

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (1191 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird.**

Die im Luftfahrtgesetz und in der auf dessen Grundlage erlassenen Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV) enthaltenen Vorschriften für das zivile Luftfahrtpersonal haben sich im Wesentlichen gut bewährt. In den vergangenen Jahren hat sich allerdings immer deutlicher die Notwendigkeit gezeigt, die sich bisher von Staat zu Staat stark unterscheidenden Vorschriften für den Luftverkehr in Europa generell zu vereinheitlichen, was verstärkte Bemühungen zur Schaffung solcher „europäischer Regeln“ zunächst insbesondere im Rahmen der Joint Aviation Authorities (Vereinigte Luftfahrtbehörden Europas, abgekürzt: JAA) und zuletzt immer stärker im Rahmen der Europäischen Union zur Folge hatte.

Im Zuge dieser Entwicklungen sind von den Joint Aviation Authorities auch für Zivilluftfahrer umfassende Regelwerke, nämlich die sogenannten „Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing“ (JAR-FCL) mit dem Ziel ausgearbeitet worden, für ganz Europa einheitliche Regelungen für Zivilluftfahrerscheine („Pilotscheine“, „Pilotenlizenzen“) zu schaffen. Der Regelungsbereich dieser Bestimmungen umfasst Piloten von Flächenluftfahrzeugen (JAR-FCL 1) und Helikoptern (JAR-FCL 2) sowie die flugmedizinischen Voraussetzungen für diese Zivilluftfahrer (JAR-FCL 3). Die österreichischen Regelungen für Zivilluftfahrer sollen nun in Einklang mit den im größten Teil Europas bereits in Kraft befindlichen Standards der JAR-FCL gebracht werden.

Wesentlicher Inhalt der vorgeschlagenen Novelle ist somit die Schaffung der für die Eingliederung der JAR-FCL Regelwerke in das österreichische Recht notwendigen Voraussetzungen auf bundesgesetzlicher Ebene. Dabei soll der bestehende allgemeine rechtliche Rahmen für das zivile Luftfahrtpersonal beibehalten werden, nämlich die grundsätzlichen Aspekte im Luftfahrtgesetz zu regeln und die erforderlichen umfangreichen Detailbestimmungen wie bisher einer Regelung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vorzubehalten.

Die JAR-FCL Regelwerke beinhalten in zahlreichen Bereichen Abweichungen zu den bisher in Österreich geltenden Vorschriften, was im Zuge deren Eingliederung in das österreichische Recht entsprechende Änderungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich macht. In allen betroffenen Bereichen sollen auf Grund der Vorgaben von JAR-FCL entweder materielle Änderungen der geltenden Bestimmungen durchgeführt werden oder durch zusätzliche, entsprechend determinierte Verordnungsermächtigungen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit gegeben werden, die nötigen Detailregelungen durch Verordnung zu treffen.

Zu beachten ist, dass nicht das gesamte zivile Luftfahrtpersonal von den Bestimmungen der JAR-FCL Regelwerke umfasst ist. Beispielsweise werden Segelflieger, Ballonfahrer, oder Piloten von Hänge- und Paragleitern von JAR-FCL nicht geregelt. Die Änderungen der diesen Bereich regelnden Bestimmungen im Luftfahrtgesetz sollen abgesehen von einigen Fällen, in denen sich auf Grund der JAR-FCL Implementierung erforderliche Änderungen auf alle Zivilluftfahrer auswirken, sich im Wesentlichen auf unabhängig von der Implementierung von JAR-FCL in Österreich zu betrachtende Änderungen (diese sind im Sinne einer umfassenden Überarbeitung der Vorschriften für das zivile Luftfahrtpersonal insbesondere auf Grund von Erfahrungen der Praxis erforderlich) beschränken.

Zusätzlich zu den Regelungen zum Luftfahrtpersonal soll auch § 62, der Mitbenützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt regelt, auf Grund von Erfahrungen der Praxis neu gefasst werden. In diesem Zusammenhang soll auch eine entsprechende Änderung des § 141 Abs. 1a erfolgen.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 13. Dezember 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters die Abgeordneten Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** und Dr. Gabriela **Moser** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Klaus **Wittauer**, Dipl.-Ing. Hannes **Missethon** und Kurt **Eder** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

**„Zu § 34 Abs. 3:**

Die in der Regierungsvorlage enthaltene Betriebspflicht für flugmedizinische Zentren soll entfallen, da eine solche Verpflichtung in den Bestimmungen der Joint Aviation Authorities (JAA) nicht vorgesehen ist und diese zusätzliche Voraussetzung möglicherweise dazu führen könnte, die Anzahl der Interessenten für den Betrieb einer solchen Einrichtung zu verringern.

Für die Autorisierung der flugmedizinischen Zentren soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein.

**Zu Z 8a und 10a:**

Mit der vorgesehenen Erweiterung des § 134a soll im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (Abschnitt 6 des Anhangs) eindeutig klargestellt werden, dass Fracht, Kurier- und Expresssendungen nur dann von einem Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragten übernommen werden dürfen, wenn die Sendungen entweder einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen worden sind oder von einem bekannten Versender oder von einem reglementierten Beauftragten angeliefert worden sind. Unter dem Begriff ‚Sicherheitsstatus‘ ist die Bezeichnung der Herkunft der Sendung (bekannter Versender oder unbekannter Versender), der Art der Sicherheitskontrolle sowie der beabsichtigten Beförderung auf Passagierflugzeugen oder Nurfrachtflugzeugen zu verstehen.

Mit der Erweiterung des § 169 soll das Versäumnis von Luftverkehrsunternehmen und Zivilflugplatzhaltern, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erforderliche Sicherheitsprogramm zu erstellen, zur Genehmigung vorzulegen oder durchzuführen, sowie das Versäumnis des bekannten Versenders, seinen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 abgegebenen Erklärungen und schriftlichen Bestätigungen nachzukommen, als Verwaltungsstraftatbestand normiert werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2005 12 13

**Klaus Wittauer**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmann