

Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Oberste Zivilluftfahrtbehörde Abt II/L1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

ZI. 13/1 05/131

GZ 58.502/0013-II/L1/2005
BG, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

**Referent: Dr. Andreas Grassl (Sachverständiger für Luftfahrt),
Rechtsanwalt in Wien**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

S t e l l u n g n a h m e :

I. Grundsätzliches:

Der ÖRAK begrüßt ausdrücklich die Umsetzung der JAR-FCL in Österreich. Damit werden endlich die Nachteile, die Österreichisches Luftfahrtpersonal und auch Österreichische Flugschulen in den letzten Jahren im Hinblick darauf erleiden mußten, dass die meisten Europäischen Staaten dieses Regelwerk bereits umgesetzt haben, beseitigt.

Wiewohl die Umsetzung der Detailregelungen erst zu erfolgen hat, nämlich durch die vom BMVIT zu erlassenden Verordnungen, erlaubt sich der ÖRAK bereits jetzt darauf hinzuweisen, dass – wie das Beispiel Deutschland zeigt – eine nicht gehörige Umsetzung nicht nur administrative Probleme und damit entsprechende finanzielle Belastungen für die Bürger mit sich bringt, sondern auch die Akzeptanz dieses an sich begrüßenswerten Regelwerkes bei den betroffenen, in der Luftfahrt tätigen Personen stark herabmindert.

Diese Fehler können in Österreich noch vermieden werden, sofern man aus dem Beispiel Deutschland lernt und die dort zutage getretenen Übersetzungsfehler beseitigt und die nötige Vernunft walten lässt und auf die Praktiker hört, um so unnötigen Bürokratismus zu vermeiden. Auf Details ist hier noch nicht einzugehen, sondern erst bei der noch zu begutachtenden ZLLV-Novelle. Eine grundsätzliche

Frage, die zuletzt in Deutschland heftig und kontroversell diskutiert wurde, sei jedoch bereits an dieser Stelle angeführt.

Die JAA ist eine Stiftung holländischen Rechts, die wie der Name JAR (Requirement) bereits sagt, lediglich Empfehlungen abgibt, aber keine verbindlichen Rechtsakte setzen kann.

Der nun in Deutschland bei der Umsetzung der JAR-FCL (offenbar aus Vereinfachungsgründen) beschrittene Weg, dass sich der Verordnungsgeber in weiten Bereichen darauf beschränkt hat, eine dynamische Verweisung auf die JAR-FCL vorzunehmen, die rein rechtlich eine Empfehlungen eines holländischen Privatrechtssubjektes darstellen, ist aus verfassungsrechtlicher Sicht bedenklich und abzulehnen.

Der ÖRAK appelliert daher dringend, diesen Fehler nicht zu kopieren. Der Staat kann seine Rechtssetzungsbefugnis nicht an Dritte delegieren. Hinsichtlich der rechtlichen Argumente (die in Österreich *mutatis mutandis* Gültigkeit haben) wird auf ein Gutachten der Luftfahrtrechtler Prof. Dr. Elmar Giemulla und Dr. Heiko van Schyndel aus Berlin verwiesen, das unter anderem in den Nachrichten des Verbandes der Luftfahrtsachverständigen (VdL-Nachrichten Ausgabe Juni 2004) publiziert ist (siehe auch Veröffentlichung auf der Homepage des Verbands der Luftfahrtsachverständigen www.luftfahrt-sv.de dort Link auf „VdL Nachrichten“).

In diesem Lichte sind die im vorliegenden Entwurf enthaltenen Verordnungsermächtigungen, die den Verordnungsgeber dazu befugen, aus Vereinfachungsgründen anzuordnen, dass die von „Internationalen Einrichtungen“ verabschiedeten Regelungen sinngemäß anzuwenden seien, als in dieser Pauschalität zu weitreichend und daher verfassungsrechtlich unzulässig zu werten.

Es ist eine Umsetzung in nationales Recht unter Durchlaufen eines entsprechenden Begutachtensverfahrens, Ausformulierung von inländischen Vorschriften (bei welcher Gelegenheit auch alle sprachlichen Unkorrektheiten und Übersetzungsfehler in den JAR-FCL deutsch beseitigt werden können) und in der Folge eine ordnungsgemäße und vollständige Kundmachung des Textes im Bundesgesetzblatt aus Sicht des ÖRAK unabdingbar.

II. Spezielle Anmerkungen:

Die nachstehenden Bestimmungen der geplanten Novelle bedürfen nach Ansicht des ÖRAK über die oben zu Pkt. I. geäußerten grundsätzlichen Bedenken einer Kommentierung:

Zu § 28 Abs 1:

Hinsichtlich der Verordnungsermächtigung wird auf die Ausführungen zu oben Pkt. I. verwiesen. Der letzte Satz ist in der Textgegenüberstellung sprachlich verstümmelt.

