



BMVIT - II/L1 (Luftfahrtrecht und Flugsicherung)
 Postfach 3000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 email : l1@bmvit.gv.at



**Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie**

GZ. BMVIT-58.594/0001-II/L1/2006 DVR:0000175

404/ME

Wien, am 27. März 2006

An das/die/den

Österreichische Präsidentschaftskanzlei (*per E-Mail*)
 Parlamentsdirektion (*per E-Mail*)
 Rechnungshof (*per E-Mail*)
 Volksanwaltschaft (*per E-Mail*)
 Verfassungsgerichtshof (*per E-Mail*)
 Verwaltungsgerichtshof (*per E-Mail*)
 alle Bundesministerien (*alle per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär MORAK (*per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär Dr. WINKLER (*per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär Dr. FINZ (*per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär Mag. SCHWEITZER (*per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär DOLINSCHKE (*per E-Mail*)
 Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst (*per E-Mail*)
 Datenschutzrat (*per E-Mail*)
 Rat für Forschung und Technologieentwicklung (*per E-Mail*)
 Präsidium der Finanzprokuratur (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundesforste AG (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundesbahnen (*per E-Mail*)
 Österreichische Post AG (*per E-Mail*)
 Telekom Austria AG (*per E-Mail*)
 Bundes-Jugendvertretung (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundes-Sportorganisation (*per E-Mail*)
 alle Ämter der Landesregierungen (*alle per E-Mail*)
 Verbindungsstelle der Bundesländer (*per E-Mail*)
 Vorsitzendenkonferenz der unabhängigen Verwaltungssenate
 alle unabhängigen Verwaltungssenate (*alle per E-Mail*)

Verein der Mitglieder der Unabhängigen Verwaltungssenate (*per E-Mail*)
Österreichischen Gemeindebund (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Burgenland (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Kärnten (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Niederösterreich
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Oberösterreich (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Salzburg (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Steiermark (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Tirol (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Vorarlberg (*per E-Mail*)
Wirtschaftskammer Österreich (*per E-Mail*)
Bundesarbeitskammer (*per E-Mail*)
Präsidentenkonferenz für Landwirtschaftskammern Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag (*per E-Mail*)
Österreichische Notariatskammer (*per E-Mail*)
Österreichische Patentanwaltskammer (*per E-Mail*)
Österreichische Ärztekammer (*per E-Mail*)
Österreichische Dentistenkammer
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichische Apothekerkammer (*per E-Mail*)
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten (*per E-Mail*)
Kammer der Wirtschaftstreuhänder (*per E-Mail*)
Bundeskongress der Kammern der freien Berufe Österreichs (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg (*per E-Mail*)
Institut für Rechtswissenschaften Technischen Universität Wien (*per E-Mail*)
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht der Universität für Bodenkultur Wien (*per E-Mail*)
Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht der Wirtschaftsuniversität Wien (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz (*per E-Mail*)
Institut für Rechtswissenschaften der Universität Klagenfurt (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht der Universität Wien (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht der Universität Graz (*per E-Mail*)
Zentrum für Europäisches Recht der Universität Innsbruck (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht Universität Salzburg (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht der Wirtschaftsuniversität Wien (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht Universität Linz (*per E-Mail*)
Österreichische Rektorenkonferenz (*per E-Mail*)
Österreichische Institut für Rechtspolitik (*per E-Mail*)
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre (*per E-Mail*)



Österreichische Normungsinstitut (*per E-Mail*)
 Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger (*per E-Mail*)
 Vereinigung der Österreichischen Industrie (*per E-Mail*)
 Österreichischen Gewerkschaftsbund (*per E-Mail*)
 Gewerkschaft Öffentlicher Dienst (*per E-Mail*)
 Vereinigung Österreichischer Richter (*per E-Mail*)
 Vereinigung Österreichischer Staatsanwälte
 Verband Österreichischer Zeitungen (*per E-Mail*)
 Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs (*per E-Mail*)
 Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (*per E-Mail*)
 Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub (*per E-Mail*)
 Verband der Elektrizitätswerke Österreichs (*per E-Mail*)
 Österreichischen Bundesfeuerwehrverband (*per E-Mail*)
 Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein (*per E-Mail*)
 ARGE Daten (*per E-Mail*)
 Verband der Versicherungsunternehmen
 Arbeitsgemeinschaft der Österreichischer Verkehrsflughäfen (*per E-Mail*)
 Austro Control GmbH
 Österreichischer Aero-Club
 alle Mitglieder, Ersatzmitglieder und nichtstimmberechtigte Mitglieder des Zivilluftfahrtbeirates
 Verband der österreichischen Verkehrspiloten (*per E-Mail*)
 Österreichische Kuratorium für Flugsicherheit
 Austrian Aeronautics Industries Group

**Betrifft: Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten;
Begutachtung;**

In der Beilage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den im Betreff genannten Gesetzesentwurf mit dem Ersuchen, eine allfällige Stellungnahme zu diesem bis zum

28. April 2006 (ho. einlangend)

schriftlich (Post, Fax oder E-Mail) einzubringen. Sollte beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme einlangen, wird davon ausgegangen, dass gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Es wird weiters darauf hingewiesen, dass der Entwurf auch unter folgender Internet-Adresse einsehbar ist:

www.ris.bka.gv.at/auswahl

Diese Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet nicht vor Ablauf von vier Wochen nach Zustellung.

