LuftVO). Eine Festlegung von Flugverfahren durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) kann nur hilfsweise in Einzelfällen erfolgen (§ 27a Abs 2 Satz 2 und 3 LuftVO) und darf einen Zeitraum von 3 Monaten nicht überschreiten. Im Übrigen wirkt DFS nur unterstützend an der Festlegung durch das BAF mit.

Gerade der Umstand, dass Flugrouten nicht ausschließlich nach flugsicherungsbetrieblichen Aspekten (also der Gewährleistung einer sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs; vgl. § 119 Abs 1 LFG) festzulegen sind, sondern unter Berücksichtigung sonstiger Aspekte wie insb Umweltaspekten (Lärm, Luftschatstoffe, Verbrauch fossiler Brennstoffe etc.), spricht für Lösungen, in denen die Festlegung von Flugverfahren oder zumindest die Festlegung

der Grundsätze für die Beurteilung und Abwägung der verschiedene Aspekte durch staatliche Behörden erfolgen.

Wir regen daher an, die Aufgabenverteilung bei der Festlegung von Flugrouten (insb vor dem Hintergrund der dabei rechtspolitisch abzuwägenden Interessen zu überdenken. Verbleibt die Kompetenz zur Festlegung der Flugrouten bei Austro Control GmbH, so müssten zumindest der Rahmen und die Kriterien für Wahrnehmung dieser Aufgabe – also insb für die Beurteilung und Abwägung allenfalls widerstreitender Interessen – im Luftfahrtgesetz oder einer Durchführungsverordnung des BMVIT definiert werden.

Mit der bloßen Klarstellung im Gesetz, dass „*insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung [...] Bedacht zu nehmen*“ ist, ist das nicht getan. Es bedarf bspw der Festlegung der einzelnen in die Abwägung einzubeziehenden Güter und Interessen, der Festlegung von Maßzahlen zu deren Erfassung und Bewertung und letztlich auch der Festlegung der Abwägungs- bzw. Gewichtungskriterien im Sinn des „*balanced approach*“.

Ob eine Ausformulierung dieser Kriterien und sonstigen Vorgaben bereits im Luftfahrtgesetz erfolgen oder aufgrund einer luftfahrtgesetzlichen Ermächtigung in einer Durchführungsverordnung ausgeführt werden sollte, ist nicht zuletzt eine politische Frage. Aus unserer Sicht wäre es wohl ausreichend und flexibler, im Luftfahrtgesetz nur die wesentlichen Grundzüge zu regeln und eine Durchführungsverordnung des BMVIT vorzusehen.

16. Zu Z 125 (§ 125 Abs. 2)

Wir regen an, im Zuge dieser Novellierung die Z 3 auch inhaltlich anzupassen und nicht nur das Bordbuch gemäß AIZ anzuführen, sondern auch jenes nach anderen relevanten Rechtsvorschriften (z.B. OPS 1.1055 der VO (EG) Nr 3922/91 oder ORO.MLR.110 der VO (EU) Nr 965/2012). Der Text könnte etwa lauten:

„... das Bordbuch gemäß Artikel 34 AIZ und den anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften...“

17. Zu Z 126 (§ 128 Abs 2)

Die Aufhebung des Verbotes sollte sich zur Vermeidung extensiver Auslegungsversuche auf den Zeitraum vom 31. Dezember ab 22 Uhr bis zum 1. Jänner 3 Uhr MEZ des Folgejahres beziehen.

18. Zu Z 131 (§ 131 Abs. 2 Z 13)

Diese Ergänzung wird ausdrücklich begrüßt; gleichzeitig wird angeregt (vgl. § 57b) nach dem Wort „*Hinweise“ die Wortfolge „(Betriebstüchtigkeitshinweise) oder Anweisungen (Betriebstüchtigkeitsanweisungen)*“ aufzunehmen und auch die in der AOCV erwähnten bzw. in der Praxis gebräuchlichen Begriffe anzuführen.

