

Vorblatt

Problem:

Die sog. „EASA-Grundverordnung“ (EG) Nr. 216/2008 ist mit den Bereichen „Piloten“, „Flugbetrieb“, „Drittlandsbetreiber“, „Flugplätze“, „Flugsicherungsdienste“ und „Flugverkehrsmanagement“ erweitert worden. Die diesbezüglichen unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen müssen in nationales Recht implementiert werden. Abgesehen davon sind einige Anpassungen auf Grund der Erfahrungen in der Vollziehung, zB im Bereich der Luftfahrthindernisse, der Flugmodelle, der unbemannten Luftfahrzeuge sowie der Hubschrauber-Krankenhauslandeplätze erforderlich. Schließlich sind Verwaltungsvereinfachungen insbesondere bei der gewerblichen Beförderung mit (motorisierten) Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen durchzuführen.

Ziel:

Schaffung sachgerechter Regelungen, die sowohl die unionsrechtlichen als auch die nationalen Erfordernisse erfüllen.

Lösung:

Anpassung der bestehenden Bestimmungen an die unionsrechtlichen Vorgaben sowie an die Erfordernisse der Vollziehungspraxis.

Inhalt:

Neben redaktionellen Änderungen sollen insbesondere Bestimmungen im Bereich der Luftfahrthindernisse, der Flugmodelle, der unbemannten Luftfahrzeuge, der Hubschrauber-Krankenhauslandeplätze, der gewerblichen Beförderung und des Flugbetriebs erstmals eingeführt oder überarbeitet werden.

Alternativen:

Keine, da die vorgeschlagenen Regelungen nach Abwägung aller berührten Interessen als sachgerechteste Lösung der angeführten Probleme evaluiert wurden.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen

Für die Gebietskörperschaften ist durch die geplanten Änderungen kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten, da auch durch die neuen Regelungen die bisherigen Vollziehungsaufgaben, insbesondere die Aufsichts- und Genehmigungsverpflichtungen, grundsätzlich unverändert bleiben oder sogar teilweise – im Bereich der motorisierten Hänge- und Paragleiter sowie Hänge-, Paragleiter sowie Fallschirme – entfallen. Als kostenneutral kann die gegenständliche Novelle daher insbesondere in den Bereichen § 8 (Überfliegen der Bundesgrenze), § 84a (Bewilligung von Krankenhauslandeplätzen) und §§ 85 ff (Luftfahrthindernisse) angesehen werden, da diese Bestimmungen an die Stelle bereits bestehender Bestimmungen (geltender § 8 iVm § 2 GÜV, §§ 68 und 73 oder § 9 LFG bzw. die derzeit geltenden §§ 85 ff) treten und somit keine zusätzlichen Bewilligungstatbestände darstellen.

Hinsichtlich der neuen – im unmittelbar anwendbaren Unionsrecht begründeten – Tatbestände, die von der Austro Control GmbH im Bereich „Flugbetrieb“ und „Personal“ zu vollziehen sind, sind gemäß § 6 Abs. 2 ACG-Gesetz mit Verordnung Gebühren zu erlassen. Diese neuen Tatbestände kommen jedoch nicht unverzüglich auf Grund der gegenständlichen Novelle zum Tragen, da die unionsrechtlichen Bestimmungen erst nach einer Übergangsfrist von ein bis zwei Jahren angewendet werden müssen. Es soll somit den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben werden, das jeweilige nationale System in das unionsrechtliche System umzustellen. Da diese Umstellungsphase nicht zuletzt auch Klarheit über den tatsächlich notwendigen Aufwand der zuständigen Behörden geben soll, kann erst nach Beendigung der Übergangsfrist eine Aussage über die finanziellen Auswirkungen gemacht werden.

In Bezug auf die nunmehr von der Austro Control GmbH durchzuführende Meldedatenverarbeitung ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes bei der zuständigen Behörde von fünf Mannjahren zu rechnen. Diese Berechnung basiert auf den Erfahrungen der letzten Jahre, dass rund 3000 Ereignismeldungen pro Jahr zu bearbeiten sind und dafür zumindest vier qualifizierte Organe (Gruppe 8 des ACG/KV II) und ein operatives/administratives Organ (Gruppe 4 des ACG/KV II) erforderlich sind. Dies bedeutet inklusive des Aufwandes für die Installation der Software, für die Räumlichkeiten und die Schulungen des Personals einen jährlichen Aufwand von rund 500 000 Euro. Dieser Aufwand ist gemäß § 11 des ACG-Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem zur Verfügung stehenden Budget zu tragen. Bei der bisher mit den Aufgaben der Meldedatenverarbeitung betrauten Bundesanstalt für Verkehr erfolgt durch den Zuständig-

keitsübergang keine Änderung des Personalaufwandes, da für die Meldedatenverarbeitung kein zusätzliches Personal zur Verfügung stand, sondern diese Aufgabe vom vorhandenen Personal miterledigt wurde. Da sich gezeigt hat, dass die Aufgaben der Meldedatenverarbeitung von dem zur Verfügung stehenden Personal der BAV – nicht zuletzt auf Grund der Tatsache, dass es sich dabei um keine Kernaufgabe dieser Stelle handelt – nicht zufrieden stellend erfüllt werden konnten, soll diese Aufgabe an die Austro Control GmbH, die bisher bereits als Zentrale Meldestelle fungiert, übertragen werden.

Für den Bund entstehen durch die Zuständigkeitsverschiebung gemäß § 78 (Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen) Vollzugsausgaben/-kosten (Gesamtaufwand Personalaufwand und Verwaltungsausgaben/-kosten) pro Jahr in Höhe von rund 78 100 Euro. Da der zusätzliche Personalbedarf jedoch durch personalorganisatorische Maßnahmen innerhalb des Ressorts ausgeglichen wird, sind keine Auswirkungen auf den Stellenplan des Bundes zu erwarten und der Gesamtaufwand für das Personal in der Höhe von rund 59 000 Euro wieder in Abzug zu bringen. Auf Grund der anzuwendenden Bestimmungen der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung sowie des Gebührengesetzes ist mit geschätzten zusätzlichen Einnahmen von durchschnittlich 70 000 Euro pro Jahr für den Bund zu rechnen.

Allfällige den mit der Vollziehung betrauten Bundesministern durch die vorgeschlagenen neuen Bestimmungen entstehende Mehrkosten sollen aus den jeweiligen gegebenen Budgetmitteln abgedeckt werden.