Weiters wird ersucht,

- 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon in Kenntnis zu setzen,
- bei Vorhandensein der technischen Möglichkeit hiezu, die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates – zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen – im Wege elektronischer Post an die Adresse

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

zu senden.

Für den Bundesminister:
i.V. Mag. Katja Nonnenmacher

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Katja Nonnenmacher
Tel.: +43 (1) 711 62-9701, Fax-DW: 9799
katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Entwurf

Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf Luftfahrzeuge aus Drittstaaten, die auf einem inländischen Flughafen gelandet sind.

(2) Dieses Bundesgesetz gilt nicht

1. für Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Art. 3 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, sowie
2. für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse unter 5700 kg, die nicht im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden.

(3) Andere Bestimmungen über Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf Luftfahrzeuge aus Drittstaaten bleiben unberührt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als:

1. Luftfahrzeug aus Drittstaaten: ein nicht in einem Mitgliedstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz registriertes Luftfahrzeug, soweit für dieses nicht Aufgaben und Funktionen gemäß Art. 83 bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt an eine Luftfahrtbehörde eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz übertragen worden sind;
2. Flughafen: ein Flughafen im Sinne des § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957;
3. Vorfeldinspektion: die Überprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten und dessen Besatzung gemäß dem im Anhang 2 angeführten Verfahren;
4. internationale Sicherheitsstandards: Sicherheitsstandards gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und dessen Anhänge in der zum Zeitpunkt der jeweiligen Vorfeldinspektion geltenden Fassung;
5. sicherheitsrelevant: relevant im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt im Sinne der internationalen Sicherheitsstandards;
6. Sicherheitsrisiko: eine akute Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt auf Grund der Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards;
7. Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat: ein Unternehmen, das gewerblichen Luftverkehr auf Grundlage einer Betriebsgenehmigung, die nicht gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilt wurde, betreibt;
8. Registerstaat: jener Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Zuständige Behörden

§ 3. (1) Zuständige Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die Austro Control GmbH.

(2) Befugte Organe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind jene Organe, die von der Austro Control GmbH zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen gemäß diesem Bundesgesetz ermächtigt worden sind. Die befugten Organe haben sich auf Verlangen der Besatzung des überprüften Luftfahrzeuges oder einem Vertreter des Luftfahrzeughalters auszuweisen. Die Bestimmung des § 141a des Luftfahrtgesetzes ist anzuwenden.

(3) Gegen Bescheide der Austro Control GmbH kann Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erhoben werden.

2. Abschnitt **Sicherheitsmaßnahmen**

Erhebung von Informationen

§ 4. (1) Die zuständige Behörde darf sicherheitsrelevante Informationen, die ein Luftfahrzeug aus einem Drittstaat betreffen, erheben und verarbeiten. Dies sind insbesondere sicherheitsrelevanten Informationen

1. aus Meldungen gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes und auf Grund des Informationsaustausches gemäß § 9,
2. aus bei der zuständigen Behörde eingelangte Beschwerden,
3. über Maßnahmen, die im Anschluss an eine Vorfeldinspektion gemäß § 5 veranlasst worden sind, wie
 - a) die Verhängung eines Flugverbotes,
 - b) die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Mängelbehebung,
 - c) die Kontakte mit dem Registerstaat und jenem Staat, der die Sicherheitsaufsicht über den Halter (§ 13 des Luftfahrtgesetzes) auszuüben hat, sowie
4. über nachträgliche Maßnahmen oder Vorkommnisse, wie
 - a) vom Luftfahrzeughalter durchgeführte Maßnahmen zur Mängelbehebung,
 - b) die vom Registerstaat oder jenem Staat, der die Sicherheitsaufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, durchgeführten Maßnahmen,
 - c) ein erneutes Auftreten von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen.

Die zuständige Behörde hat sämtliche bei ihr eingelangten sicherheitsrelevanten Informationen in einem Standardbericht gemäß Anhang 1 festzuhalten.

(2) Der Standardbericht darf nur im Rahmen des Informationsaustausches gemäß § 9 weitergegeben werden. Die Identität der gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes meldenden natürlichen und juristischen Personen ist vor der Weitergabe der sicherheitsrelevanten Informationen zu anonymisieren.

Vorfeldinspektionen

§ 5. (1) Die zuständige Behörde hat bei Luftfahrzeugen aus Drittländern, die auf einem österreichischen Flughafen landen und bei denen der Verdacht der Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards besteht, Vorfeldinspektionen durchzuführen. Dabei sind insbesondere jene Luftfahrzeuge zu überprüfen,

1. bei denen Hinweise auf eine mangelhafte Instandhaltung oder offensichtliche Schäden oder Mängel bestehen,
2. bei denen seit dem Einflug in das österreichische Hoheitsgebiet außergewöhnliche Flugmanöver beobachtet worden sind, die zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken Anlass geben,
3. bei denen im Rahmen einer früheren Vorfeldinspektion Mängel festgestellt worden sind, die zu schwerwiegenden Bedenken hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards des betreffenden Luftfahrzeuges Anlass gaben und bei denen zu befürchten ist, dass die Mängel nicht abschließend behoben worden sind,
4. bei denen Anzeichen dafür vorliegen, dass der zuständige Registerstaat seine gemäß den internationalen Sicherheitsstandards gegebenen Aufgaben und Funktionen, insbesondere die Sicherheitsaufsicht, nicht ordnungsgemäß ausübt,
5. wenn die gemäß § 4 erhobenen Informationen Anlass zu Bedenken hinsichtlich des Luftfahrzeughalters oder der Besatzung geben oder im Rahmen einer früheren Vorfeldinspektion an einem Luftfahrzeug, das von demselben Luftfahrzeughalter eingesetzt wurde, Mängel festgestellt worden sind, oder
6. bei denen der zuständigen Behörde auf Grund des Informationsaustausches gemäß § 9 Sicherheitsbedenken bekannt geworden sind.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen gemäß Abs. 1 kann die zuständige Behörde auch ohne Vorliegen eines Verdachtes der Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards stichprobenartige Vorfeldinspektionen durchführen. Die zuständige Behörde hat dabei auf eine nicht diskriminierende Weise vorzugehen.

(3) Legt die Europäische Kommission im Rahmen eines Verfahrens gemäß Art. 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG fest, dass angemessene Vorfeldinspektionen oder andere Überprüfungsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich eines bestimmten Luftfahrzeughalters oder bei Luftfahrzeughaltern eines bestimmten Drittstaates, durchzuführen sind, hat die zuständige Behörde die unverzügliche Durchführung der festgelegten Maßnahmen sicherzustellen.

(4) Die befugten Organe der zuständigen Behörde haben die Überprüfung des Luftfahrzeuges in jenem Ausmaß durchzuführen, das zum in Verdacht stehenden Sicherheitsrisiko und den damit verbundenen als notwendig erachteten sicherheitsrelevanten Maßnahmen angemessen ist und eine unverhältnismäßige Verspätung tunlichst vermeidet. Dabei ist gemäß dem im Anhang 2 angeführten Verfahren vorzugehen und im Anschluss ein dem Inhalt des Musters gemäß Anhang 3 entsprechender Vorfeldinspektionsbericht zu erstellen.

(5) Die befugten Organe haben nach Abschluss der Überprüfung des Luftfahrzeuges den verantwortlichen Piloten oder den Halter des Luftfahrzeuges vom Ergebnis der Vorfeldinspektion in Kenntnis zu setzen. Sofern Mängel, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Luftfahrt darstellen, festgestellt worden sind, jedoch nicht gemäß § 7 vorzugehen ist, hat die zuständige Behörde den Vorfeldinspektionsbericht jedenfalls dem Halter des Luftfahrzeuges sowie dem Registerstaat und jenem Staat, der die Sicherheitsaufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, zu übermitteln.

(6) In den Vorfeldinspektionsberichten ist die Informationsquelle zu anonymisieren, soweit es sich bei dieser Quelle um eine gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes meldende natürlichen und juristischen Person handelt.

Befugnisse im Rahmen der Vorfeldinspektionen

§ 6. (1) Den befugten Organen ist zur Durchführung der Vorfeldinspektionen gemäß § 5 auf deren Verlangen von der Besatzung des Luftfahrzeuges der Zutritt zum Luftfahrzeug zu gewähren, die an Bord mitgeführten Urkunden sowie Lizenzen und Berechtigungen der Besatzungsmitglieder vorzulegen sowie alle notwendigen Auskünfte zu erteilen.

(2) Die jeweiligen Verfügungsberechtigten sind verpflichtet, den befugten Organen den Zutritt zu allen Räumlichkeiten des Flughafens zu gewähren, in welchen die zu überprüfenden Luftfahrzeuge abgestellt und gegebenenfalls instand gehalten oder relevante Instandhaltungsdokumente aufbewahrt werden.

(3) Die Zivilflugplatzhalter haben der zuständigen Behörde im erforderlichen Ausmaß Räume für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben gemäß diesem Bundesgesetz zur Verfügung zu stellen. Die Bestimmungen des § 75 Abs. 2 zweiter und dritter Satz und Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes sind anzuwenden.

Unverzügliche Maßnahmen im Falle eines Sicherheitsrisikos

§ 7. (1) Ergibt die Vorfeldinspektion gemäß § 5, dass ein Sicherheitsrisiko besteht, ist der Halter des Luftfahrzeuges vom befugten Organ aufzufordern, vor dem Abflug alle erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung zu veranlassen.

