



berufen, wenn eine andere Person, als der Verkäufer im Luftfahrzeugregister als Eigentümer vermerkt ist. In einem solchen Fall trifft den Käufer eine entsprechende Überprüfungspflicht. Daß die Publizität eine besondere Rolle spielt, ersieht man auch daraus, dass finanzierende Banken verlangen, dass in Luftfahrzeugen an sichtbaren Stellen Plaketten angebracht werden, aus denen sich der Eigentümer entnehmen lässt.

Meines Erachtens können auch Datenschutzgründe nicht gegen die Eintragung des Eigentümers sprechen, da mittlerweile sämtliche Eintragungen im Grundbuch für jedermann über EDV zu erfahren sind.

Zu § 34 (1):

Unter diesem Punkt wird eine Verordnungsermächtigung normiert. Es wäre wesentlich einfacher, wenn die flugmedizinische Stelle verpflichtet ist, das Tauglichkeitszeugnis oder die im Tauglichkeitszeugnis befindlichen Daten an die zuständige Behörde zu übermitteln. Eine Übermittlung der Untersuchungsergebnisse hat prinzipiell zu unterbleiben. Die Aero Medical Section kann in Wahrnehmung ihrer Überwachungspflicht Stichproben vornehmen oder die Untersuchungsergebnisse dann anfordern, wenn dies aus besonderen Gründen erforderlich ist. Dies könnte zum Beispiel dann der Fall sein, wenn der Verdacht besteht, dass bei der Untersuchung ein Fehler unterlaufen ist oder eine nachträgliche Verschlechterung des Gesundheitszustandes eingetreten ist.

Dies würde auch den datenschutzrechtlichen Bedenken Rechnung tragen.

Zu § 34 (4):

Diese Bestimmung wäre dahingehend zu ergänzen, dass zumindest eine flächendeckende Versorgung mit Fliegerärzten gegeben sein muß, um Engpässe auf diesem Gebiet zu vermeiden.

Zu §§ 119 – 122:

Bei diesen Regelungen handelt es sich um Beleihung von anderen Personen mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben, insbesondere mit Flugsicherungsaufgaben. Die Erteilung von Freigaben sind als mündliche Bescheide zu qualifizieren. Die Haftungsfrage wurde so geregelt, dass der Bund für den Fall, als er aufgrund des Amtshaftungsgesetzes in Anspruch genommen wird, Regreß gegen das Organ nehmen kann.

In diesem Zusammenhang wäre darauf zu verweisen, dass das Amtshaftungsgesetz Organe insofern privilegiert, als diese nur für grobe Fahrlässigkeit haften. Meines Erachtens hat für alle beliehenen Organisationen das Amtshaftungsgesetz zu gelten, um eine Gleichheit zwischen allen Personen herzustellen, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen.

Zu § 120 Abs. 2:

Es könnte eine wesentlich größere Flexibilität erreicht werden, wenn auch andere Dienstleister zur Durchführung von Flugverkehrsdiensten auf Flughäfen benannt werden können.

Zu § 131 Abs. 3 und 4:

Diese Bestimmung nimmt darauf keine Rücksicht, dass gewisse Aufgaben auf den Österreichischen Aero-Club übertragen wurden, die in gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen geregelt sind. Es müsste in dieser Bestimmung sichergestellt werden, dass der Österreichische Aero-Club dort, wo Übertragungen erfolgt sind, nationale Behörde im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen ist. Dies ist deshalb von Bedeutung, da die Regelungen des Part M für Segelflieger derzeit nach den bestehenden nationalen Vorschriften wahrgenommen wird. Insbesondere ist die Continuing Airworthiness für Segelflugzeuge in Zukunft bei Aufrechtbelassung dieser Bestimmung an Austro Control rückzuübertragen, da diese Bestimmung so ausgelegt werden kann, dass der nach § 131 LFG der Übertragungsverordnung derogiert. Der Österreichische Aero-Club müsste der Austro Control die Agenden der Jahresüberprüfung formell rückübergeben. Dies bedarf einer entsprechenden Vorbereitungszeit, da Austro Control sicherlich nicht in der Lage ist, den Airworthiness Review bei allen Segelluftfahrzeugen vorzunehmen. Außerdem hat die Austro Control in ihrer Gebührenverordnung für diese Tätigkeit exorbitant hohe Gebühren festgesetzt.

Zu § 169 Abs. 5:

Hiemit soll wieder eine Bestimmung ähnlich dem § 103 Abs. 2 KFG eingeführt werden. Diese Bestimmung wurde schon einmal versucht einzuführen und ist am Widerstand der Luftfahrttreibenden gescheitert. Es ist zu berücksichtigen, dass sich Piloten selbst bezichtigen müssten und dadurch verfassungsmäßig gewährleistete Rechte beeinträchtigt würden. Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass es in der Vergangenheit darum gegangen ist, dass Flugplatzgegner mittels Feldstecher Flugzeugkennzeichen ermittelt haben, um diese für Anzeige zu verwenden. Weiters wird darauf verwiesen, dass An- und Abflugrouten nicht – wie Straßen – auf Meter genau beflogen werden können. Mit der Einführung dieser Bestimmung würden Verwaltungsstrafverfahren - durch Flugplatzgegner eingeleitet – über Hand nehmen. Im Falle von gerichtlichen Strafverfahren hat die Ermittlung von Piloten bisher keine Probleme gebracht.

Zu § 172 Abs. 2:

Eine generelle Übernahme der englischen Sprache in die österreichische Rechtsordnung ist meines Erachtens nicht verfassungskonform. Sämtliche Vorschriften der Europäischen Union, die die Luftfahrt betreffen, werden in die

deutsche Sprache übersetzt. Einer Aufgabe der deutschen Sprache als Amtssprache in diesem Bereich kann aus diesem Grund nicht zugestimmt werden.

Ich darf Sie ersuchen, diese Einwendungen zu berücksichtigen und zeichne mit

vorzüglicher Hochachtung

Dr. Peter Schmutzer