- **Wirtschaftspolitische Auswirkungen**

-- **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Mit der geplanten Implementierung der unionsrechtlichen Bestimmungen soll ein weiterer Schritt zur Harmonisierung und somit Vereinheitlichung des Luftverkehrs erreicht werden. Außerdem soll durch die vorgesehenen Bestimmungen eine Bereinigung von Unklarheiten bzw. eine Verringerung des Verwaltungsaufwandes erfolgen. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

-- **Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:**

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen verursacht, durch die vorgesehenen Verwaltungsvereinfachungen wird vielmehr eine Entlastung für die Normadressaten erzielt.

- **Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht.

- **Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht.

- **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit diesem Bundesgesetz sollen begleitende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S. 1 (CELEX-Nr.: 32008R0216), zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 311 vom 25.11.2011 S. 1 (CELEX-Nr.: 32011R1178), zur Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 206 vom 11.8.2011 S. 21 (CELEX-Nr.: 32011R0805), zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010, ABl. Nr. L 271 vom 18.10.2011 S. 15 (CELEX-Nr.: 32011R1034), zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010, ABl. Nr. L 271 vom 18.10.2011 S. 23 (CELEX-Nr.: 32011R1035), zur Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1 (CELEX-Nr.: 32012R0965) sowie zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnung (EG) Nr. 1265/2007,

(EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1 (CELEX-Nr.: 32012R0923) geschaffen werden.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Seit der letzten umfassenden Änderung des Luftfahrtgesetzes im Jahre 2008 haben sich auf Ebene der Europäischen Union viele wesentliche Änderungen ergeben. So ist insbesondere der Umfang der sog. „EASA-Grundverordnung (Verordnung (EG) Nr. 216/2008)“ mit den Bereichen „Piloten“, „Flugbetrieb“, „Drittlandsbetreiber“, „Flugplätze“, „Flugsicherungsdienste“ und „Flugverkehrsmanagement“ erweitert worden. Die diesbezüglichen bereits erlassenen oder geplanten unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen sind sehr umfangreich, allerdings bauen diese in vielen Fällen auf bereits bestehenden harmonisierten bzw. europaweit anerkannten Regelungen auf und verändern den derzeit geltenden Standard nicht wesentlich. Es gibt jedoch auch Bereiche, wie zB den Flugbetrieb von nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen, welche mangels bisher vorhandener nationaler oder internationaler Vorgaben einer umfangreicheren Neuregelung unterworfen werden.

Zu diesen unmittelbar anzuwendenden gemeinschaftsrechtlichen Regelungen sollen mit dem vorgeschlagenen Entwurf nunmehr die begleitenden nationalen Bestimmungen geschaffen werden. So sollen insbesondere – im Anlehnung an die bereits erfolgte Implementierung der unionsrechtlichen Bestimmungen im Bereich der „Luftfahrzeugtechnik“ – die zuständigen nationalen Behörden sowie Übergangsbestimmungen und begleitende Verfahrensbestimmungen vorgesehen werden.

Abgesehen davon sollen unter anderem Änderungen im Bereich der Luftfahrthindernisse erfolgen. So soll vor allem mehr Flexibilität für die einzelnen Bundesländer – je nach Topografie – im Hinblick auf Hindernisse außerhalb von Sicherheitszonen vorgesehen bzw. ermöglicht werden.

Weiters soll ein eigenes Kapitel mit zusammenfassenden Regeln für unbemannte Geräte - sogenannte Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge – geschaffen werden, um die bisherigen Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der rechtlichen Einordnung dieser Geräte entweder als „Luftfahrtgerät“ oder als „Luftfahrzeug“ zu lösen.

Schließlich soll eine Sonderbewilligung für Hubschrauber-Krankenhauslandeplätze geschaffen werden, um die Besonderheiten dieser Landeflächen besser berücksichtigen zu können.

Die übrigen vorgeschlagenen Änderungen sollen Unklarheiten ausräumen oder zu einer Vereinfachung führen.

Bezüglich der Auswirkungen der vorliegenden Novelle auf den Wirtschaftsstandort Österreich ist anzumerken, dass die neuen Bestimmungen zum einen im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht (nationale Implementierung unmittelbarer unionsrechtlicher Regelungen) und zum anderen mit dem Ziel der Beseitigung von Unklarheiten bzw. Verringerung des Verwaltungsaufwandes erfolgen sollen. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

Zu den finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Bestimmungen ist anzumerken, dass für die Gebietskörperschaften durch die geplanten Änderungen kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten ist, da auch durch die neuen Regelungen die bisherigen Vollziehungsaufgaben, insbesondere die Aufsichts- und Genehmigungsverpflichtungen, grundsätzlich unverändert bleiben oder sogar teilweise - im Bereich der motorisierten Hänge- und Paragleiter sowie Hänge-, Paragleiter sowie Fallschirme – entfallen. Als kostenneutral kann die gegenständliche Novelle daher insbesondere in den Bereichen § 8 (Überfliegen der Bundesgrenze), § 84a (Bewilligung von Krankenhauslandeplätzen) und §§ 85 ff (Luftfahrthindernisse) angesehen werden, da diese Bestimmungen an die Stelle bereits bestehender Bestimmungen (geltender § 8 iVm § 2 GÜV, §§ 68 und 73 oder § 9 LFG bzw. die derzeit geltenden §§ 85 ff) treten und somit keine zusätzlichen Bewilligungstatbestände darstellen.

In Bezug auf die nunmehr von der Austro Control GmbH durchzuführende Meldedatenverarbeitung ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes bei der zuständigen Behörde von fünf Mannjahren zu rechnen. Diese Berechnung basiert auf den Erfahrungen der letzten Jahre, dass rund 3000 Ereignismeldungen pro Jahr zu bearbeiten sind und dafür zumindest vier qualifizierte Organe (Gruppe 8 des ACG/KV II) und ein operatives/administratives Organ (Gruppe 4 des ACG/KV II) erforderlich sind. Dies bedeutet inklusive des Aufwandes für die Installation der Software, für die Räumlichkeiten und die Schulungen des Personals einen jährlichen Aufwand von rund 500 000 Euro. Dieser Aufwand ist gemäß § 11 des ACG-Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem zur Verfügung stehenden Budget zu tragen.

Für den Bund entstehen durch die Zuständigkeitsverschiebung gemäß § 78 (Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen) Vollzugsausgaben/-kosten (Gesamtaufwand Personalaufwand und Verwaltungsausgaben/kosten) pro Jahr in Höhe von rund 78 100 Euro.