(2) Wird die gemäß Abs. 1 geforderte Mängelbehebung nicht nachweislich durchgeführt, ist vom befugten Organ die Durchführung des Fluges zu verbieten. Die Durchführung des Fluges ist außerdem zu verbieten, wenn die Besatzung des Luftfahrzeuges die Überprüfung des Luftfahrzeuges, insbesondere das Betreten des Luftfahrzeuges, behindert. Für eine allenfalls erforderliche Durchsetzung des Flugverbotes ist § 171 Abs. 2 bis 5 des Luftfahrtgesetzes anzuwenden.

(3) Im Falle des Abs. 2 sind der Registerstaat und der Staat, der die Sicherheitsaufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, von der zuständigen Behörde über das verhängte Flugverbot unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Deren Bewertung ist bei der Entscheidung der zuständigen Behörde über die Aufrechterhaltung der getroffenen Maßnahme zu berücksichtigen. Die zuständige Behörde kann in Übereinstimmung mit dem Registerstaat oder jenem Staat, der die Sicherheitsaufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, festlegen, unter welchen Bedingungen das Luftfahrzeug ohne Passagiere zu einem anderen Flugplatz, auf dem die Behebung der Mängel möglich ist, fliegen darf. Ist der festgestellte Mangel im Bereich der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges gelegen, darf das Luftfahrzeug nur dann den Flughafen verlassen, wenn der Luftfahrzeughalter eine Fluggenehmigung (Permit to Fly) des Registerstaates sowie eine Genehmigung des bzw. der ausländischen Staaten, deren Gebiete auf dem betreffenden Flug überflogen werden sollen, vorlegen kann.

(4) Ergibt eine Prüfung der Kriterien gemäß dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, dass der Betrieb eines Luftfahrtunternehmens aus einem Drittstaat gänzlich oder zum Teil zu untersagen ist, dann sind, unbeschadet anderer Bestimmungen,

1. Anträge auf Erteilung der Flugplanbewilligung gemäß den §§ 10 oder 11 des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 1997, BGBl. I Nr. 101, abzuweisen oder mit entsprechenden Auflagen, Bedingungen oder Befristungen zu erteilen, oder bereits bestehende Bewilligungen zu widerrufen, oder
2. Anträge gemäß der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 (AOCV 2004), BGBl. II Nr. 425, in der jeweils geltenden Fassung, auf Genehmigung des Leasing von Luftfahrzeugen, die sich in der Halterschaft des betroffenen Luftfahrtunternehmens befinden, abzuweisen oder bereits bestehende Genehmigungen zu widerrufen, oder
3. der Einflug gemäß § 171 des Luftfahrtgesetzes zu verweigern, sofern nicht nach anderen Bestimmungen erforderliche Genehmigungen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt abzuweisen, mit Auflagen zu erteilen oder zu widerrufen sind.

Dasselbe gilt, wenn ein Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat in der gemeinschaftlichen Liste gemäß Art. 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufscheint.

Verkündung und Ausfolgung von Vorfeldinspektionsberichten und Bescheiden

§ 8. (1) Eine mündliche Verkündung und gegebenenfalls schriftliche Ausfolgung von behördlichen Anordnungen gemäß § 7 an den verantwortlichen Piloten oder einen Vertreter des Luftfahrzeughalters begründet die Rechtswirksamkeit der Anordnung gegenüber dem Luftfahrzeughalter.

(2) Die an den Luftfahrzeughalter gemäß § 5 Abs. 5 zu übermittelnden Vorfeldinspektionsberichte können vom befugten Organ dem verantwortlichen Piloten oder einem Vertreter des Luftfahrzeughalters wirksam ausgefolgt werden.

Informationsaustausch und Verwendung von Daten

§ 9. (1) Auf Anforderung eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft hat die zuständige Behörde diesem eine Liste der inländischen Flughäfen zu übermitteln, wobei für jedes Kalenderjahr die Zahl der durchgeführten Vorfeldinspektionen und die Zahl der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten an jedem auf der Liste angeführten Flughafen anzugeben ist.

(2) Die zuständige Behörde hat die Standardberichte gemäß § 4 und die Vorfeldinspektionsberichte gemäß § 5 Abs. 4 der Europäischen Kommission und auf Anforderung den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu übermitteln.

(3) Ergibt ein Standardbericht gemäß § 4 oder ein Vorfeldinspektionsbericht gemäß § 5 Abs. 4, dass ein Sicherheitsrisiko besteht, dann sind diese Berichte unverzüglich an alle Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Kommission zu übermitteln.

(4) Der Informationsaustausch gemäß Abs. 1 bis 3 darf nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt im Sinne der internationalen Sicherheitsstandards durchgeführt werden und hat auf die von der Europäischen Kommission festgelegten Art und Weise zu erfolgen.