19. Zu Z 135 (§ 132a)

Sofern hier angedacht sein sollte, Regelungen nach Vorbild des Erlasses betreffend die Voraussetzungen für die Verwendung deutscher Ultralightflugzeuge (UL) in Österreich, GZ 58537/9-II/L1/04 (UL-Erlass) in Zukunft auf Verordnungsebene zu treffen, sollte berücksichtigt werden, dass die durch den UL-Erlass geschaffene, äußerst problematische Rechtslage (siehe gleich unten) nicht weitergeführt, sondern sichergestellt wird, dass für andere Arten von Luftfahrzeugen bzw. Zivilluftfahrern die Schaffung einer ähnlichen Situation vermieden wird.

Der UL-Erlass sieht in seiner gegenwärtigen Fassung vor, dass Inhaber deutscher UL-Lizenzen (Luftsportgeräteführer) auf in Deutschland registrierten UL unter Einhaltung bestimmter Bedingungen und bei Erfüllung bestimmter Anforderungen ohne weitere Bewilligung in den österreichischen Luftraum einfliegen dürfen. In diesen Fällen ist also weder eine Bewilligung gemäß § 18 LFG (für das LFZ) noch eine Anerkennung der ausländischen UL-Lizenz gemäß § 40 LFG notwendig.

Durch das ausdrückliche Abstellen auf die Kombination „deutsche Lizenz mit deutschem LFZ“ sind sowohl Inhaber deutscher UL-Lizenzen auf österreichisch registrierten UL als auch Inhaber österreichischer UL-Lizenzen auf in Deutschland registrierten UL vom Anwendungsbereich des Erlasses ausgeschlossen. Das heißt: Will ein Inhaber einer österreichischen UL-Lizenz in Österreich ein in Deutschland registriertes UL fliegen, benötigt er für das LFZ eine Bewilligung nach § 18 LFG. Will ein Inhaber einer deutschen UL-Lizenz ein österreichisch registriertes UL in Österreich fliegen, benötigt er eine Anerkennung der deutschen Lizenz gemäß § 40 LFG. Nur wenn ein Inhaber einer deutschen Lizenz auf einem in Deutschland registrierten UL in Österreich fliegt, kommen die Erleichterungen des Erlasses zu tragen.

Wir regen die Anfügung folgender Absätze 3 und 4 an:

„(3) Wird eine Verordnung gemäß Abs 1 erlassen, so sind Inhaber entsprechender österreichischer Lizenzen und Berechtigungen, welche ein von dieser Verordnung gemäß Abs 1 erfasstes ausländisch registriertes Luftfahrzeug innerhalb des österreichischen Bundesgebietes im Fluge führen wollen, den Inhabern der von der Verordnung gemäß Abs 1 erfassten und im Ausland ausgestellten Lizenzen und Berechtigungen gleichgestellt.

(4) Wird eine Verordnung gemäß Abs 1 erlassen, so sind Inhaber der von dieser Verordnung gemäß Abs 1 erfassten und im Ausland ausgestellten Lizenzen und Berechtigungen berechtigt, ein nach der Art in den Anwendungsbereich der Verordnung gemäß Abs 1 fallendes und in Österreich registriertes Luftfahrzeug innerhalb des österreichischen Bundesgebietes im Fluge zu führen.“

Damit wäre es in Abweichung von der oben beschriebenen, aus dem UL-Erlass folgenden Rechtslage sichergestellt, dass, wenn eine Verordnung gemäß § 132a erlassen wird, in der z.B. festgelegt wird, dass Inhaber deutscher UL-Lizenzen auf deutsch-registrierten UL in Österreich ohne Genehmigungen gemäß den §§ 18 und 40 LFG fliegen dürfen, gleichzeitig durch die oben vorgeschlagenen Abs 3 und 4 auch gilt, dass

- Inhaber einer entsprechenden österreichischen Lizenz ein in Deutschland registriertes UL innerhalb von Österreich ohne Genehmigung gemäß § 18 LFG fliegen dürften und
- Inhaber der von dieser Verordnung erfassten im Ausland ausgestellten Lizenzen innerhalb von Österreich auch auf entsprechenden LFZ fliegen dürfen, wenn diese in Österreich registriert sind, ohne für diesen Zweck eine Anerkennung der ausländischen Lizenz gemäß § 40 LFG beantragen zu müssen.