Bei einem Jahreszeitbedarf von 68 875 Minuten für die Verwendungsgruppe v1 ergibt sich bei einer Jahresnormarbeitszeit von 100 800 Minuten ein zusätzlicher Personalbedarf von 0,68 Planstellen der Verwendungsgruppe v1. Bei einem Jahreszeitbedarf von 17 500 Minuten für die Verwendungsgruppe C ergibt sich bei einer Jahresnormarbeitszeit von 100 800 Minuten ein zusätzlicher Personalbedarf von 0,17 Planstellen der Verwendungsgruppe C. Da der zusätzliche Personalbedarf jedoch durch personalorganisatorische Maßnahmen innerhalb des Ressorts ausgeglichen wird, sind keine Auswirkungen auf den Stellenplan des Bundes zu erwarten und der Gesamtaufwand für das Personal in der Höhe von rund 59 000 Euro wieder in Abzug zu bringen. Auf Grund der anzuwendenden Bestimmungen der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung sowie des Gebührengesetzes ist mit geschätzten zusätzlichen Einnahmen von durchschnittlich 70 000 Euro pro Jahr zu rechnen.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Mit diesem Bundesgesetz sollen begleitende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S. 1 (CELEX-Nr.: 32008R0216), zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 311 vom 25.11.2011 S. 1 (CELEX-Nr.: 32011R1178), zur Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 206 vom 11.8.2011 S. 21 (CELEX-Nr.: 32011R0805), zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010, ABl. Nr. L 271 vom 18.10.2011 S. 15 (CELEX-Nr.: 32011R1034), zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010, ABl. Nr. L 271 vom 18.10.2011 S. 23 (CELEX-Nr.: 32011R1035), zur Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1 (CELEX-Nr.: 32012R0965) sowie zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnung (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1 (CELEX-Nr.: 32012R0923) geschaffen werden.

Besonderer Teil

Zu Z 3, Z 4, Z 31, Z 128 und Z 129 (§ 2, § 4 Abs. 1, § 22 Abs. 1 Z 2, § 130):

In diesen Bestimmungen soll darauf Rücksicht genommen, dass mit dem neuen Abschnitt „Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge“ (siehe die Z 35) neben den Luftfahrzeugen und dem Luftfahrtgerät die neuen Kategorien Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge eingeführt werden.

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 6):

Diese Bestimmung soll mangels Erforderlichkeit entfallen.

Zu Z 6 (§ 5):

Die Zitierung soll an den bereits mit einer vorangegangenen Novelle geänderten § 4 angepasst werden.

Zu Z 7 (§ 7 Abs. 1):

Mit dieser Ergänzung soll darauf hingewiesen werden, dass außerhalb von Übungsbereichen Alleinflüge von Flugschülern nur im Rahmen der diesbezüglichen Bestimmung gemäß § 52 Abs. 2 erlaubt sind.

Zu Z 8 (§ 7 Abs. 3):

Mit dieser Änderung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass nicht in allen Fällen eine gesonderte Bewilligung zur Durchführung insbesondere von Erprobungsflügen erforderlich ist, sondern diese bereits auf Grund anderer Bewilligungen durchgeführt werden dürfen.

Zu Z 9 (§ 7 Abs. 5):

Mit dieser Regelung soll im Sinne der Verwaltungsvereinfachung ermöglicht werden, dass kurzfristig eingerichtete Übungs- und Erprobungsbereiche auch in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden können.

Zu Z 10 (§ 8):

Die Bestimmung des § 8 soll zum einen an die unionsrechtlichen Regelungen über den Grenzübertritt (Zollrechtsakte der Europäischen Union sowie Schengener Durchführungsübereinkommen) angepasst werden. So soll klargestellt werden, dass die in § 8 genannten Bestimmungen nur für Ein- und Ausflüge von und nach Staaten, die nicht der Europäischen Union angehören oder kein Vertragsstaat des Beitrittsübereinkommen zum Schengener Durchführungsübereinkommen sind, anzuwenden sind. Zum anderen sollen nunmehr auch Ein- und Ausflüge von und nach diesen Staaten unmittelbar von bzw. zu einem Militärflugplatz zulässig sein. Die Bestimmungen § 31 Abs. 1 Z 3 des Zollrechts-Durchführungsgesetzes bleibt unberührt.

Weiters soll in einem neuen Abs. 4 festgelegt werden, dass zur Genehmigung des Ein-, Ausfluges und landungslosen Überfluges von ausländischen Militärluftfahrzeugen an Stelle der Austro Control GmbH nunmehr der Bundesminister für Landesverteidigung zuständig ist. Mit dieser Änderung soll eine signifikante Verwaltungsvereinfachung erzielt werden, da bisher bestehende unnötige Zwischenschritte beseitigt werden und eine Synergie mit dem Truppenaufenthaltsgesetz erreicht wird. Die Bestimmung des § 2 der Grenzüberflugsverordnung soll in weiterer Folge im Hinblick auf den Ein-, Aus- und Durchflug von ausländischen Militärluftfahrzeugen an den neuen Abs. 4 angepasst werden. Die Flugsicherungsaufgaben der ACG sowie die Genehmigung von Truppenaufhalten gemäß dem Truppenaufenthaltsgesetz bleiben unberührt.

Zu Z 11 (§ 9 Abs. 1):

In dieser Bestimmung sollen die nunmehr neu eingeführten Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen gemäß § 84a berücksichtigt werden.

Zu Z 12 (§ 9 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass der Antrag auf Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen vom Halter des betroffenen Zivilluftfahrzeuges einzubringen ist.

Zu Z 13 und Z 18 (§ 9 Abs. 5 und § 10a):

Da das vormalig in § 9 Abs. 5 letzter Satz enthaltene Gebot für zivile Fallschirmabsprünge auch für Absprünge im Bereich eines Flugplatzes gilt, soll diesbezüglich eine gesonderte Bestimmung geschaffen werden. In dieser Bestimmung soll aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt auch festgelegt werden, dass Abflüge mit Hänge- und Paragleitern nicht aus Luftfahrzeugen, von Brücken, Türmen, Gebäuden und dgl. erlaubt sind.

Zu Z 14 (§ 9 Abs. 6 und 7):

In Abs. 6 soll eine Ausnahme vom Grundsatz der befristeten Bewilligungen gemäß Abs. 2 für Hänge- und Paragleiter – soweit diese nicht ohnehin von der Ausnahmebestimmung gemäß § 10 Abs. 1 Z 4 umfasst sind (siehe Z 17) – ermöglicht werden. Die übrigen Voraussetzungen – insbesondere die nicht entgegenstehenden öffentlichen Interessen – sind auch in diesem Fall jedenfalls zu beachten.

In Abs. 7 soll klargestellt werden, dass nicht nur der Abflug und die Landung, sondern auch der Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden grundsätzlich nur auf Flugplätzen oder den nunmehr neu eingeführten Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätzen erfolgen darf. So soll es zB grundsätzlich nicht erlaubt sein, dass Luftfahrzeuge außerhalb dieser Flächen gerollt werden.

