

**BUNDESMINISTERIUM
FÜR
EUROPÄISCHE UND INTERNATIONALE
ANGELEGENHEITEN**

VÖLKERRECHTSBÜRO

A-1014 Wien, Minoritenplatz 8
Tel.: 0501150-0, FAX: 0501159-DW
e-mail: abti2@bmeia.gv.at

E - M A I L

GZ: BMeiA-AT.8.15.02/0052-I.2/2008

Datum: 19. März 2008

Seiten: 3

An: BMVIT: katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at

Cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Von: Bot. Dr. H. Tichy

SB: Ges. Baier, Ges. Krauss-Nussbaumer, Mag. Csörsz

DW: 3992

**Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird;
Stellungnahme des BMeiA**

Zu do. GZ. BMVIT-58.502/0010-II/L1/2007
vom 21. Februar 2008

Das BMeiA nimmt zu obzit. Entwurf wie folgt Stellung:

Zu Z 8 des Entwurfs:

Laut den Erläuterungen zum ggstl. Gesetzesentwurf steht die bisherige Definition des österr. Militärluftfahrzeuges, die ausschließlich auf das Kennzeichen des Luftfahrzeuges abgestellt hat, mit Art. 3 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949 idgF, nicht im Einklang. Gemäß Art. 3 AIZ sei nämlich nicht die Kennzeichnung, sondern vielmehr die Art der Verwendung eines Luftfahrzeuges wesentlich. Es sollen daher alle Luftfahrzeuge, die im Dienste des Bundesheeres (z.B. auch im Wege des Anmietens eines Zivilluftfahrzeuges) eingesetzt werden - unabhängig von deren Kennzeichnung - als (österr.) Militärluftfahrzeuge gelten. Dem soll durch die Neufassung des ersten Satzes von § 11 Abs. 2 LFG, wonach Militärluftfahrzeuge Luftfahrzeuge sind, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden, Rechnung getragen werden.

Hingegen bleibt der zweite Satz von § 11 Abs. 2 LFG, wonach „alle übrigen Luftfahrzeuge ... Zivilluftfahrzeuge“ sind, unverändert. Dadurch ergibt sich ein Widerspruch sowohl zu Art. 3 AIZ, in welchem nicht zwischen in- und ausländischen Militärflugzeugen unterschieden wird, als auch zu Abschnitt VIII der Luftverkehrsregeln (BGBl. Nr. 56/1967 idgF), die bei Formationsflügen (Einhaltung bestimmter Abstände usw.) zur Anwendung kommen und die gleichfalls keine Unterscheidung zwischen in- und ausländischen Militärflugzeugen kennen.

In der jüngeren Vergangenheit wurde gelegentlich unter Verweis auf § 11 Abs 2 LFG argumentiert, dass die bisherige Praxis der Genehmigung von Formationsflügen ausländischer Militärluftfahrzeuge über österr. Staatsgebiet gemäß § 11 Abs 2 LFG nicht der österr. Rechtslage entspreche, da sich diese Bestimmung ausschließlich an österr. Militärluftfahrzeuge richte, wohingegen ausländische Militärluftfahrzeuge als Zivilluftfahrzeuge gelten. Diese – vom BMeiA nicht geteilte - Interpretation würde durch die Änderung des § 11 Abs 2 LFG gesetzlich verankert werden. Dies hätte zur Folge, dass Formationsflüge ausländischer Militärflugzeuge nicht mehr genehmigt werden könnten, da im Wege über den geänderten § 11 Abs. 2 LFG der dafür anwendbare Abschnitt VIII der Luftverkehrsregeln (BGBl. Nr. 56/1967 idgF – siehe oben) nur für österr. Militärflugzeuge gelten würde.

Damit würden aber einer Anwendung der §§ 1 und 2 TraufG zu enge Grenzen gesetzt, da dann Überflüge ausländischer Militärflugzeuge in Formation nicht mehr möglich wären.

