



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Gruppe Luft-Wasser  
Abteilung L 1 – Luftfahrtrecht und Flugsicherung  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

<i>Unser Zeichen</i>	<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Bearbeiter</i>	<i>Tel. DW</i>	<i>Fax DW</i>	<i>Wien, am</i>
OPL 560-1/1-05	s.u.	Mag. Leidwein	1502	1526	04.08.2005

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird;  
Stellungnahme

**Bezug:** Ihr Schreiben GZ. BMVIT-58.502/0013-II/L1/2005 vom 6.06.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf vom 6. Juni 2005, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird, erlauben wir uns folgende Stellungnahme abzugeben:

### A) Allgemein

Grundsätzlich bestehen gegen die, mit dieser Gesetzesänderung bezweckten Grundlage für die Implementierung der JAR-FCL 1 bis 3 keine Einwände. Auch gegen die meisten darin getroffenen Detailregelungen bestehen keine Bedenken, umso mehr, als die Mehrzahl der vorliegenden Änderungen von uns angeregt bzw. mit uns abgestimmt wurde.

Im Detail gibt es im vorliegenden Gesetzesentwurf jedoch einzelne Punkte, die aus unserer Sicht wegen Unschärfen entweder genauer ausgeführt oder aber auch geändert werden sollten.

### B) Im Einzelnen

Zu folgenden Regelungen geben wir Nachstehendes zu bedenken und schlagen folgende Änderungen vor, um deren Berücksichtigung wir ersuchen:

1. Zu den Änderungen des Entwurfes bezüglich Lizenzen und Ausbildungswesen haben wir folgende Vorschläge:

Die ausführende Verordnung (ZLPV) sollte eine DAUERHAFTEN Lösung vorsehen, nach der insbesondere sämtliche in Frage kommende Pilotenberechtigungen im Sinne der Verwaltungsvereinfachung bzw. -vereinheitlichung insgesamt und ausnahmslos JAR-FCL 1 und 2 entsprechen.

Der 1. Satz des § 31 Abs. 1 sollte lauten:

*„§ 31 (1) Das Mindestalter für die Erlangung eines **Flugschülerausweises** oder eines **Zivilluftfahrerscheines** beträgt mindestens 15 und höchstens 21 Jahre.“*

Durch die Umstellung der beiden Begriffe ergibt sich ein sinnvollerer Bezug zu den angegebenen Mindestalterangaben.

Am Ende des § 37 Abs. 2 wird neben den „Prüfern“ eigens in einem Klammerausdruck der Begriff „praktische Prüfer“ angeführt, der auch in § 37 Abs. 3 und § 39 Abs. 2 benutzt wird. Wir weisen darauf hin, dass die Terminologie der JAR-FCL 1 und 2, aber auch der JAR-OPS nur „Prüfer“ („examiner“) kennt. Daher sollte konsequenter Weise auch hier mit diesem Begriff auszukommen sein, ansonsten sich Diskrepanzen mit den erwähnten JARs und ein allfälliger Änderungsbedarf ergäben.

Nach § 37 Abs. 3 wäre nach der erfolgten Prüfung der zuständigen Behörde *„in schriftlicher Form ein Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers zu übermitteln.“* Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird angeregt, bei Prüfungen nach JAR-FCL 1 und 2 das zu erstellende **Prüfungsprotokoll** (in vorgegebener einheitlicher Form) als ausreichenden Nachweis der Befähigung anzusehen. Dies wäre insbesondere in Analogie zu den Überprüfungsflügen der künftig anders gestalteten Verlängerungsverfahren vorstellbar.