Zu Z 16 (§ 10 Abs. 1 Z 4):

Gemäß der bisher geltenden Rechtslage gibt es zwar eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Bewilligung von Außenlandungen gemäß § 9 Abs. 2 für Hänge- und Paragleiter, jedoch keine Ausnahme von der Bewilligungspflicht für Außenabflüge mit diesen Luftfahrzeugen. Da diese Regelung nicht praxisgerecht ist, soll eine derartige Ausnahme auch für Außenabflüge eingeführt werden. Diese Ausnahme soll aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt jedoch nicht für Tandemflüge und für Schulungsflüge mit Hänge- und Paragleitern gelten. Diese sollen nach wie vor der Verpflichtung zur Bewilligung von Außenabflügen unterliegen – siehe dazu jedoch die Sonderbestimmung gemäß § 9 Abs. 6 (neu).

Zu Z 21 (§ 12 Abs. 3a):

Mit dieser Bestimmung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass die unionsrechtlichen Bestimmungen über die technischen und flugbetrieblichen Voraussetzungen zur Verwendung von Luftfahrzeugen

gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nicht alle Einsatzarten umfassen. So ist in Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 explizit dargelegt, dass diese Verordnung nicht für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr oder im Rahmen ähnlicher Tätigkeiten anwendbar ist. Daraus folgt, dass für diese Bereiche weiterhin nationales Recht anwendbar ist. Es kann daher der Fall eintreten, dass für dasselbe Luftfahrzeug sowohl Beurkundungen und Genehmigungen gemäß den unionsrechtlichen Regelungen als auch gemäß nationaler Regelungen erforderlich sind. Um diese Doppelgleisigkeiten zu vermeiden, soll festgelegt werden, dass die unionsrechtliche Urkunden und Genehmigungen auch für den nationalen Regelungsbereich gültig sind, wenn eine Gleichwertigkeit der Bestimmungen vorliegt. Die unionsrechtlichen Urkunden und Genehmigungen sollen somit die nach nationalem Recht erforderlichen Urkunden und Genehmigungen ersetzen.

Zu Z 22 und Z 23 (§ 15 Abs. 1 und Abs. 2):

Mit diesen Änderungen sollen bestehende Regelungslücken auf Gesetzesesebene geschlossen werden.

Zu Z 24 und Z 25 (§ 16 Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll eine Gleichstellung mit den Regelungen des Zustellgesetzes (§ 9) hergestellt werden.

Zu Z 26 (§ 16 Abs. 5):

Mit dieser Erweiterung soll klargestellt werden, dass im Falle eines sog. „Art. 83bis-Abkommens“ gemäß § 24b das Erfordernis einer Unions-Staatszugehörigkeit für die Eintragung im österreichischen Luftfahrzeugregister nicht gilt. Dies bedeutet, dass auch ein Drittstaats-Angehöriger als Halter eines österreichischen Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister eingetragen werden darf, wenn die Zuständigkeiten Österreichs als Registerstaat mit einem Abkommen gemäß Art. 83bis AIZ iVm § 24b an jenen Drittstaat, der (Wohn)Sitz des Halters ist, übertragen worden sind.

Zu Z 27, Z 33, Z 35, Z 120 und Z 147 (§ 18 Abs. 1, § 24a samt Überschrift, § 57a Abs. 2, § 120 Abs. 1, § 120c Abs. 1, § 120e Abs. 2 und Abs. 4, § 121a, § 125 Abs. 2, § 136 Abs. 5, Überschrift zu § 146, § 173 Abs. 31):

Die Anpassung der Bezeichnungen in Bezug auf die Europäische Union bzw. Unionsrecht sollen im Hinblick auf den Vertrag von Lissabon erfolgen.

Zu Z 28 (§ 18 Abs. 1 Z 3):

Auch in dieser Bestimmung soll auf die „Art. 83bis“-Abkommen Rücksicht genommen werden. Werden ausländisch registrierte Luftfahrzeuge von einem Halter mit (Wohn)Sitz in Österreich betrieben und sind die Zuständigkeiten des ausländischen Registerstaates mit einem Abkommen gemäß Art. 83bis AIZ iVm § 24b an Österreich übertragen worden, dann darf das ausländisch registrierte Luftfahrzeug ohne zusätzliche Anerkennung in Österreich betrieben werden.

Zu Z 29 (§ 20 Abs. 3 bis 5):

Da ein gemäß der Verordnung (EU) 748/2012 ausgestelltes „Permit to Fly“ auch den zulässigen Flugbereich umfasst, ist eine zusätzliche Zwischenbewilligung gemäß § 20 Abs. 1 nicht erforderlich. Es soll jedoch sichergestellt werden, dass Zivilluftfahrzeuge, für die ein Permit to Fly ausgestellt worden ist, nur verwendet werden, wenn eine ordnungsgemäße Versicherungsdeckung aufrecht vorhanden ist, die genehmigten Flugbedingungen eingehalten werden und im Falle von Erprobungs- und Prüfflügen keine anderen Teilnehmer am Luftverkehr oder Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden.

Zu Z 34 (§ 24a Abs. 1 Z 2):

Da die Verordnung (EG) Nr. 1703/2003 durch die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ersetzt worden ist, soll die Zitierung dementsprechend angepasst werden.

Zu Z 36 und Z 37 (§ 24b Abs. 1 und Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass die Durchführung einer von der Republik Österreich abgeschlossenen Rahmenvereinbarung von der Austro Control GmbH zu erfolgen hat. Diese ausführenden Festlegungen betreffen konkret bezeichnete Luftfahrzeuge und sind ein Teil der in Abs. 3 genannten Aufgaben der Austro Control GmbH.