Gemäß §§ 1 und 2 TraufG erfolgt die Gestattung des Aufenthaltes ausländischer Truppen (z.B. Einheiten und Verbände ausländischer Luftstreitkräfte sowie diesen angehörendes militärisches und ziviles Personal) durch das BMLV im Einvernehmen mit dem BMeiA. Von einer „Truppe“ wird nach herrschender Rechtsauffassung bereits dann ausgegangen, wenn es sich nur um eine Militärperson (z.B. den Piloten eines Militärflugzeugs) handelt. Das TraufG wurde der GÜV vorgeschaltet; demnach ist zunächst eine Gestattung durch das BMLV nach dem TraufG einzuholen, die AUSTRO CONTROL hat dann als nächsten Schritt nach der GÜV die technischen Details (Flugstrecken usw.) zu genehmigen.

Im Hinblick auf eine TraufG-konforme Durchführung von Überflügen ausländischer Militärflugzeuge (die häufig als Formationsflüge erfolgen) zu ermöglichen, sollten folgende Änderungen vorgenommen werden:

Der erste Satz hätte zu lauten:

„Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeugs tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden, sowie ausländische Militärluftfahrzeuge, denen der Überflug gemäß §§ 1 und 2 TraufG gestattet wurde.“

Z 8 des besonderen Teils der Erläuterungen sollte wie folgt ergänzt werden:

„Die Aufnahme ausländischer Militärluftfahrzeuge in § 11 Abs. 2 stellt einerseits die Konformität zu Art. 3 AIZ her, in welchem nicht zwischen in- und ausländischen Militärflugzeugen unterschieden wird, und ermöglicht andererseits ausländischer Militärluftfahrzeugen, denen der Überflug gemäß §§

1 und 2 TraufG gestattet wurde, diesen auch (was häufig verlangt wird) in Formation durchzuführen. Wären ausländische Militärluftfahrzeuge wie Zivilluftfahrzeuge zu behandeln, könnte ihnen der Überflug in Formation gemäß Abschnitt VIII der Luftverkehrsregeln (BGBl. Nr. 56/1967 idgF) nicht gestattet werden.“

Zu Z 9 und 10 des Entwurfs:

Es wird u.a. auf Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit sowie auf Verordnung (EG) Nr. 375/2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben hingewiesen. Mehrere gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen kennen Regelungen betreffend „Luftfahrzeugrollen“. Es wird angeregt zu prüfen, ob die Bedingung der Eintragung in das österr. Luftfahrzeugregister und der Hemmung des Fristenlaufes, wenn ein Luftfahrzeughalter nicht der Aufsicht durch die inländische Luftfahrtbehörde unterliegt, mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, da sich aus den ggst. Bestimmungen Beschränkungen für den Binnenmarkt ergeben können.

Zu Z 12 und 72 des Entwurfs:

Es wird daran erinnert, dass der EuGH wiederholt die Bedingung eines Zustellbevollmächtigten im Inland als nicht mit dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere der Dienstleistungsfreiheit vereinbar angesehen hat. So definiert Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1900/2006 vom 20. Dezember 2006 den Begriff „Halter“ wie folgt:

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten

a) „Halter“: eine natürliche Person mit Wohnsitz in einem Mitgliedstaat oder eine juristische Person mit Sitz in einem Mitgliedstaat, die im Einklang mit den in diesem Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt, oder ein Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft gemäß der Definition in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft.“

Zu Z 18 des Entwurfs:

Es wird angemerkt, dass Regelungsbereiche des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt auch in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen. Beim Abschluss von Abkommen gem. § 24b des Gesetzesentwurfes ist darauf Bedacht zu nehmen, dass ev. Abkommen nicht Regelungen umfassen, die mittlerweile in die Gemeinschaftszuständigkeit fallen. Dies ist ebenso bei § 121a des Gesetzesentwurfes zu beachten.

Abschließend darf noch das Mahnschreiben im Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2008/2008 vom 28. Februar 2008 betreffend die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt durch Österreich in Erinnerung gerufen werden.

H. Tichy m.p.