So sollten die Absätze 2 und 3 des § 37 lauten:

*„(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Zweckmäßigkeit bestimmen, ob und inwieweit theoretische Prüfungen durch die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde und praktische Prüfungen durch besonders qualifizierte, mit Bescheid der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde **ernannte Prüfer** durchgeführt werden sollen.“*

*(3) Die Prüfungskommission (Abs. 1) beziehungsweise der Prüfer (Abs. 2) hat nach Durchführung der Prüfung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde in schriftlicher Form ein Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers zu übermitteln. Bei Prüfungen von Motorflugzeug- und Hubschrauberpiloten ist das erstellte Prüfungsprotokoll als ausreichender Nachweis anzusehen.“*

Gemäß § 39 Abs. 2 (letzter Satz) haben Prüfer (iwS) *„Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworene und Schöffen geltenden Bestimmungen.“*

Sollte dieser Anspruch auf entsprechenden Kostenersatz tatsächlich verwirklicht werden, wäre wie bezüglich der Prüfungstaxe eindeutig festzulegen, wer diese zu tragen hat, um darüber keinerlei Zweifel aufkommen zu lassen. Die Austro Control GmbH jedenfalls sähe sich nicht in der Lage diese, schwer abschätzbaren Kosten zu tragen.

In diesem Zusammenhang geben wir zudem zu bedenken, dass sichergestellt werden muss, dass für jede Prüfungsart (insb. jede Luftfahrzeugtype) zumindest zwei Prüfer zur Verfügung stehen, um allfällige Monopolstellungen zu verhindern.

Insgesamt stellen wir aber zur Diskussion, ob diese Regelung nicht verzichtbar wäre und die Lösung dieses finanziellen Aspekts nicht besser dem Prinzip der „freien Marktwirtschaft“ überlassen bleiben sollte. In diesem Falle könnte der letzte Satz des Abs. 2 ersatzlos gestrichen werden.

Nach § 48 Ziffer 2 ist die Registrierung oder Genehmigung einer Zivilluftfahrerschule zu widerrufen, *„wenn der Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat“*, was auch dem geltenden Recht entspricht.

Angesichts der zu erwartenden großen Zahl registrierter Zivilluftfahrerschulen ergäbe sich diesbezüglich ein beträchtlicher Verwaltungsaufwand, der in keinem Verhältnis zum Zweck dieser Bestimmung steht, länger nicht betriebene Zivilluftfahrerschulen auszuschneiden. So sind insbesondere die Genehmigungen „zu genehmigender Zivilluftfahrerschulen“ ohnehin gesetzlich befristet. Um zu verhindern, dass registrierte Zivilluftfahrerschulen „endlos“ im Register verzeichnet bleiben, selbst wenn sie nicht mehr ausbilden oder existieren, wäre als Alternative das automatische Erlöschen ihrer Registrierung vorstellbar, wenn sie nicht

jährlich einen erfolgten Ausbildungsbetrieb nachweisen. Dieser Nachweis (Betriebsbericht im herkömmlichen Sinne) könnte so gestaltet werden, dass er der Behörde zugleich als Instrument der (mittelbaren) Aufsicht dient.

So wäre Ziffer 2 zu streichen und dem § 48 ein Absatz 2 anzufügen, der lautet:

*„(2) Die Registrierung einer registrierten Zivilluftfahrerschule erlischt, wenn ihr Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat.“*

2. Grundsätzlich stellen sich im Zusammenhang mit der Implementierung von JAR-FCL 1, 2 und 3 und der damit bezweckten internationalen Harmonisierung der entsprechenden Vorschriften zahlreiche Fragen nach dem Regelungsbedarf der nationalen Anknüpfungspunkte. Aus unserer Sicht bleiben etwa die Fälle internationaler Verflechtungen unbeantwortet, die dann entstehen, wenn nach JAR-FCL 1 bis 3 von den jeweiligen nationalen Behörden geschaffene „Organisationen“ (zB FTOs, AMCs etc) - durchaus zulässig - über den vorgegebenen nationalen Bereich hinaus tätig werden. Sei es, dass in einem anderen JAA-Mitgliedsstaat (der diese JARs eingeführt hat,) ein zusätzlicher Standort gegründet und betrieben werden soll, aber dort auch nur Dienstleistungen (Pilotenausbildung, flugmedizinische Untersuchungen) angeboten und ausgeführt werden sollen.