(5) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die Standardberichte und Vorfeldinspektionsberichte anderer Mitgliedstaaten anzufordern, wenn dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß diesem Bundesgesetz erforderlich ist.

(6) Die zuständige Behörde darf die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlangten sicherheitsrelevanten Daten nur für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt verwenden. Diese Daten dürfen von der zuständigen Behörde den mit der Wahrnehmung der Flugsicherung betrauten Stellen und Organen zur Erfüllung deren Aufgaben gemäß § 171 des Luftfahrtgesetzes übermittelt werden.

(7) Auf Anfrage ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie von der zuständigen Behörde Bericht über die gemäß diesem Bundesgesetz getroffenen Maßnahmen und die vorhandenen sicherheitsrelevanten Daten zu erstatten.

3. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 10. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.4.2004 S. 76, umgesetzt.

Verweisungen

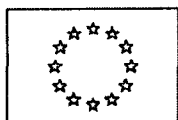
§ 11. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten

§ 12. Dieses Bundesgesetz tritt mit xxx in Kraft.

Vollziehung

§ 13. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.



austro
CONTROL

SAFA

Standardbericht

¹ Nr. _____

² Quelle: SR

³ Datum:

⁴ Ort:

⁵ (nicht genutzt)

⁶ Betreiber:

⁷ Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)

⁸ Staat:

⁹ Strecke: von

¹⁰ Flugnummer:

¹¹ Strecke: nach

¹² Flugnummer:

¹³ gechartert von Betreiber: (*)

¹⁴ Staat des Charterunternehmens:

(*) (falls zutreffend)

¹⁵ Luftfahrzeugmuster

¹⁶ Eintragungszeichen

¹⁷ Seriennummer

¹⁸ Flugbesatzung: Ausstellungsstaat der Erlaubnisscheine:

¹⁹ Bemerkungen:

.....
.....
.....

²⁰ Betroffene Maßnahmen:

.....
.....
.....

²¹ (nicht genutzt)

²² Name des nationalen Koordinators

²³ Unterschrift

Anhang 2

- I. Die Vorfeldinspektion sollte je nach der zur Verfügung stehenden Zeit alle oder einen Teil der nachstehenden Aspekte umfassen:
 1. Prüfung der für internationale Flüge notwendigen Dokumente auf Vorhandensein und Gültigkeit; dazu gehören unter anderem Eintragungsschein, Logbuch, Lufttüchtigkeitszeugnis, Erlaubnisscheine der Besatzungsmitglieder, Bordfunklizenz, Fluggast- und Frachtmanifest.
 2. Prüfung der Besatzungszusammensetzung und -qualifikation auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Anhang 1 und Anhang 6 des Abkommens von Chicago (ICAO-Anhänge).
 3. Prüfung der Betriebsdokumente (Flugdaten, Flugdurchführungsplan, technisches Log) und der Flugvorbereitung als Nachweis, dass der Flug gemäß ICAO-Anhang 6 vorbereitet wurde.
 4. Prüfung folgender für den internationalen Luftverkehr gemäß ICAO-Anhang 6 erforderlicher Dokumente und Ausrüstungen auf Vorhandensein und Zustand:
 - Luftverkehrsbetreiberzeugnis
 - Lärm- und Emissionsbescheinigung
 - Betriebshandbuch (einschließlich Minimum Equipment List, Mindestausrüstungsliste) und Flughandbuch
 - Sicherheitsausrüstung
 - Kabinensicherheitsausrüstung
 - Ausrüstung für den jeweiligen Flug, einschließlich Funkkommunikations- und Funknavigationsausrüstung
 - Flugdatenschreiber.
 5. Prüfung des Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung (einschließlich Prüfung auf Schäden und Reparaturen) zur Gewährleistung fortdauernder Übereinstimmung mit den Standards gemäß ICAO-Anhang 8.
- II. Im Anschluss an die Vorfeldinspektion wird ein Inspektionsbericht erstellt, der die vorstehend beschriebenen allgemeinen Informationen enthält; zusätzlich wird eine Liste der geprüften Punkte mit Angabe der gegebenenfalls festgestellten Mängel in Bezug auf diese Punkte und/oder etwaiger besonderer Bemerkungen erstellt.



austro
CONTROL
SAFA

Vorfeldinspektionsbericht

¹ Nr: _____

² Quelle: RI

³ Datum: _____

⁴ Ort: _____

⁵ Ortszeit: _____

⁶ Betreiber:

⁷ Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)

⁸ Staat:

⁹ Strecke: von

¹⁰ Flugnummer:

¹¹ Strecke: nach

¹² Flugnummer:

¹³ gechartert von Betreiber: (*)

¹⁴ Staat des Charterunternehmens:

(*) (falls zutreffend)

¹⁵ Luftfahrzeugmuster

¹⁶ Eintragungszeichen

¹⁷ Seriennummer

¹⁸ Flugbesatzung: Ausstellungsstaat der Erlaubnisscheine:

¹⁹ Bemerkungen:

Code/Std/Bemerkung

²⁰ Getroffene Maßnahmen:

²¹ Namen der Inspektoren:

Dieser Bericht hält die Ergebnisse der durchgeführten Inspektion fest; er bescheinigt nicht die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs für den geplanten Flug.