Wir regen auch an, in den Erläuterungen das Verhältnis der neuen Bestimmung(en) zum UL-Erlass und zur Regelung betreffend „Betrieb von Selbstbau-Luftfahrzeugen“, AIP Austria, GEN 1.5-3, klarzustellen.

20. Zu Z 133 (§ 131 Abs. 4)

Es wird angeregt in Übereinstimmung mit der VO (EU) Nr. 965/2012 „Sondergenehmigung“ (statt Sonder-Genehmigung) zu verwenden.

In Hinblick auf die verwendeten Begriffe in Abs. 5 sowie auf die AOCV 2008 und auf die unionsrechtlichen Bestimmungen über den Widerruf und die Gültigkeit eines AOC (z.B. ORO.GEN.135) wird ersucht, in Satz 1 nach „...den Widerruf“ die Wortfolge „bzw. die Gültigkeit eines...“ einzufügen.

Ebenso wird angemerkt, dass die mittlerweile erlassene Durchführungsverordnung zum Flugbetrieb ausdrücklich erwähnt werden sollte, weil diese schon in Kraft getreten ist (wenn sie auch noch nicht anwendbar ist) und in den Erläuterungen ebenfalls erwähnt wird. Es wird daher angelegt, beispielsweise nach der Wortfolge „...erlassenen Durchführungsverordnungen“ die Wortfolge „wie insbesondere in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und den Verwaltungsvorschriften in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABI. Nr. L 296 vom 25.10.2012, S. 1),....“ einzufügen.

21. Zu Z 134 (§ 131 Abs 5)

Zum letzten Satz weisen wir darauf hin, dass unter Einsatzart letztlich die in den OPS SPECs angeführten SPA/Specific Approvals/Sondergenehmigungen gemäß Anhang V der VO (EU) Nr. 965/2012 (z.B. HEMS) gemeint sind. Im Sinn einer einheitlichen Terminologie wird angeregt, auch hier statt „Einsatzart“ den Begriff „Sondergenehmigung“ zu verwenden.

22. Zu den Z 143 bis 148 (§ 136)

Die in § 136 genannten Aufgaben können von der Austro Control GmbH nur übernommen werden, wenn die im Vorblatt angeführte Finanzierung des Mehraufwandes durch das BMVIT gesichert ist.

23. Zu Z 150 (§ 139 Abs 2)

Zu den gesetzlichen Aufgaben der ACG zählt u.a. die Aufsicht über Zivilluftfahrerschulen (§ 141 Abs 1 erster Fall LFG idgF iVm § 140 Abs 1 ZLPV 2006). Um diese Aufsicht umfassend auszuüben, ist die ACG immer wieder auch auf Auskünfte der Zivilflugplatzhalter angewiesen. Diese sind jedoch der ACG gegenüber nicht auskunftspflichtig, da die ACG für Zivilflugplatzhalter nicht die Aufsichtsbehörde gemäß § 141 Abs 2 LFG idgF ist (Aufsichtsbehörde ist gemäß § 141 Abs 1 LFG idgF jene Behörde, welche zur Erteilung der entsprechenden Genehmigung zuständig ist – dies sind im Falle von Zivilflugplätzen gemäß § 68 Abs 2 LFG das BMVIT bzw. die Bezirksverwaltungsbehörden). Eine direkte Auskunftspflicht der Zivilflugplatzhalter gegenüber der ACG ist wohl auch aus § 141 Abs 6 erster Satz LFG idgF nicht ableitbar. Eine entsprechende Regelung wäre im Interesse einer umfassenden Aufsichtsbefugnis der ACG in § 139 oder in § 141 aufzunehmen.