In diesem Zusammenhang hinterfragen wir insbesondere, ob es notwendig bzw. zweckmäßig ist, als minimalen „nationalen Bezug“ für den Antragsteller bzw. Inhaber einer registrierten oder genehmigten Zivilluftfahrerschule statt des Erfordernisses eines Sitzes oder Wohnsitzes im Inland sich nur mit dem Vorhandensein eines inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu begnügen. Dies führt nicht zuletzt im Zuge der Aufsicht über eine solche Zivilluftfahrerschule und deren Inhaber zu rechtlichen Problemen und einem großen verwaltungstechnischen und finanziellen Aufwand.

3. Zuletzt wollen wir zu Punkt 5 des Gesetzesentwurfs, dessen §§ 33 bis 35 flugmedizinische Angelegenheiten betreffen, folgenden Anmerkungen und Änderungswünsche vorbringen:

### 3.1 Bezeichnungen:

Nach JAR-FCL 3 sind zwei Arten „flugmedizinische Untersuchungsstellen“ (neu geschaffener deutscher Oberbegriff) zu unterscheiden:

AMC aeromedical centre  
 AME authorised medical examiners

Bezeichnung im Entwurf LFG-Novelle:      Vorschlag der ACG:

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| a) flugmedizinische Stellen | a) flugmedizinische Untersuchungsstellen             |
| b) flugmedizinische Zentren | b) flugmedizinische Begutachtungsstellen (AMC)       |
| c) Fliegerärzte             | c) anerkannte flugmedizinische Sachverständige (AME) |

Beim im Entwurf als „Fliegerarzt“ Titulierten handelt es sich im geltenden Recht um einen flugmedizinischen Sachverständigen, der von der Austro Control GmbH gem. § 9 ZLPV ernannt wird. Diese gelten als Sachverständige im verfahrensrechtlichen Sinne, d.h. diese Experten sind von der Behörde grundsätzlich anderen vorzuziehen. Deren Gutachten haben Beweisqualität, ihnen obliegt die Pflicht zur Objektivität. Sie verfügen nicht nur über erforderliches Fachwissen, sie sind auch organisatorisch in die Verwaltungsverfahren eingebunden.

Eine Bezeichnung des flugmedizinischen Sachverständigen als „Fliegerarzt“ könnte Rechtsunsicherheiten über die rechtliche Qualität seiner Funktion verursachen.

Die Implementierung der JAR-FCL in Österreich verleiht den flugmedizinischen Sachverständigen eine neue, noch genauer zu definierende Rechtsstellung. Sie werden in Zukunft nicht bloß Gutachten erstellen, sondern darauf basierend öffentliche Urkunden mit Bescheidwirkung ausstellen. Sie sollen nicht nur die flugmedizinische Tauglichkeit der Piloten begutachten, sondern auch Medical Certificates ausstellen, durch welche die Gültigkeitsdauer der, den neuen Lizenzen erwachsenden Berechtigungen mit verlängert wird. Wenn man daher davon ausgeht, dass sie gleichsam als beliehene Organe für die ACG behördlich tätig werden, die ihrerseits mit behördlichen Aufgaben beliehen wurde, ergeben sich verfassungsrechtliche Probleme.

### **3.2 Anerkennung flugmedizinischer Begutachtungsstellen und flugmedizinischer Sachverständiger**

a. Im Luftfahrtgesetz ist bis heute die Zuständigkeit zur Ernennung von fliegerärztlichen Sachverständigen nicht geregelt. § 33 Abs. 1 LFG sieht jedoch seit dem Inkrafttreten des LFG vor, dass (früher das BAZ, nunmehr) die Austro Control GmbH über die körperliche und geistige Tauglichkeit ein ärztliches Sachverständigengutachten einzuholen hat.