²² Name des nationalen Koordinators

²³ Unterschrift



Position	Geprüft	Bemerkung
A. Kanzel		
Allgemeines		
1. Allgemeiner Zustand	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Notausstieg	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Ausrüstung	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Dokumentation		
4. Handbücher	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Klarlisten	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Funknavigationskarten	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Mindestausrüstungsliste	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Eintragungsbescheinigung	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Lärmbescheinigung (falls zutreffend)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) oder gleichwertiges Dokument	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Funkzeugnis	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lufttüchtigkeitszeugnis	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Flugdaten		
13. Flugdurchführungsplan	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Lastverteilung	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Sicherheitsausrüstung		
15. Handfeuerlöscher	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Rettungswesten/Schwimmhilfen	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Sitzgurte	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Sauerstoffversorgung	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Taschenlampe	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Flugbesatzung		
20. Flugbesatzung	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Fluglogbuch/Technisches Log oder gleichwertiges Dokument		
21. Fluglogbuch	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Freigabebescheinigung	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Instandsetzungsbedürftige Mängel	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspektion vor Abflug	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>

Position	Geprüft	Bemerkung
B. Sicherheit/Kabine		
1. Allgemeiner Zustand des Kabineninneren	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Flugbegleitersitz	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Erste-Hilfe-Ausrüstung/Medizinische Notfallausrüstung	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Handfeuerlöscher	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Rettungswesten/Schwimmhilfen	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Sitzgurte	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Notausstieg, Beleuchtung und Markierung, Taschenlampen	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Notrutschen/Rettungsflöße (soweit vorgeschrieben)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Sauerstoffversorgung (Besatzung und Fluggäste)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Sicherheitsanweisungen	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Ausreichende Zahl Flugbegleiter	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Zugang zu Notausstiegen	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Sicherheit des Fluggasthandgepäcks	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Ausreichend Sitzplatzkapazität	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
C. Zustand des Luftfahrzeugs		
1. Allgemeiner Zustand des Luftfahrzeugäußeren	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Türen und Klappen	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Steuerorgane	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Räder und Reifen	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Fahrwerk	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Fahrwerkschächte	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Einlauf- und Strahlaustrittsdüsen	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Gebläseschaukeln	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propeller	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Auffällige Instandsetzungen	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Auffällige Schäden (nicht instandgesetzt)	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Leckstellen	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Fracht		
1. Allgemeiner Zustand des Frachtraums	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Gefahrgut	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sicherheit der Fracht an Bord	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>

Vorblatt

Problem:

Mit der Richtlinie 2004/36/EG vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, wurden harmonisierte Regeln und Verfahren zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten festgelegt. Diese Richtlinie ist bis zum 30. April 2006 umzusetzen.

Lösung:

Schaffung eines Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, welches die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben umsetzt.

Inhalt:

Festlegung der national durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten im Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben.

Alternativen:

Auf Grund der Verpflichtung, die gemeinschaftsrechtliche Richtlinie umzusetzen, gibt es keine Alternativen zu der vorgeschlagenen Vorgangsweise.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen Luftfahrzeuge aus Drittstaaten und haben daher keinen Einfluss auf die Beschäftigung in Österreich. Auf den Wirtschaftsstandort Österreich sind Auswirkungen auf Grund etwaiger Flugverbote für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten nicht ganz auszuschließen. Diese Flugverbote gründen sich jedoch primär auf die unmittelbar anwendbare Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Finanzielle Auswirkungen:

Der voraussichtliche Gesamtaufwand für die durchzuführenden Vorfeldinspektionen wird auf Grund der durchschnittlichen Anzahl der auf österreichischen Flughäfen erfolgten Landungen von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten pro Woche und der sich daraus ergebenden durchschnittlichen Anzahl der durchzuführenden Vorfeldinspektionen mit 292 Manntagen pro Jahr kalkuliert. Dies entspricht 1,3 Mannjahren. Für die weitere Kalkulation wurde ein Prüforgan mittleren Alters, eingestuft in Gruppe 8 des ACG/KV II, zur Grundlage genommen.