Hinsichtlich des Bereichs Flugmedizin wird auf die in den neuen EU-Verordnungen explizit normierte besondere Verschwiegenheitspflicht hinsichtlich medizinischer Daten und die Notwendigkeit der schriftlichen Zustimmung durch den Probanden hingewiesen.

24. Zu Z 157 (§ 141) iVm Z 99 (§ 108 Abs. 1)

Nach der neuen Fassung des § 108 soll für die Betriebsaufnahmebewilligung die ACG oder eine § 140b Übertragungsbehörde zuständig sein.

ACG soll gemäß § 141 Abs. 1 letzter Satz weiters für die flugbetriebliche und technische Aufsicht von Luftverkehrsunternehmen zuständig werden, obwohl gemäß Satz 1 Luftverkehrsunternehmen der Aufsicht der Bewilligungsbehörde, d.h. also allenfalls auch der § 140b Übertragungsbehörde, unterliegen. Diese Regelung scheint nicht ganz nachvollziehbar und würde letztlich eine Aufsichtsverpflichtung der ACG mit sich führen, obwohl diese weder mit der Beförderungs- noch mit der Betriebsaufnahmebewilligung befasst war.

Es wird daher angeregt, den letzten Satz des § 141 Abs. 1 entweder zu streichen (da sich die Zuständigkeiten für die unionsrechtlichen bzw. nationalen Bewilligungen ohnedies aus dem LFG ergeben und die Aufsichtszuständigkeit s aus Satz 1 hervorgeht) oder jedenfalls wie derzeit zu belassen; anderenfalls wären bei Beibehaltung der Wortfolge „Luftverkehrsunternehmen“ jene auszunehmen, mit denen ACG mangels Bewilligung in keiner Verbindung steht (so eben ausdrücklich die § 140b Übertragungsbehörde).

25. Zu Z 167 (§ 169 Abs. 1 Z3)

Obwohl durch das „opt out“ noch nicht anwendbar, wird dringend angeregt - vorausschauend und unter dem Aspekt der Flexibilität bzw. des bereits erfolgten Inkrafttretens sowie des derzeitigen AOCV-Novellen-Entwurfs - in den unionsrechtlichen Verordnungskatalog unter lit. v) auch die VO (EU) Nr. 965/2012 zur „*Festlegung technischer Vorschriften und den Verwaltungsvorschriften in Bezug auf den Flugbetrieb*“ anzufügen.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass bis zur nächsten LFG-Novelle diese Verordnung (zumindest schon teilweise) anwendbar ist und soll es daher auch schon zu einem früheren Zeitpunkt etwaige entsprechende verwaltungsstrafrechtliche Schritte geben können.

26. Zu Z 178 (§ 173 Abs. 36 ff)

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens zumindest jener Bestimmungen des Entwurfs, die die Erlassung oder Änderungen von Durchführungsverordnungen (einschließlich Lufttüchtigkeits- und Betriebs tüchtigkeitshinweisen) erforderlich machen, sollte ausreichend Zeit für die Vorbereitung und Er lassung dieser Verordnungen gewähren.

II. Über den Entwurf hinaus gehende Vorschläge

27. Nebeneinander von Unionsrecht und nationalem Recht

Durch die bereits in der Vergangenheit stetig angestiegene Regelung von Luftfahrtbereichen durch den Unionsgesetzgeber besteht bereits jetzt ein Nebeneinander von unionsrechtlich geregelten Bereichen und (noch) bei den Mitgliedstaaten verbliebenen Regelungskompetenzen von einer Komplexität, die es sowohl den Rechtsunterworfenen als auch den Behörden kaum mehr möglich macht, mit einfachen Mitteln zu klaren Befunden über die anwendbaren Regelungen zu kommen. Die Zukunft wird dies aller Voraussicht nach noch verstärken. Die Notwendigkeit für den nationalen Gesetzgeber, immer wieder kasuistisch auf Änderungen (insb Erweiterungen) des Unionsrechts zu reagieren, schafft ein zunehmend unübersichtliches und schwer lesbares Regelwerk.