Gemäß § 9 Abs. 2 ZLPV ist seit deren letzter Novelle die Bestellung von fliegerärztlichen Sachverständigen Aufgabe der „zuständigen Behörde“ (davor „des Bundesamts für Zivilluftfahrt“). Gemäß § 159a Abs. 1 ZLPV ist die „zuständige Behörde“, sofern (wie in diesem Fall) nichts anderes bestimmt ist, die Austro Control GmbH.

b. Die Systematik der JAR-FCL 3 sieht vor, dass in der nationalen Luftfahrtbehörde eine „Aeromedical Section (AMS)“ eingerichtet wird, welche die AMEs und AMCs anerkennt, beaufsichtigt und auch für die Aus- und Weiterbildung der AMEs zuständig ist. Diesem Umstand wird in den meisten (mit Österreich vergleichbaren Staaten, insb. in Deutschland und der Schweiz) auch entsprechend Rechnung getragen. Im Novellenentwurf wie auch in unserem Textvorschlag wird die AMS nicht ausdrücklich als solche bezeichnet, sondern jeweils die „Austro Control GmbH“ hinsichtlich dieser Funktion angeführt. Als AMS ist diese in der Lage, alle in Frage kommenden flugmedizinischen Untersuchungen selbst durchzuführen.

c. Die im Entwurf vorgesehene Zersplitterung der Kompetenzen bei der Anerkennung von flugmedizinischen Begutachtungsstellen und flugmedizinischen Sachverständigen auf die Austro Control GmbH und den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik trägt nicht zur Vereinfachung der Vollziehung und Erhaltung eines einheitlichen flugmedizinischen Standards bei. Dagegen gewährleistet die Zusammenführung sämtlicher erstinstanzlicher Verfahrensschritte bezüglich Anerkennung und Aufsicht bei der Austro Control GmbH die aktuell postulierte Verwaltungsvereinfachung.

Zudem erscheint die Verkürzung des Instanzenzuges, somit die Reduzierung des Rechtsschutzes für Interessenten, bedenklich. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation

und Technologie als „Oberste Zivilluftfahrtbehörde“ würde als Bewilligungsbehörde für AMCs in erster Instanz tätig. Somit bestünde für einen Antragsteller mangels eines weiteren Instanzenzugs nur die Möglichkeit einer außerordentlichen Rechtsmittelerhebung beim VwGH bzw. VfGH.

Bei der unmittelbaren Bundesverwaltung gehen die Rechtssprechung und die herrschende Lehre davon aus, dass im österreichischen Verwaltungsrecht der Grundsatz besteht, wonach der Instanzenzug mehrstufig bis zum zuständigen Bundesminister gehe, soweit nicht bundesgesetzlich im begründeten Einzelfall anderes bestimmt ist.

Von einer solchen rechtspolitisch und verfassungsrechtlich problematischen Konstellation ist man im LFG erst unlängst bei dessen letzter Novellierung in zwei Bereichen (Bewilligung von Instandhaltungs-, Herstellungs- und Entwicklungsbetrieben sowie von Luftfahrtunternehmen) abgegangen.

d. Auch eine allfällige Lösung, dass AMCs durch das BMVIT anerkannt werden, jedoch von der Austro Control GmbH (die über das erforderliche Know-how und entsprechende Experten verfügt) beaufsichtigt werden soll, würde zu einer Zweigleisigkeit führen und dem Gebot der Verwaltungsvereinfachung widersprechen.

e. Unserer Auffassung nach gibt es entsprechend der Systematik der JAR-FCL 3 keinen Rechtsanspruch auf Anerkennung als AMC oder AME. Auf Grund der Bedeutung dieser Funktionen ist es erforderlich, in der ZLPV die entsprechenden Anforderungen genau zu definieren. Eine verhältnismäßig zu große Zahl an AMCs und AMEs wäre der Qualität ihrer Arbeit nicht unbedingt zuträglich und würde auch den Aufwand und die Kosten der behördlichen Aufsichtstätigkeit beträchtlich erhöhen.