In Kosten umgelegt bedeutet dies inklusive der Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Kosten für Nacht- und Feiertagsüberstunden einen Aufwand von rund 164 000 Euro pro Jahr. Der Sachaufwand für PKW, Ausstattung der befugten Organe, Hilfsmittel und Anmietung eines Arbeits- und Aufenthaltsraumes wird mit 15 000 Euro pro Jahr veranschlagt. Dies ergibt einen voraussichtlichen Aufwand von 200 000 Euro pro Jahr.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorgesehenen Regelungen soll die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.4.2004 S. 76, umgesetzt werden.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2004/36/EG vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, sieht Regeln und Verfahren zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten vor. Mit diesen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihre auf Grund von Art. 16 des Abkommens über den zwischenstaatlichen Luftverkehr bestehende Befugnis zur Überprüfung von ausländischen Luftfahrzeugen, die auf ihren Flughäfen landen, harmonisiert ausüben. Die Erfassung von Informationen über gemeldete Mängel, die Durchführung von Überprüfungen von Luftfahrzeugen und deren Besatzung und schließlich die Vorschreibung von Sofortmaßnahmen bei Vorliegen einer Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt soll innerhalb der Gemeinschaft möglichst einheitlich erfolgen, um eine lückenlose Reaktion auf Sicherheitsmängel zu erreichen. So kann gewährleistet werden, dass die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards nicht nur bei Luftfahrzeugen der Gemeinschaft, sondern auch bei Luftfahrzeugen aus Drittländern harmonisiert überprüft wird und somit ein weiterer Schritt zur Erreichung des Zieles eines einheitlichen hohen Niveaus der zivilen Luftverkehrssicherheit in Europa gesetzt wird.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollen die vorgeschlagenen Bestimmungen nicht in ein bestehendes Gesetz eingefügt, sondern ein eigenes Gesetz geschaffen werden.

Da sich das vorliegende Gesetzesvorhaben auf Luftfahrzeuge aus Drittstaaten bezieht, gibt es keinen Einfluss auf die Beschäftigung in Österreich. Auf den Wirtschaftsstandort Österreich sind Auswirkungen auf Grund etwaiger Flugverbote für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten nicht ganz auszuschließen. Diese Flugverbote gründen sich jedoch primär auf die unmittelbar anwendbare Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Zu den finanziellen Auswirkungen ist anzumerken, dass der voraussichtlicher Gesamtaufwand für die durchzuführenden Vorfeldinspektionen 292 Manntage ergibt. Dies entspricht 1,3 Mannjahren. Für die weitere Kalkulation wurde ein Prüforgan mittleren Alters, eingestuft in Gruppe 8 des ACG/KV II zur Grundlage genommen. In Kosten umgelegt bedeutet dies inklusive der Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Kosten für Nacht- und Feiertagsüberstunden einen Aufwand von rund 164 000 Euro pro Jahr. Der Sachaufwand für PKW, Ausstattung der befugten Organe, Hilfsmittel und Anmietung eines Arbeits- und Aufenthaltsraumes wird mit 15 000 Euro pro Jahr veranschlagt. Dies ergibt einen voraussichtlichen Aufwand von 200 000 Euro pro Jahr.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.4.2004 S. 76, CELEX-Nr.: 32004L0036, umgesetzt.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Mit dieser Bestimmung soll der Geltungsbereich des vorliegenden Gesetzes festgelegt werden. Dieser Geltungsbereich richtet sich nach dem Anwendungsbereich der RL 2004/36/EG (vgl. Art. 1 Abs. 3 der RL).

Im Abs. 3 soll darauf hingewiesen werden, dass anderer Regelungen, welche Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf Luftfahrzeuge aus Drittländern normieren, unberührt bleiben. Bei diesen Regelungen handelt es sich insbesondere um § 171 des Luftfahrtgesetzes sowie um § 63 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005, in welchem die technische Sicherheitsaufsicht über ausländisch registrierte Luftfahrzeuge normiert ist.

Zu § 2:

In der Z 1 soll der Begriff „Luftfahrzeug aus Drittstaaten“ näher definiert werden. Dies sind jene Luftfahrzeuge, die weder in einem Mitgliedstaat des EWR noch in der Schweiz registriert sind und auch nicht der Aufsicht dieser Länder unterliegen. Gemäß Art. 83 bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt können nämlich durch Übereinkunft die Funktionen und Aufgaben des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist (das ist insbesondere die Überwachung der (weiter bestehenden) Lufttüchtigkeit

des Luftfahrzeuges), an einen anderen Staat übertragen werden. Das betreffende Luftfahrzeug ist dann gleich wie ein in diesem Staat registriertes Luftfahrzeug zu behandeln.

Die „internationalen Sicherheitsstandards“ sind gemäß Z 4 jene Sicherheitsstandards, die gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (sog. Chicago Convention) und dessen Anhänge (sog. Annexe) festgelegt sind. Diese Standards sind für alle Mitgliedstaaten der Chicago Convention maßgeblich und von diesen auf unterschiedliche Weise umgesetzt worden. Abweichungen von diesen Standards müssen notifiziert werden. Diese Standards sollen der Maßstab für die Überprüfungen der Luftfahrzeuge im Sinne des vorliegenden Gesetzes sein.

Zu § 3:

Zuständige Behörde zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes soll die Austro Control GmbH sein. Es handelt sich dabei aber großteils nicht um die Übertragung von neuen Aufgaben, da auch bisher die Überprüfung ausländisch registrierter Luftfahrzeuge, die im österreichischen Hoheitsgebiet betrieben werden, im Zuständigkeitsbereich der Austro Control GmbH gelegen ist (vgl. § 21 Abs. 1 Z 8 des Luftfahrtgesetzes und § 63 ZLLV 2005).