Auch wir können diesem negativen Befund hier leider keinen tragfähigen Verbesserungsvorschlag nachfolgen lassen, regen aber an, auch die legislative Praxis anderer EU-Mitgliedstaaten im Umgang mit diesem Problem näher zu untersuchen; dies natürlich unter Berücksichtigung allfälliger in Österreich verfassungsrechtlich bestehender Vorgaben.

Ein erster, kleiner Schritt könnte darin bestehen, generell die im LFG verwendeten Begriffe mit jenen des Unionsrechts (z.B. Halter – Betreiber) zu harmonisieren.

28. Zur Übernahme von Flexibilitätsprinzipien aus dem Unionsrecht

Auf Ebene des Unionsrechts bestehen in vielen Bereichen sogenannte Flexibilitätsbestimmungen (vgl Art 14 VO (EG) Nr. 216/2008, Art 8 VO (EWG) Nr. 3922/91 idgF) umfassender Natur. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass nicht alle erdenklichen Anwendungsfälle in den Regelungen abgedeckt werden können.

Gerade in der komplexen Materie der Luftfahrtregelungen erscheint eine solche „Freiheit“ für die zuständigen Luftfahrtbehörden auch auf nationaler Ebene als unerlässlich. Die in Österreich vorhandenen Möglichkeiten zur Genehmigung von Ausnahmen werden hingegen in den Detailbestimmungen direkt geregelt, Ausnahmen außerhalb dieser Bestimmungen sind nicht vorgesehen; die Methode mittels Analogieschlusses ist gerade bei Ausnahmeregelungen nur sehr ein-

geschränkt anwendbar. Dieser Zustand steht im Widerspruch zum strategischen Ziel der Einführung von leistungs- und ergebnisorientierten Regelungen, auch im nationalen Wirkungsbereich.

Im Sinne der Gleichschaltung von Unions- und nationalen Regelungen regen wir daher die Einführung einer Bestimmung vergleichbar dem Art 14 Abs. 4 VO (EG) Nr. 216/2008 an. Überschrift und Text einer solchen Bestimmung könnten etwa lauten:

„Flexibilitätsbestimmungen“

§ XXX (1) Unbeschadet sonstiger Ausnahmebestimmungen kann die zuständige Behörde im Fall unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer Ausnahmenbewilligungen von den Regelungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen erteilen und gegebenenfalls auch auf Basis dieser Ausnahmebewilligungen weitere Bewilligungen, Lizenzen und sonstige Berechtigungen nach diesem Bundesgesetz und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen erteilen, sofern dadurch keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus oder des Schutzniveaus sonstiger nach den betroffenen Bestimmungen zu berücksichtigender Interessen eintritt. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind derartige Ausnahmebewilligungen mitzuteilen, wenn sie wiederholt oder für Zeiträume von mehr als zwei Monaten erteilt werden sollen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie prüft, ob die von der zuständigen Behörde mitgeteilten Ausnahmebewilligungen eine Beeinträchtigung des Sicherheits- oder des sonstigen Schutzniveaus gemäß Absatz 1 bewirken. Ist dies der Fall, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die zuständige Behörde zum Widerruf der Ausnahmebewilligung und gegebenenfalls der darauf beruhenden weiteren Bewilligungen, Lizenzen und sonstigen Berechtigungen anzuweisen. Die zuständige Behörde hat in diesem Fall die Ausnahmebewilligung und gegebenenfalls der darauf beruhenden weiteren Bewilligungen, Lizenzen und sonstigen Berechtigungen zu widerrufen.