Zu Z 39 und Z 127 (§§ 24c bis 24k und § 129):

Mit diesem neuen Abschnitt soll ein eigenes Kapitel für „Flugmodelle“ und „unbemannte Luftfahrzeuge“ eingeführt werden. Da unbemannte, ferngesteuerte Geräte sowohl im Freizeitbereich als auch im gewerblichen Bereich in den letzten Jahren vermehrt betrieben wurden, sollen spezielle Bestimmungen eingeführt werden, um die Besonderheiten dieser Geräte unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit

der Luftfahrt besser berücksichtigen zu können. Nach der bisher geltenden Rechtslage war eine eindeutige Zuordnung dieser Geräte entweder als Luftfahrzeug oder als Luftfahrtgerät oft schwierig und für die Normadressaten nicht immer klar ersichtlich. Wesentlichstes bisheriges Abgrenzungskriterium war die Eignung des Gerätes, Sachen (zB eine Foto- oder Filmkamera) ohne mechanische Verbindung mit der Erde fortzubewegen. War diese Eignung gegeben, dann lag gemäß § 11 Abs. 1 LFG ein Luftfahrzeug vor. Daraus folgte, dass sämtliche für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen auch für unbemannte, ferngesteuerte Geräte ohne Rücksicht auf deren Größe, Gewicht und Einsatzbereich anzuwenden waren. Da dies nicht in allen Fällen sachgerecht war, soll eine eigene rechtliche Kategorie dieser Geräte als „Flugmodell“ oder als „unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1“ oder aber als „Luftfahrzeug der Klasse 2“ geschaffen werden. Je nach Klassifizierung des Gerätes sollen dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechend unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt werden. Dabei sollen als Kriterien insbesondere die Größe und das Gewicht, die Sichtverbindung, die Art der Nutzung, die Höhe und der Umkreis des Betriebes des Gerätes ausschlaggebend für die Festlegung der rechtlichen Anforderungen sein. Die bisherige Bestimmung über Modellflüge in § 129 kann auf Grund der neuen Regelungen entfallen.

Zu § 24c:

Als Flugmodelle sollen jene unbemannten Geräte gelten, die eine maximale Bewegungsenergie über 79 Joule haben und in direkter, ohne technischer Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung im Umfang der in Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Kriterien verwendet werden. Grundsätzlich sollen Flugmodelle im Freizeitbereich im engen Umfeld des Piloten verwendet werden. Innerhalb der Kategorie „Flugmodell“ soll es eine weitere Untergliederung in Flugmodelle unter 25 kg und in jene über 25 kg geben (Abs. 2 bis 4). Für den Betrieb von Flugmodellen unter 25 kg innerhalb von Sicherheitszonen oder innerhalb eines Umkreises von 2 500 m um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) sowie von Flugmodellen über 25 kg soll eine Bewilligung erforderlich sein (Abs. 3 und 4).

In Einzelfällen soll auf Antrag des Betreibers des Flugmodells eine Abweichung von bestimmten Kriterien gemäß Abs. 1 bewilligt werden dürfen, ohne dass das Gerät die Qualifikation als Flugmodell verliert (Abs. 6).

Zu § 24d:

Unbemannte Geräte mit einer maximalen Bewegungsenergie unter 79 Joule sollen nicht als Flugmodell im Sinne des Luftfahrtgesetzes gelten. Es soll lediglich festgelegt werden, dass diese Geräte nicht höher als 30 Meter über Grund betrieben werden dürfen. Abgesehen davon sollen diese Geräte nicht in den Anwendungsbereich des Luftfahrtgesetzes fallen. Das Kriterium „maximale Bewegungsenergie über 79 Joule“ wird mit einem Hinweis der Austro Control GmbH gemäß § 24h näher ausgeführt werden.

Zu § 24e:

Mit der Einführung eigener Modellflugplätze soll ermöglicht werden, dass auf diesen ständig für den Betrieb von Flugmodellen bestimmten und genehmigten Flächen auch ohne eine gesonderte Bewilligung gemäß § 24c Abs. 6 von den Kriterien gemäß § 24c Abs. 1 Z 1 und 6 abgewichen werden darf. Flugmodelle sollen somit auf einem Modellflugplatz auch in einem Umkreis von mehr als 500 m und näher als 50 m zu Personen und/oder Sachen, die nicht dem Piloten zugehörig sind, betrieben werden dürfen, ohne dass das Gerät die Qualifikation als Flugmodell verliert.

Zu § 24f:

Sollen unbemannte Geräte zwar in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung, jedoch gegen Entgelt oder gewerblich betrieben werden oder über den genehmigten Einzelfall (§ 24c Abs. 6) hinausgehend zB in einem Umkreis von mehr als 500 m oder über 400 ft über Grund betrieben werden, dann gelten diese als „Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1“. Diese dürfen nur mit Bewilligung betrieben werden (Abs. 2 bis 4).

Zu § 24g:

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sollen jene Geräte sein, die ohne Sichtverbindung betrieben werden. Für diese sollen grundsätzlich sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen anzuwenden sein. Das sind insbesondere die Bestimmungen über die zulässige Verwendung (technische und flugbetriebliche Beurkundungen), den Zivilluftfahrerschein und die Ausbildung der Piloten sowie die Luftverkehrsregeln. Um jedoch die Besonderheiten von unbemannten Luftfahrzeugen berücksichtigen zu können, soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Beachtung auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt die Möglichkeit haben, mit Verordnung Sonderbestimmungen zu erlassen.

Zu § 24h:

Die für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 und 2 erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen sollen von der Austro Control GmbH in Form von Lufttüchtigkeits- bzw. Betriebstüchtigkeitshinweisen erlassen und in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

Zu § 24i:

Mit dieser Bestimmung soll auf den Sonderfall der unbemannten Freiballone Rücksicht genommen werden. Diese sollen nur jenen Beschränkungen, die diesbezüglich in den Luftverkehrsregeln gemäß § 124 (oder in den unionsrechtlichen gemeinsamen Luftverkehrsregeln) normiert sind, sowie den für selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät geltenden Bestimmungen über die Haftung und Versicherung gemäß den §§ 146 ff unterliegen.

Zu § 24j:

Die Europäische Union hat die Zuständigkeit für die technischen und flugbetrieblichen Regelung für unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse über 150 kg übernommen (vgl. die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sowie die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen). Darauf soll in dieser Bestimmung Rücksicht genommen werden.

Zu § 24k:

Da es derzeit noch keinen international angewandten Lufttüchtigkeitsstandard für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 gibt (für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind grundsätzlich dieselben Standards wie für bemannte Zivilluftfahrzeuge anzuwenden) und die ICAO spezielle Genehmigungen für grenzüberschreitende Einflüge von unbemannten Luftfahrzeugen vorsieht, soll in dieser Bestimmung festgelegt werden, unter welchen Umständen ein grenzüberschreitender Einflug in das Bundesgebiet erlaubt ist.

Zu Z 42 und 45 (§ 31 und § 51):

Der Flugschülerausweis soll in Angleichung an die unionsrechtlichen Regelungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auch im Bereich des nationalen Rechtes gestrichen werden.

Zu Z 44 (§ 45 Abs. 2):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden.

Zu Z 46 (§ 52 Abs. 2):

Es soll eine Berücksichtigung der in § 57a genannten unionsrechtlichen Regelungen (Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) erfolgen.