Insbesondere bezüglich juristischer Personen als mögliche Rechtsträger von AMCs sollten besondere Vorschriften deren Objektivität sichern, und eventuelle Interessenskonflikte von vornherein ausschließen helfen.

### **3.3 Übermittlung flugmedizinischer Untersuchungsberichte oder Untersuchungsergebnisse**

Die EU-Richtlinie über den Datenschutz regelt bezüglich der ärztlichen Verschwiegenheitspflicht, dass nur medizinisches Personal medizinische Daten verwalten soll. Auch die JAR-FCL 3 fordert, dass die Vertraulichkeit über medizinische Pilotendaten in jedem Fall gewahrt bleibt muss und daher flugmedizinisch relevante Daten nur von der AMS (Aeromedical Section) der Luftfahrtbehörde („Abteilung für Flugmedizin der Luftfahrtbehörde“) eingesehen und verwaltet werden dürfen.

Weder derzeit nach den JARs und vermutlich auch nicht in Zukunft nach den Normen der EASA wird es zulässig sein, dass nichtmedizinisches Personal Einsicht in medizinische Pilotendaten erhält. Bei der entsprechenden gesetzlichen Regelung wäre allenfalls darauf Bedacht zu nehmen, dass im Zuge künftiger Verwaltungsverfahren es bei Querschnittsmaterien Schnittstellen mit unterschiedlichen Behördenbereichen geben könnte.

Die oben erwähnte Richtlinie wurde im Ärztegesetz 1998 entsprechend umgesetzt. Gemäß § 51 Abs. 2 Ärztegesetz 1998 sind Ärzte zur automatisationsunterstützten Ermittlung und Verarbeitung personenbezogener Daten sowie zur Übermittlung dieser Daten nur befugt, wenn diese an andere Ärzte oder medizinische Einrichtungen erfolgt, in deren Behandlung der Betroffene steht, und die Zustimmung des Betroffenen vorliegt. Weiters besteht danach gemäß § 54 Abs. 2 leg. cit. die gesetzliche Verschwiegenheitspflicht dann nicht, wenn nach gesetzlichen Vorschriften eine Meldung des Arztes über den Gesundheitszustand bestimmter Personen vorgeschrieben ist.

Dies bedeutet für den Bereich der Flugmedizin, dass Untersuchungsunterlagen nur mit Zustimmung des Betroffenen weitergeleitet werden können, die Mitteilung, ob die flugmedizinische Tauglichkeit gegeben ist, jedoch aufgrund einer gesetzlichen Grundlage erfolgen kann. Es wäre daher eindeutig festzulegen, dass die Mitteilung auf dieser Grundlage zulässig ist und in welcher Form sie zu erfolgen hat.



### **3.4 Einheitliche flugmedizinische Untersuchungen für alle (vom Annex I des ICAO-Abkommens betroffene) Zivilluftfahrer**

Mangels Vorliegens des entsprechenden Entwurfs der erforderlichen Änderung der ZLPV deponieren wir in diesem Zusammenhang den Wunsch, dass es in vielerlei Hinsicht zweckmäßig wäre, wenn künftig für alle gemäß Annex I zum ICAO-Abkommen betroffenen Zivilluftfahrer es nur **eine** Art der flugmedizinischen Untersuchung (und des Tauglichkeitszeugnisses), also die gemäß JAR-FCL 3, vorgesehen wird.

So sollten insbesondere die Hubschrauberpiloten, für welche die JAR-FCL 2 in absehbarer Zeit in Kraft treten wird, wenn sonst rechtlich unbedenklich, bereits im Vorfeld dieser Umstellung Ihre Tauglichkeit nach JAR-FCL 3 nachweisen.