(3) Lässt sich ein Schutzniveau, das dem durch die Anwendung dieses Bundesgesetzes und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen erreichten Niveau gleichwertig ist, mit anderen Mitteln erreichen, kann die zuständige Behörde durch Verordnung Abweichungen von diesem Bundesgesetz und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen festlegen. Handelt es sich bei der zuständigen Behörde nicht um den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, so hat die zuständige Behörde dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Verordnungsentwurf, die Gründe für die Notwendigkeit einer Abweichung von der betreffenden Bestimmung und die Bedingungen zur Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus mit. Die zuständige Behörde darf die Verordnung nur nach Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen. Die Verordnung kann in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

(4) Im Rahmen der ihnen in diesem Bundesgesetz oder auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen übertragenen Aufgaben sind auch die Austro Control GmbH und eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde zur Erlassung von Verordnungen nach Absatz 3 ermächtigt.“

Die neue Regelung könnte etwa im 1. Teil (Allgemeine Bestimmungen) oder im 12. Teil (Schlussbestimmungen) aufgenommen werden.

Mit den Absätzen 1 und 2 soll die Möglichkeit geschaffen werden, in besonderen Fällen (unvorhergesehene und dringende betriebliche Umstände oder betriebliche Bedürfnisse von beschränkter Dauer) Abweichungen vom Luftfahrtgesetz und den Durchführungsverordnungen im Einzelfall zu erteilen. Diese sollen sofort möglich sein, aber unter der nachfolgenden Kontrolle des BMVIT stehen und erforderlichenfalls über Weisung des BMVIT wieder widerrufen werden. Die Widerrufsmöglichkeit gegenüber dem Rechtsunterworfenen (i.e. der Eingriff in seine bereits bescheidmäßig erworbenen Rechte) ergibt sich aus Absatz 2.

Maßstab der Zulässigkeit ist die Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus sowohl bzgl der Sicherheit der Luftfahrt als auch hinsichtlich anderer allenfalls von den betroffenen Normen geschützter Interessen.

Absatz 3 soll die Möglichkeit schaffen, im Verordnungsweg – also generelle – Abweichungen von den Bestimmungen des LFG und der Durchführungsverordnungen festzulegen. Unter „zuständige Behörde“ ist dabei nicht (nur) jene Behörde zu verstehen, der in den jeweiligen Bestimmungen des LFG allenfalls explizite Verordnungsermächtigungen eingeräumt sind, sondern jede mit dem jeweiligen Aufgabenvollzug (insb der Erteilung von Genehmigungen, der Untersagung von Tätigkeiten uam) betraute Behörde im Rahmen dieses sachlichen Aufgabenbereichs. Erfasst sind also neben dem BMVIT auch Landeshauptmann, Bezirksverwaltungsbehörde, ACG und ÖAeC (im Rahmen der Übertragung gemäß § 140b). Handelt es sich bei der zuständigen Behörde nicht um den BMVIT selbst, so bedarf die Verordnung allerdings der vorherigen Zustimmung des BMVIT.

Absatz 4 soll der Judikatur des Verfassungsgerichtshofs Rechnung tragen, wonach die Kompetenz zur Erlassung von Verordnungen einem beliehenen Rechtsträger ausdrücklich gesetzlich übertragen werden muss, Art 18 Abs 2 B.-VG. also für solche (funktionelle) Behörden keine unmittelbaren Verordnungskompetenzen schafft. Mit Absatz 4 soll daher klargestellt werden, dass „zuständige Behörde“ iSd Absatz 2 auch die ACG und der ÖAeC sein können.

Der Begriff „Verordnung“ soll nicht verhindern, je nach Fall die entsprechenden Regelungen unter Bezeichnungen wie „Lufttüchtigkeitsanweisungen“, „Betriebstüchtigkeitsanweisung“ odgl zu erlassen.

