

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
zH Frau Mag. Katja Nonnenmacher
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Graz, am 08.10.2007

per Mail an: katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at
ergeht gleichzeitig per Mail an: begutachtungen@parlament.gv.at
ergeht gleichzeitig in 25 Ausfertigungen im Postweg an das Präsidium des Nationalrates

Gemeinsame Begutachtung des Entwurfes zur Novelle des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes durch das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht sowie die AOPA Austria

Sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher,

in der Beilage übermitteln wir Ihnen die gemeinsame Begutachtung des Entwurfes einer Novelle zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz durch das **Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht** sowie die **AOPA Austria**.

1. zu Z 1 der Änderungen

Da das FBG grundsätzlich in Umsetzung der RL 96/67/EG erfolgt, wäre zu überlegen, die Definition "Flughafen" aus der genannten Richtlinie zu übernehmen. Eine besondere Berücksichtigung der Militärflugplätze wäre sodann nicht mehr erforderlich. Außerdem wären grundsätzlich vom Anwendungsbereich der RL auch Flugfelder (nach nationalem Verständnis) umfasst, welche gemäß der bisherigen aber auch der vorgeschlagenen Definition keine Berücksichtigung finden. Weiters ist anzumerken, dass die Einschränkung des Anwendungsbereiches des Gesetzes auf den internationalen Luftverkehr (siehe dazu auch Punkt 2 der Stellungnahme) nicht RL-konform ist.

2. zu Z 2 der Änderungen

Die Änderung an sich ist eine logische Folgerung aus der zu Z 1 vorgeschlagenen Änderung, wobei die Begründung des Änderungsvorschlages insofern aufhorchen lässt, als in der RL eigentlich nicht auf internationalen Luftverkehr Bezug genommen wird. Die national vorgenommene Einschränkung auf den internationalen Luftverkehr bewirkt daher, dass es der Umsetzung an der RL-Konformität mangelt.

Dass sich die RL nicht nur auf den internationalen Luftverkehr bezieht, wird ja letztlich auch dadurch deutlich, dass die Regelungen des FBG (zB Auswahl des Dienstleisters durch zB das Luftfahrtunternehmen) auch bis dato bereits bei ausschließlich innerstaatlichen Flügen in Anspruch genommen werden konnten.

3. zu Z 3 der Änderungen

Die Referenz auf den Begriff des "Unternehmers" wird ausdrücklich begrüßt. Angeregt wird in diesem Zusammenhang jedoch nicht auf den Begriff des "Unternehmens" sondern des "Unternehmers" zu referenzieren und eine Ergänzung dahingehend vorzunehmen, das darunter ein Unternehmer iSd Unternehmensgesetzbuches (UGB), BGBl. I Nr. 120/2005, verstanden wird. Dies gilt im Übrigen für das gesamte FBG bzw. die hiezu vorgeschlagenen Änderungen.

4. zu Z 5 der Änderungen (§ 3 Abs. 2 FBG)

Ob das Erfordernis eines inländischen Zustellungsbevollmächtigten mit den Prinzipien des freien Marktzuganges in Einklang zu bringen ist, wird bezweifelt. Es wird daher angeregt, diese Einschränkung fallen zu lassen. Mag dem auch ein verständlicher ordnungspolitischer Anspruch der Luftfahrtbehörden gegenüber stehen, so ist doch davon auszugehen, dass solche Regelungen vom EuGH genau so kritisch hinterfragt werden, wie das vor dem Beitritt zur Europäischen Union übliche Erfordernis eines inländischen Sitzes.

5. zu Z 11 der Änderungen

Der hier vorgeschlagenen Regelung ist zu widersprechen. Gemäß § 5 Abs. 2 hat das Leitungsorgan die Möglichkeit den Betrieb eigener Einrichtungen gem. Abs. 1 an Dritte zu übertragen.

Warum das Leitungsorgan aber seine Zustimmung zum Betrieb einer ihm nicht gehörigen Einrichtung durch Dritte (also nicht durch den Eigentümer der Einrichtung selbst) zu erteilen hat, ist unverständlich, wenn man bedenkt, dass zum Betrieb durch den Eigentümer selbst eine solche Zustimmung nicht erforderlich ist.

Maßstab für den Betrieb durch den Eigentümer wie auch durch Dritte darf jedenfalls nur die Betriebssicherheit des Flughafens sein; dies gilt im Übrigen unabhängig von der jeweiligen Eigentümerstellung, daher auch für das Leitungsorgan selbst, für den eine ähnliche Regelung im übrigen vermisst wird.

6. zu Z 28 der Änderungen

Es geht aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht hervor, worin eigentlich der Unterschied der Auflagen im Rahmen des Bewilligungsverfahrens (§ 7 Abs. 6) und den Maßnahmen iSd § 14a Abs. 3 besteht.

7. Historische Regelungen

Sämtliche Bezugnahmen auf in der Vergangenheit liegende Zeitpunkt können eigentlich aus dem Gesetz im Sinne einer redaktionellen Bereinigung entfernt werden. Es trifft dies insbesondere auf § 3 Abs. 4 und 5, § 4 Abs. 2 und 3 (hier wird ja auch der erste Satz durch Z 8 eine solche Bereinigung teilweise, aber eben nicht vollständig vorgenommen) zu.

Das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht und die AOPA Austria bedanken sich für die Möglichkeit eine begutachtende Stellungnahme abgegeben haben zu dürfen und hoffen, dass die Anregungen für die weitere Arbeit am gegenständlichen Gesetzesvorhaben eine Unterstützung waren.

Abschließend dürfen wir als Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht noch die Bitte formulieren, unser Institut auf die Verteilerliste des BMVIT für Begutachtungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt zu setzen, wie dies auch für zahlreiche andere mit der Luftfahrt sich befassende Institutionen geschehen ist. Der Grund für diese Bitte liegt darin, dass die im RIS veröffentlichten Begutachten teilweise unvollständige Daten beinhalten (so war zB bei der gegenständlichen Begutachtung kein Ablauf der Begutachtungsfrist vermerkt, weshalb die gegenständliche Begutachtung auch entsprechend verspätet eingelangt ist).

Mit freundlichen Grüßen

Für das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht
RA Mag. Joachim J. Janezic
(Institutsvorstand)

Für die AOPA Austria
Julius Meini
(Präsident)