Bei entsprechenden rechtlichen Adaptierungen bezüglich der Tauglichkeit sonstiger in Frage kommender Zivilluftfahrer könnte auch erreicht werden, dass es nur „eine Art“ flugmedizinischer Sachverständiger, nämlich solche gemäß JAR-FCL 3 gibt.

Aus Gründen der Einheitlichkeit, Einfachheit und Wirtschaftlichkeit wäre es wünschenswert, wenn, so weit wie irgendwie vertretbar und rechtlich umsetzbar, für alle in Frage kommenden Zivilluftfahrer auch in Zukunft **ein** flugmedizinisches System vorzusehen.

Dies entspräche auch der Vorgangsweise in vergleichbaren Staaten (bzgl. Hubschrauberpiloten insbesondere der Rechtslage der, in dieser Hinsicht vergleichbaren Schweiz) und dient sowohl den genannten Prinzipien, als auch der angestrebten internationalen Harmonisierung im Bereich der Luftfahrt.

### **3.5 Textvorschlag**

Die überwiegende Mehrzahl der bisherigen Ausführungen zur Flugmedizin haben wir in den nachstehenden Vorschlag eines Gesetzestextes eingearbeitet, um dessen Berücksichtigung wir ersuchen:

#### **Flugmedizinische Tauglichkeit**

§ 33. (1) Die körperliche und geistige flugmedizinische Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) ist, sofern in einer Verordnung gemäß Abs. 3 nichts anderes bestimmt wird, durch ein von einer flugmedizinischen Untersuchungsstelle (§ 34) oder der Austro Control GmbH ausgestelltes flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis nachzuweisen. Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis ist bei der Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten mitzuführen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit der in § 25

angeführten Tätigkeiten die Arten und die Form der flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse gemäß Abs. 1 sowie die vom Bewerber jeweils zu erfüllenden Voraussetzungen für deren Ausstellung durch Verordnung festzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung bestimmen, ob und inwieweit bei Fallschirmspringern, Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern von einem Nachweis gemäß Abs. 1 abgesehen werden kann.

(4) Jeder Inhaber einer in § 26 vorgesehenen inländischen Erlaubnis oder gemäß § 40 anerkannten beziehungsweise gemäß § 41 gleichgestellten ausländischen Erlaubnis ist im Falle von Zweifeln am Vorliegen seiner körperlichen und geistigen flugmedizinischen Tauglichkeit verpflichtet, die Ausübung seiner Berechtigung sogleich zu unterlassen und dies unverzüglich entweder einem flugmedizinischen Sachverständigen bzw. einer flugmedizinischen Begutachtungsstelle oder der Austro Control GmbH bzw. einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde schriftlich mitzuteilen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt jeweils mit Verordnung die Sachverhalte eingeschränkter flugmedizinischer Tauglichkeit festzulegen, die vom Inhaber eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses entweder einer flugmedizinischen Untersuchungsstelle bekannt zu geben sind oder der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde schriftlich zu melden sind und ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis vorübergehend außer Kraft setzen.

### **Flugmedizinische Untersuchungsstellen**

**§ 34.** (1) Der Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses hat eine flugmedizinische Untersuchung in einer flugmedizinischen Begutachtungsstelle oder bei einem anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen (Abs. 2) voranzugehen. Über die erfolgte flugmedizinische Untersuchung haben diese der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde unverzüglich schriftlich mitzuteilen, ob der Untersuchte flugmedizinisch tauglich ist oder nicht. Dies hat an die Austro Control GmbH, sofern sie im Einzelfall nichts anderes bestimmt, auf elektronischem Wege zu erfolgen.