29. Berücksichtigung des Unionsrechts im Bereich der Flugmedizin (§§ 33 bis 35)

Der Entwurf enthält keine Änderung der wesentlichen Bestimmungen im Bereich Flugmedizin. Es sollte geprüft werden, inwieweit die für diesen Bereich relevanten Bestimmungen (§§ 33 bis 35) im Hinblick auf die neuen Regelungen im Unionsrecht weiter in Geltung stehen sollen.

Zu § 33

§ 33 ist im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit der VO (EU) Nr. 1178/2011 entsprechend zu adaptieren. Abs 1 kann im Kern beibehalten werden, doch wäre ein Verweis auf die Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit gemäß der VO (EU) Nr. 1178/2011 – PART-MED zweckmäßig.

§ 33 Abs 2 enthält eine Verordnungsermächtigung des BMVIT betreffend die Arten und Form von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen sowie die vom Bewerber jeweils zu erfüllenden Voraussetzungen für deren Ausstellung, die durch die Anwendbarkeit der neuen EU-Verordnungen obsolet wird. § 33 Abs 2 wäre daher aufzuheben.

§ 33 Abs 3 enthält eine Verordnungsermächtigung des BMVIT betreffend das Absehen des Erfordernisses des Nachweises der körperlichen und geistigen Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) bei Fallschirmspringern, Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern. Wenngleich diese Lizenzen und die damit verbundene Tauglichkeitsbeurteilung auch weiterhin national zu regeln sind, regen wir an, diese Bestimmung aufzuheben, da es auf Grund der Unbestimmtheit der tatsächlichen medizinischen Anforderungen in der Vergangenheit immer wieder zu Auslegungsschwierigkeiten und Rechtsunsicherheit gekommen ist.

§ 33 Abs 4 enthält Bestimmungen betreffend die Rechte der ACG, medizinische Daten zu verarbeiten. Diese Rechte ergeben sich bereits direkt aus den europarechtlichen Bestimmungen, eine Aufhebung dieser Bestimmung erscheint allerdings nicht zwingend notwendig. Die ACG empfiehlt daher, diese Bestimmung beizubehalten. Eine entsprechende Korrektur des Verweises wäre allerdings vorzunehmen. Anstatt auf § 34 Abs 1 wäre auf die entsprechende Bestimmung in der EU-Verordnung zu verweisen.

§ 33 Abs 5 enthält wiederum eine Verordnungsermächtigung des BMVIT hinsichtlich der Festlegung, ob und inwieweit Zweifel am Vorliegen der körperlichen und geistigen Tauglichkeit einer flugmedizinischen Stelle oder der ACG mitzuteilen sind. Auch dies ergibt sich bereits direkt aus den europarechtlichen Bestimmungen. Die Verordnungsermächtigung ist daher als obsolet zu betrachten, § 33 Abs 5 wäre aufzuheben.

Zu § 34

§ 34 regelt das System der flugmedizinischen Stellen. Da die neuen EU-Verordnungen diese Materie viel detaillierter regeln als bisher, wäre die Bestimmung aufzuheben.

Zu § 35

§ 35 Abs 1 enthält Regelungen, die durch die EU-Verordnungen verdrängt werden. Die Bestimmung wäre daher aufzuheben bzw. zumindest entsprechend anzupassen.

§ 35 Abs 2 regelt das Verfahren nach Verweigerung der Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses. Wir weisen darauf hin, dass der im § 35 geregelte Instanzenzug eine auf Grund der durchzuführenden Verwaltungsverfahren nach dem AVG notwendige nationale Ergänzung darstellt und vollkommen getrennt von der Bestimmung des „Secondary Reviews“ (VO (EU) Nr.

290/2012; ARA.MED.325) zu sehen ist. Die Bestimmung sollte daher in adaptierter Form beibehalten werden.

30. Weitere Aspekte der Bereiche „Lizenzen“ und „Flugmedizin“

Sowohl für den Bereich Lizenzen als auch für den Bereich Flugmedizin ist eine Adaptierung der relevanten Bestimmungen des LFG hinsichtlich der nationalen Lizenzen und Tauglichkeitszeugnisse erforderlich. Der Gesetzestext sollte für den Rechtsanwender klar erkennen lassen, welche Bestimmungen nun auf Grund der neuen EU-Verordnungen obsolet geworden sind und welche für den nationalen Bereich weiter gelten.