Zu § 33 Abs 4:

Diese Formulierung weicht von JAR-FCL 3.040 sprachlich und daher offensichtlich auch inhaltlich ab.

Die geplante Bestimmung in § 33 Abs 4 erscheint weitergehend als jene in JAR-FCL 3.040. Laut dem Entwurf ist dem Luftfahrer bei Zweifeln am Vorliegen seiner körperlichen und geistigen Tauglichkeit jede fliegerische Tätigkeit untersagt, nach JAR-FCL hingegen erst dann, wenn aufgrund einer Einschränkung der flugmedizinischen Tauglichkeit sich Zweifel an der sicheren Flugdurchführung ergeben.

Diese Verschärfung im Entwurf erscheint nicht sachgerecht, da etwa geringfügige Gesundheitsstörungen (die etwa die Tauglichkeit von Klasse 1. auf Klasse 2 zurückstufen) nach der in Österreich geplanten Bestimmung eine Ausübung der Berechtigung unmöglich machen, auch wenn eine sichere Durchführung des Fluges gewährleistet wäre. Außerdem kann ein Pilot – der üblicherweise kein Mediziner ist – wohl beurteilen, ob er einen Flug sicher durchführen kann, aber schon weniger, ob er berechnete Zweifel an seinem Gesundheitszustand hat oder nicht. Maßstab für den Piloten kann daher nur sein, ob er sicher fliegen kann oder nicht, genau das sagt JAR-FCL 3.040, für österreichische Sonderlösungen besteht keine Notwendigkeit.

Zusammengefasst erscheint daher eine Übernahme der Formulierung in JAR-FCL 3.040 lit (a) sinnvoll.

Zu § 34:

Die Unterteilung in AMC und AME ist durch die europäische Entwicklung vorgegeben.

Der ÖRAK vermag jedoch nicht zu erkennen, warum AMCs anders als AMEs durch die OZB genehmigt werden sollen. Da der entsprechend fachlich fundierte flugmedizinische Dienst bei Austro Control vorhanden ist, besteht entweder die Gefahr der Entwicklung des Aufbaues einer kostspieligen Parallelorganisation oder aber der Notwendigkeit, dass die OZB wiederum auf die fachliche Kapazität der Austro Control zurückgreift, was lediglich einen zusätzlichen Verwaltungs- und Kommunikationsaufwand, aber keine Qualitätssteigerung bedeutet.

Nach Ansicht des ÖRAK sollte der Gesetzgeber den Anbruch des 21. Jahrhunderts zum Anlass nehmen, sich von dem (offenkundig in der monarchischen Tradition wurzelnden) Prinzip zu verabschieden, das die „Oberbehörde“ als jedenfalls wichtiger und qualifizierter als die „Unterbehörde“ ansieht. Gerade im hochspezialisierten Bereich der Luftfahrt erscheint es sinnvoller und effizienter, die – in Österreich ohnehin nicht im Überfluss vorhandenen - fachlichen Kapazitäten bei einer Behörde (in diesem Fall Austro Control GmbH) zu bündeln und diese im Sinne des „One Stop Shop“ als behördliches Kompetenzzentrum für den gesamten Bereich der Luftfahrt einzurichten.

Der ÖRAK ist daher der Auffassung, dass die Zulassung aller flugmedizinischen Stellen durch Austro Control zu erfolgen hat.

Zu 43 Abs 3:

Die bisherige Regelung, dass eine Untersagung einer Lizenz nur erfolgen kann, um den betreffenden Lizenzinhaber von der Wiederholung einer strafbaren Handlung abzuhalten, hat sich nach Ansicht des ÖRAK bewährt.

Die nunmehr geplante Novellierung kann dazu führen (und diesbezügliche Entwicklungen sind in Europa derzeit leider allenthalben zu beobachten), dass Erlaubnisse ohne jeden konkreten Anlass, etwa nur aufgrund von Vermutungen oder anonymen Hinweisen entzogen bzw. widerrufen werden können.

Dieser inzwischen nachgerade gallopiierenden Unterhöhlung rechtstaatlicher Prinzipien tritt der ÖRAK mit aller Entschiedenheit entgegen. Dies umso mehr, als nicht mit den rechtlichen Werten verbundene Personen, die illegale Ziele verfolgen, sich davon auch durch strengere Rechtsvorschriften nicht abhalten lassen.

Die bisherige Bestimmung des § 41 Abs 2 sollte daher als § 43 Abs 3 sprachlich und inhaltlich in Geltung gesetzt werden.

Soweit die Stellungnahme des ÖRAK zu der geplanten Novelle.

Der ÖRAK ersucht um entsprechende Berücksichtigung.

Wien, am 17. August 2005

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. Gerhard Benn-Ibler
Präsident