Im Falle der flugmedizinischen Untersuchung eines Inhabers eines gemäß § 41 gleichgestellten Zivilluftfahrerscheines hat eine entsprechende Mitteilung über das Ergebnis der flugmedizinischen Untersuchung auch an die ausländische Behörde, welche den Zivilluftfahrerschein ausgestellt hat, zu erfolgen. Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, einer flugmedizinischen Untersuchungsstelle die Dokumentation über vorhergehende flugmedizinische Untersuchungen einer Person mit deren Zustimmung zur Verfügung zu stellen, insoweit dies zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit dieser Person anlässlich einer neuerlichen flugmedizinischen Untersuchung erforderlich ist.

(2) Die Austro Control GmbH führt die Aufsicht über folgende Arten flugmedizinischer Untersuchungsstellen:

1. flugmedizinische Begutachtungsstellen (AMCs) und
2. anerkannte flugmedizinische Sachverständige (AMEs).

(3) Die Anerkennung einer flugmedizinischen Begutachtungsstelle oder eines flugmedizinischen Sachverständigen erfolgt durch schriftlichen Bescheid der Austro Control GmbH und ist auf höchstens 3 Jahre zu befristen. Für flugmedizinische Begutachtungsstellen besteht Betriebspflicht.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt sowie die Art und den Umfang der für die Feststellung der flugmedizinischen Tauglichkeit jeweils erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen mit Verordnung festzulegen:

1. die von einer flugmedizinischen Begutachtungsstelle und deren flugmedizinischen Leiter oder von einem anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen für dessen Anerkennung zu erfüllenden Voraussetzungen,
2. die jeweiligen Befugnisse der flugmedizinischen Begutachtungsstelle und anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen und die dabei einzuhaltenden Verpflichtungen,

3. die Zuständigkeit zur Ausstellung von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen sowie
4. die Voraussetzungen für die Verlängerung der Anerkennung der flugmedizinischen Sachverständigen.

(5) Die Anerkennung einer flugmedizinischen Begutachtungsstelle oder eines flugmedizinischen Sachverständigen ist von der Austro Control GmbH mit schriftlichem Bescheid zu widerrufen, wenn

1. eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Anerkennung geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fort dauert, oder
2. ein anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger seiner Verpflichtung zur flugmedizinischen Weiterbildung nicht nachkommt, oder
3. eine flugmedizinische Begutachtungsstelle oder ein anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger eine bei der Ausübung ihrer Befugnisse einzuhaltende Verpflichtung in schwerwiegender Weise verletzt.

#### **Verweigerung der Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses, Ausstellung durch die flugmedizinische Sektion**

§ 35. (1) Stellt eine flugmedizinische Untersuchungsstelle fest, dass bei einem Bewerber um ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis die erforderliche flugmedizinische Tauglichkeit nicht gegeben ist oder ist die einer flugmedizinische Untersuchungsstelle für die Ausstellung des erforderlichen flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses auf Grund der Verordnung gemäß § 34 Abs. 5 Z 3 nicht zuständig, ist dies dem Bewerber, der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

(2) Der Bewerber um ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis kann nach einer Mitteilung gemäß Abs. 1 bei der Austro Control GmbH die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses beantragen. In diesem Fall hat die Austro Control GmbH die flugmedizinische Tauglichkeit des Bewerbers zu beurteilen und gegebenenfalls das entsprechende flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis auszustellen oder den Antrag mit Bescheid abzuweisen.

(3) Die Austro Control GmbH ist im Falle eines in Entsprechung mit den Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA) erworbenen österreichischen oder gemäß § 41 gleichgestellten ausländischen Zivilluftfahrerscheines berechtigt, den Joint Aviation Authorities (JAA) sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Joint Aviation Authorities (JAA) den Namen einer Person, bei der gemäß Abs. 1 das Nichtvorliegen der erforderlichen flugmedizinischen Tauglichkeit festgestellt oder gemäß Abs. 2 der Antrag auf Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses abgewiesen wurde sowie die sich auf dem Zivilluftfahrerschein dieser Person befindlichen Daten mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Austro Control GmbH



Dr. Christoph Baubin

Generaldirektor