Zu § 4:

In dieser Bestimmung soll in Umsetzung des Art. 3 der RL dargelegt werden, welche sicherheitsrelevanten Informationen von der zuständigen Behörde standardmäßig festzuhalten sind. Dies sind vor allem jene Informationen, die auf Grund von Meldungen gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes oder auf Grund von Vorfeldinspektionen bekannt geworden sind.

Zu § 5:

Mit dieser Bestimmung soll die Durchführung der Vorfeldinspektionen geregelt werden. So soll in Umsetzung des Art. 4 der RL zum einen festgelegt werden, wann diese Überprüfungen von der zuständigen Behörde zu veranlassen sind. Zum anderen soll der Umfang der Inspektionen und die einzuhaltende Vorgangsweise normiert werden.

Zu § 6:

In dieser Bestimmung sollen die Befugnisse der ermächtigten Organe festgelegt werden. So dürfen diese den Zutritt zum Luftfahrzeug sowie die Vorlage aller mitgeführten Urkunden und Lizenzen verlangen. Weiters dürfen sie den Zutritt zu allen Räumlichkeiten des Flughafens, in welchen die zu überprüfenden Luftfahrzeuge abgestellt oder instand gehalten oder die relevanten Instandhaltungsdokumente aufbewahrt werden, verlangen.

Die im Abs. 3 enthaltene Verpflichtung des Flugplatzhalters, Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen, ergibt sich aus der Tatsache, dass Vor- und Nacharbeiten vor Ort möglich und bei einem Einsatz mehrere Vorfeldinspektionen durchführbar sein sollen.

Zu § 7:

In den Abs. 1 bis 3 soll die Vorgangsweise bei Vorliegen einer akuten Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden. So ist der Halter des Luftfahrzeuges vom befugten Organ aufzufordern, vor dem Abflug alle erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung nachweislich zu veranlassen. Wird dieser Aufforderung nicht nachgekommen, dann ist die Durchführung des Fluges zu verbieten. Darüber sind der Registerstaat und der Staat, der die Aufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, unverzüglich in Kenntnis zu setzen und anzuhören, da diese ihre Verantwortung als „State of Register“ bzw. „State of Operator“ wahrnehmen müssen. Die Verfahrensbestimmungen des AVG bleiben von den Bestimmungen des Abs. 1 und 2 unberührt.

Im Abs. 4 soll auf Grund des engen Zusammenhanges mit der RL 2004/36/EG auch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 berücksichtigt werden. Diese Verordnung ist die Grundlage zur Erstellung der sog. „Black Lists“. Es soll explizit klargestellt werden, dass – unbeschadet anderer Bestimmungen – bei Vorliegen jener Umstände, die gemäß dem Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu einer gänzlichen oder teilweisen Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens aus einem Drittstaat zu führen haben, ein Antrag auf Erteilung einer Flugplanbewilligung gemäß den §§ 10 und 11 BGzLV abzuweisen oder mit Auflagen zu erteilen ist oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen sind. Weiters sind auch Anträge eines Inhabers eines nationalen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses auf Genehmigung des Leasing von Luftfahrzeugen des betroffenen Drittlands-Luftfahrtunternehmens abzuweisen oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen. Ist keinerlei Genehmigung zum Betrieb des Luftfahrtunternehmens aus einem Drittstaat von und nach Österreich erforderlich, dann ist der Einflug gemäß § 171 des Luftfahrtgesetzes zu verweigern.

Zu § 8:

Um den vorliegenden speziellen Fall eines im Ausland ansässigen Adressaten behördliche Anordnungen, die unverzüglich rechtswirksam werden müssen, berücksichtigen zu können, soll eine Zustellungsbevollmächtigung ex lege normiert werden. So sollen die mündliche Verkündung und gegebenenfalls schriftliche Ausfolgung der behördlichen Anordnungen gemäß § 7 rechtswirksam an den verantwortlichen Piloten oder einen Vertreter des Luftfahrzeughalters erfolgen können.

Zu § 9:

Mit dieser Bestimmung soll der Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der EASA sowie der Europäischen Kommission geregelt werden. Diese Bestimmung folgt den Vorgaben des Art. 5 der RL 2004/36/EG. Die Art und Weise dieses Informationsaustausches ist gemäß Art. 8 der RL durch Verordnung der Europäischen Kommission festzulegen. Die zuständige Behörde hat sich bei Durchführung des Informationsaustausches an dieses Verfahren zu halten. Die bei der zuständigen Behörde eingelangten Informationen und Daten dürfen von dieser nur für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt verwendet werden. Auf Anfrage soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und zuständige Aufsichtsbehörde Bericht über die gemäß diesem Bundesgesetz von der zuständigen Behörde getroffenen Maßnahmen und die vorhandenen sicherheitsrelevanten Daten erstattet werden.