Zu Z 50 und 51 (§ 57a Abs. 1 und 3 bis 5):

Diese Bestimmung, die bisher nur für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal anwendbar war, soll im Hinblick auf Zivilluftfahrer erweitert werden, da inzwischen auch diese vom Anwendungsbereich der unionsrechtlichen EASA-Regelungen (vgl. die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 805/2011 sowie (EU) Nr. 1178/2011) umfasst.

Im Rahmen des § 57a soll mit Abs. 3 bis 5 auch die in den unionsrechtlichen Bestimmungen geforderte Benennung der zuständigen nationalen Behörde erfolgen. Die bereits bestehende Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, der Austro Control GmbH und dem Österreichischen Aero Club soll dabei im Wesentlichen fortgeführt werden.

Zu Z 52 (§ 57b):

Mit dem Zivilluftfahrt-Personalhinweis (ZPH) und der Zivilluftfahrt-Personalanweisung (ZPA) soll die zuständige Behörde zur Erlassung bzw. Veröffentlichung von Informationen, Erläuterungen und Festlegungen in einer standardisierten Form ermächtigt werden können. Damit soll insbesondere der Informationsfluss von der Behörde zu den Normadressaten verbessert werden. Eine derartige Ermächtigung der zuständigen Behörde erscheint vor allem im Lichte der durch neue unionsrechtliche Bestimmungen erheblich gestiegenen Komplexität der Normen für das zivile Luftfahrtpersonal als zweckmäßig.

Zu Z 55 (§ 58 Abs. 2):

Die veraltete Zitierung soll an die geltende Rechtslage angepasst werden.

Zu Z 56 (§ 59):

Mit dieser Änderung soll ermöglicht werden, dass Bauten und dgl. auf einem Flugplatz zu einem geringen Teil auch für andere Zwecke als für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes genutzt werden dürfen, ohne die Eigenschaft als „Bodeneinrichtung“ zu verlieren. Sehr wohl notwendig oder zweckmäßig.

big für einen ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes ist die Nutzung von Bauten und Anlagen auf einem Flugplatz – insbesondere einem Flughafen – für Gastronomie- und Handelsbetriebe.

Zu Z 58 und 59 (§ 72 Abs. 2 Z 1 und 2):

Diese Bestimmungen sollen an § 9 Zustellgesetz angepasst werden. So soll das Wohnsitzerfordernis des Zustellungsbevollmächtigten im Inland entfallen, wenn Zustellungen durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind.

Zu Z 61 (§ 74 Abs. 5):

Es soll auch die Möglichkeit der Veröffentlichung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen auf der Homepage des Zivilflugplatzhalters geschaffen werden.

Zu Z 62 (§ 74 Abs. 6 und 7):

Mit dem neuen Abs. 6 soll zur Klarstellung neben der allgemeinen Bestimmung gemäß Abs. 1 eine gesonderte Rechtsgrundlage für die Erlassung der Verordnung zur Erteilung eines Flughafen-Zertifikates geschaffen werden. Es ist damit aber keine inhaltliche Änderung verbunden, da bereits auf Grund der bisher geltenden Rechtslage die Erteilung von Flughafen-Zertifikaten möglich war und die erteilten Zertifikate ihre Gültigkeit behalten.

Mit dem neuen Abs. 7 soll – ähnlich wie bereits in § 24a und § 57a – auf die im Hinblick auf die Erteilung des Flughafen-Zertifikates (zukünftig) unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Regelungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (sog. „EASA-Basic-Regulation“) und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen hingewiesen sowie die im Sinne dieser Bestimmungen zuständige nationale Behörde festgelegt werden.

Zu Z 63 (§ 75 Abs. 1):

Diese Bestimmung soll an die inhaltlich ähnliche Bestimmung gemäß § 103 Abs. 1 angepasst werden und auch allfällig entgegenstehende bundesrechtliche Bestimmungen abdecken.

Zu Z 64 bis 66 (§ 75 Abs. 2):

Mit der Umformulierung „Dienststellen von Flugsicherungsorganisationen“ soll auf die bereits mit der Novelle im Jahre 2008 geänderte Fassung des § 120 Rücksicht genommen werden.

Mit der Festlegung der Verpflichtung des Flugplatzhalters, geeignete Räumlichkeiten oder Flächen für Flugsicherungsanlagen und für Einbauten, die für den Betrieb von Flugsicherungsanlagen erforderlich sind, im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung zu stellen, soll eine im Zuge zahlreicher Novellierungen des § 122 verloren gegangene Bestimmung wieder aufgenommen werden. Diese Verpflichtung ist notwendig, da grundsätzlich nur der Flugplatzhalter die Verfügungsgewalt über die Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz hat, es jedoch erforderlich ist, den Flugsicherungsdienstleistern Räume oder Flächen zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben auf einem Flugplatz – gegen Ersatz allfälliger Selbstkosten des Flugplatzhalters – zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 67 (§ 78):

Mit dieser Änderung soll die Zuständigkeit zur Genehmigung einer zivilen Bodeneinrichtung jener Behörde zukommen, die für die Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 zuständig ist. So soll im Sinne der Verwaltungsökonomie und Rechtsklarheit nur mehr eine einzige Behörde für den gesamten Flugplatzbetrieb verantwortlich sein.

Weiters soll mit dieser Bestimmung klargestellt werden, dass für eine zivile Bodeneinrichtung keine zusätzliche Bewilligung gemäß § 92 und/oder § 94 erforderlich ist, da das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt von der Bewilligung gemäß § 78 ausreichend berücksichtigt wird. Diese Bestimmung entspricht hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 92 dem bisherigen § 85 Abs. 6. Dies gilt jedoch nicht für zB Kräne und dgl., die für den Bau der Bodeneinrichtung erforderlich sind. Für diese ist eine Bewilligung gemäß § 92 und/oder § 94 erforderlich.

Zu Z 69 (§ 84 Abs. 1):

Es soll eine Anpassung der Zitierung an den neuen § 85 Abs. 1 (Z 73) erfolgen.

Zu Z 70 (§ 84 Abs. 3):

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 85 Abs. 6, es soll hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 94 eine Klarstellung erfolgen (siehe auch die Erläuterungen zur Z 67).