Darüber hinaus sollten sowohl hinsichtlich des Bereiches Lizenzen als auch hinsichtlich des Bereiches Flugmedizin klare wechselseitige Meldepflichten zwischen der ACG und dem Österreichischen Aeroclub normiert werden. Im Bereich Flugmedizin wäre darüber hinaus eine klare gesetzliche Bestimmung hinsichtlich der Zuständigkeiten wünschenswert.

31. Unrichtige Werbeaussagen nicht als Luftverkehrsunternehmen zugelassener Unternehmer über die Berechtigung

In der Praxis kommt es immer wieder zu Beschwerden von Luftverkehrsunternehmen über Unternehmen, die öffentlich als Luftfahrtunternehmen auftreten (z.B. im Internet usgl.), obwohl diese nicht über die erforderlichen Genehmigungen verfügen. Ungeachtet etwaiger zivilrechtlicher Schritte der Luftverkehrsunternehmen selbst erscheint es zweckmäßig, im LFG eine entsprechende Bestimmung (beispielsweise in einem Abs. 6 in § 102) aufzunehmen, die ein Werben als Luftverkehrsunternehmen verbietet, wenn die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt sind. Diese Vorgangsweise ist durchaus auch in anderen Ländern (z.B. Kroatien) üblich. Sie lautet dort:

„Unauthorised advertising and provision of services

Air services and other commercial activities from Article xx of this Act may be advertised and performed only by an undertaking registered for performing of those activities and to which the Agency issued Operating license or other appropriate certificate or approval.“

32. Begriff der Vermietung (§ 116)

§ 116 (Vermietungsbewilligung) führt in der Praxis immer wieder zu Problemen und korreliert letztlich nicht mit dem bestehenden (flugbetrieblichen) System. Nach dem allgemeinen Verständnis wird beispielsweise eine flugbetriebliche dry-lease-out-Vereinbarung nicht als Vermietungsbewilligung verstanden, obwohl bei strenger Interpretation des Wortlautes der derzeitigen Regelung des § 116 auch diese umfasst sein könnte.

Es wird daher angeregt, die gegenständliche Novellierung zu nutzen um das Thema „Vermietung“ zu konkretisieren und klar zu stellen, was hier konkret gemeint ist.

33. Zutritt von Behördenorganen zu Flughäfen

Die Aufsichtsausübung durch die Organe der ACG auf den Flughäfen unterliegt insofern erschweren Bedingungen, als der Flughafenzutritt für die Behördenorgane nach wie vor nicht erleichtert ist. Wir ersuchen daher nochmals, eine entsprechende Rechtsgrundlage – allenfalls in Verbindung mit der Dienstkartenbestimmung des § 141a LFG – zu schaffen.

34. Zu Höhen und Entfernungsangaben

Hinsichtlich der bereits in der Vergangenheit angesprochenen Frage der Maßeinheiten (Meter versus Fuß) für Höhen- und Distanzangaben sind nun vermehrt auch die Bestimmungen des Unionsrechts zu beachten. Insb die sogen SERA-Verordnung, die nach Ablauf der „opt out“-Fristen auch in Österreich unmittelbar anwendbar ist, enthält zahlreiche Höhen- und Entfernungsangaben.

Im Sinn unseres weiter oben unterbreiteten Vorschlags, die Begriffe der nationalen Bestimmungen möglichst mit den unionsrechtlichen zu harmonisieren, sollte auch eine Vereinheitlichung der Verwendung von Maßeinheiten angestrebt werden. Sofern dies noch im gegenständlichen Novellenvorhaben Berücksichtigung finden soll, reichen wir gerne einen detaillierten Vorschlag nach.