Zu Z 71 (§ 84a und § 84b):

Mit der Einführung des neuen § 84a soll für die Genehmigung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen, die ausschließlich für Rettungseinsätze verwendet werden, die Möglichkeit

der Abweichung von den Bestimmungen gemäß den §§ 68 ff für die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung und der Betriebsaufnahmebewilligung geschaffen werden. So soll für eine derartige Landefläche als Alternative eine Bewilligung gemäß § 84a beantragt werden können. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn auf Grund der Beschaffenheit der Landefläche sowie der umgebenden Landschaft ein sicherer An- und Abflug von Hubschraubern im Rettungsdienst gewährleistet ist. Hinsichtlich des Begriffes „Rettungseinsätze“ siehe die Definition für „Rettungsflüge“ gemäß § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung, BGBl. Nr. 126/1985 idgF. Gemäß Abs. 5 kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung für Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätze erlassen. Die flugbetrieblichen Anforderungen gemäß der Luftverkehrsbetriebezeugnis-Verordnung (inklusive der Bestimmungen der JAR-OPS 3) bzw. gemäß der unionsrechtlichen Regelungen im Sinne des § 131 bleiben von § 84a unberührt. Die Einhaltung dieser flugbetrieblichen Anforderungen (insbesondere der vorgeschriebenen Leistungsklassen) liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens (vgl. Abs. 4).

Mit § 84b soll – im Einklang mit § 9 Abs. 1 – klargestellt werden, dass für Flächen, die regelmäßig für Abflüge oder Landungen oder zum regelmäßigen sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen genutzt werden, eine Bewilligung gemäß den §§ 68 ff oder §84a erforderlich ist. Eine regelmäßige Nutzung liegt insbesondere dann vor, wenn die Fläche nicht nur vereinzelt, sondern wiederholt für Landungen und Abflüge verwendet werden soll. Ein – nicht abschließender – Hinweis auf die wiederholte Nutzung ist, wenn bestimmte Anlagen und Einrichtungen (zB Piste, Windsack, Markierung) vorhanden sind sowie diese Anlagen und Einrichtungen nicht vor jeder Benützung der Fläche errichtet bzw. angebracht werden müssen, sondern eben ständig verfügbar sind (unabhängig, ob nun tatsächlich Flugbetrieb stattfindet oder nicht).

Zu Z 73 (§ 85):

Mit der in Abs. 1 vorgesehenen Ergänzung soll klargestellt werden, dass die in Abs. 1 Z 1 genannten Objekte auch dann als innerhalb der Sicherheitszone gelegen gelten, wenn diese die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt.

Mit den in Abs. 2 enthaltenen Änderungen soll auf Probleme in der Vollziehung im Bereich der Luftfahrthindernisse reagiert werden. So hat es vor allem hinsichtlich des bisherigen Abs. 2 lit. b Unklarheiten gegeben. Es soll daher unter Beibehaltung eines vergleichbaren Standards der Sicherheit der Luftfahrt zu Vereinfachungen kommen. Als Luftfahrthindernis sollen künftig sämtliche Seil- und Drahtverspannungen oder aus der Umgebung herausragende Objekte, wie insbesondere Masten, Windräder, Kräne und Türme, welche die Erdoberfläche um mindestens 30 Meter übersteigen, sowie Seil- und Drahtverspannungen über Bundesstraßen gelten. Weiters soll auf die unterschiedliche Topographie in Österreich Rücksicht genommen werden. So kann eine Seil- und Drahtverspannung, die sich unter 30 Meter über der Erdoberfläche befindet und somit nicht generell als Luftfahrthindernis gemäß Abs. 2 gilt, im gesamten Gebiet oder in einem Teil eines Bundeslandes dennoch eine Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt darstellen, während dies in einem anderen Bundesland nicht der Fall ist. Es soll daher den Ländern in Abs. 3 die Möglichkeit gegeben werden, mit Verordnung jene Gebiete festzulegen, in welchen auch Seil- und Drahtverspannungen, die sich zumindest 10 Meter über der Erdoberfläche befinden, als Luftfahrthindernis gelten.

Zu Z 74 (§ 87 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass auch im Falle einer gemäß dem UVP-G 2000 von der zuständigen UVP-Behörde im konzentrierten Genehmigungsverfahren (§ 3 UVP-G 2000) erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung dennoch die Luftfahrtbehörden zur Erlassung der Sicherheitszonen-Verordnung zuständig sind.

Zu Z 75 (§ 87 Abs. 4 bis 8):

Mit diesen neuen Bestimmungen soll ermöglicht werden, dass eine Sicherheitszonen-Verordnung auch unabhängig von einer Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 oder einer Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes gemäß § 83 abgeändert werden kann, wenn dies aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar erforderlich ist. Um den von der geplanten Änderung der Sicherheitszone betroffenen Grundstückseigentümern die Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, soll vor Erlassung der Verordnung zwingend ein bestimmtes Verfahren eingehalten werden. Dieses Verfahren soll vergleichbar den Verfahren zur Erlassung eines Flächenwidmungsplanes sein und ist in den Abs. 4 bis 8 geregelt. Von der Behörde ist – wie auch bei Festlegung einer Sicherheitszone gemäß Abs. 1 – zu beachten, dass die Änderung der Sicherheitszone auf Grund der damit einhergehenden Baubeschränkungen nur in jenem Ausmaß, das aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar erforderlich ist, festgelegt werden.

Zu Z 76 (§ 91a):

Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung soll für Hindernisse gemäß § 85 Abs. 2 Z 2 – soweit diese nicht die Erdoberfläche um mehr als 100 m übersteigen – sowie gemäß § 85 Abs. 3 zunächst ein Anzeigeverfahren gemäß § 91a durchgeführt werden und nicht generell sofort ein Ausnahmegewilligungs-Verfahren gemäß § 92 erforderlich sein. Die Bestimmung des bisherigen § 91a soll im Großen und Ganzen inhaltlich unverändert neu formuliert werden. Die wenigen inhaltlichen Änderungen betreffen die Frist zur Anzeige in Abs. 2, die nunmehr 14 Tage betragen soll. Des Weiteren sollen in Abs. 7 auch land- und forstwirtschaftliche Bringungsanlagen im Katastrophenfall, die nicht nur für die rasche Aufarbeitung von Schadholz gedacht sind, von der Anzeigepflicht ausgenommen werden.

Zu Z 77 (§ 91b):

Diese Bestimmung soll an die Änderungen in § 85 angepasst werden.

Zu Z 78 (91c):

Diese Bestimmung soll ein Teil des neuen § 95a werden.

Zu Z 79 (§ 92 Abs. 1):

Der Hinweis auf § 91a soll mangels Erforderlichkeit entfallen.

Zu Z 80 (§ 93 Abs. 2):

Da Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 2 Z 1 einen Einfluss auf die von der Austro Control GmbH festgelegten Instrumentenflugverfahren haben können, soll vor Erteilung der Ausnahmegewilligung das Einvernehmen mit der Austro Control GmbH hergestellt werden.

Zu Z 81 und Z 82 (§ 94 Abs. 1):

Die auf Grund eines Redaktionsversehens fehlende Paragraphenbezeichnung soll eingefügt werden. Weiters soll klargestellt werden, dass auch mobile Anlagen, wie zB mobile Laseranlagen, in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen.

Zu Z 83 und 84 (§ 94 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll – dem § 93 entsprechend – darauf Rücksicht genommen werden, dass es auch bei Flugfeldern Sicherheitszonen geben kann und daher hinsichtlich dieser Sicherheitszonen die Bezirksverwaltungsbehörde zur Erteilung der Genehmigung gemäß § 94 zuständig sein soll.

Weiters soll klargestellt werden, dass es bei Anlagen mit optischen oder elektrischen Störwirkungen auf den Wirkungsbereich dieser Störungen ankommt und somit – wenn die Störwirkungen eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt innerhalb einer Sicherheitszone verursachen könnten – diese Anlagen als innerhalb der Sicherheitszone gelegen gelten.

Zu Z 85 (§ 94 Abs. 2):

Da Anlagen mit optischer oder elektrischer Störung innerhalb von Sicherheitszonen von Militärflugplätzen einen Einfluss auf die Flugsicherung haben können, soll vor Erteilung der Bewilligung das Einvernehmen mit der Austro Control GmbH hergestellt werden.

Zu Z 86 (§ 95 Abs. 2):

Die Zitierung soll an den neuen § 85 Abs. 1 angepasst werden.

Zu Z 87 (§ 95a):

Diese neue Bestimmung soll zum einen die Regelungen des bisherigen § 91c enthalten und zum anderen explizit eine Meldepflicht des Eigentümers bzw. Errichters über den Baubeginn sowie die Fertigstellung des Hindernisses festlegen. Für die Richtigkeit der Angaben über die Lage und die Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses ist der Meldungsleger verantwortlich. Weiters soll der zuständigen Behörde im Falle eines Wechsels des Eigentümers eines Luftfahrthindernisses vom neuen Eigentümer der Name und die Adresse gemeldet werden.

Zu Z 88 (§ 96 Abs. 1):

Es soll mit dieser Umformulierung berücksichtigt werden, dass zB Bäume nicht in jedem Fall angepflanzt wurden, sondern bereits seit vielen Jahrzehnten vorhanden sind.

Zu Z 89 (§ 96a Abs. 4):

Mit dieser Erweiterung soll ermöglicht werden, dass auch im Falle von zum Zeitpunkt der Festlegung einer Sicherheitszone bereits bestehender Hindernisse, für die dem Zivilflugplatzhalter mit Bescheid die Durchführung von Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben worden ist, nachträgliche Kennzeichnungsmaßnahmen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt vorgeschrieben werden können.

Zu Z 93 und 94 (§ 101 und 102 Abs. 1 und Abs. 2):

Diese Bestimmungen sollen an die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 angepasst werden. Als „Unternehmen“ soll in Anlehnung an die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 jede natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, aber auch „amtliche Einrichtungen“ (funktionelle oder organisatorische Behörden) gelten. Weiters soll als Reaktion auf das Urteil des EuGH vom 25. Jänner 2011 in der Rechtssache C-382/08 „Neukirchinger“ festgelegt werden, dass eine Beförderungsbewilligung und Betriebsaufnahmebewilligung für Unternehmen, die Beförderungen im gewerblichen Luftverkehr mit Segelfliegern, Freiballonen, Ultraleichtluftfahrzeugen oder ausschließlich Rundflüge durchführen wollen und bereits eine von einem anderen Mitgliedstaat der Union für diese Beförderungen erteilte Genehmigung innehaben, nicht erforderlich ist. Da die Europäische Gemeinschaft im Anwendungsbereich der früheren Verordnung (EWG) 2407/92 und in der nachfolgenden Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 davon ausgegangen ist, dass innerhalb der Union ein gleichwertiger flugbetrieblicher Standard besteht (die von den einzelnen Mitgliedstaaten ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse sind gegenseitig anzuerkennen, auch wenn es für diese (noch) keine harmonisierten Bestimmungen gibt), soll auch für den Bereich der gewerblichen Beförderungen außerhalb des Anwendungsbereiches der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 von einem gleichwertigen Standard innerhalb der Union ausgegangen werden. Eine Prüfung der Gleichwertigkeit im Einzelfall ist aus verwaltungsökonomischen Gründen nicht tunlich.

Hinsichtlich der Betriebsaufnahmebewilligung siehe die Erläuterungen zu § 108.

Zu Z 95 (§ 102 Abs. 4):

Mit der Erweiterung dieser Bestimmung soll im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung ermöglicht werden, dass entgeltliche Beförderungen mit motorisierten Hänge- und Paragleitern, Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen ohne die gemäß § 102 Abs. 1 erforderliche Beförderungsbewilligung und Betriebsaufnahmebewilligung durchgeführt werden dürfen. Im Sinne des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sollen an Stelle dieser Bewilligung bestimmte Erfordernisse erfüllt werden (siehe die Z 102).

Zu Z 96 (§ 103 Abs. 1):

Diese Bestimmung soll ohne inhaltliche Änderung sprachlich klarer formuliert werden.

Zu Z 97 (§ 106):

Mit diesen Änderungen soll zum einen eine Gleichstellung mit den Regelungen des Zustellgesetzes (§ 9) hergestellt werden. Zum anderen soll festgelegt werden, dass im Falle von Rundflügen mit Flugzeugen und Hubschraubern jene für die entgeltliche bzw. gewerbliche Beförderung von Flugzeugen und Hubschraubern im Rahmen von Luftfahrtunternehmen (§ 102 Abs. 2) mit Verordnung gemäß § 131 LFG erlassenen oder anwendbaren unionsrechtlichen Betriebsvorschriften entsprechend erfüllt werden müssen. Dies ist aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt geboten, da die entgeltliche bzw. gewerbliche Beförderung von Personen im Rahmen von Rundflügen (von A nach A) dasselbe Gefährdungspotential wie die Beförderung von A nach B hat.

Zu Z 98, 100 und 101 (§ 107 Abs. 2, § 108 Abs. 3 und § 110):

In diesen Bestimmungen soll berücksichtigt werden, dass die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb teilweise in den unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen festgelegt sind (vgl. § 131) und daher diesbezüglich an Stelle der Betriebsaufnahmebewilligung ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wird.

Zu Z 99 (§ 108 Abs. 1):

Diese Übertragung der Zuständigkeit zur Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung auf die Austro Control GmbH soll aus Gründen der Verwaltungsökonomie erfolgen. Bei der Betriebsaufnahmebewilligung wird nämlich überprüft, ob das Luftbeförderungsunternehmen die in der Beförderungsbewilligung vorgeschriebenen flugbetrieblichen und technischen Verpflichtungen einhält. Die Betriebsaufnahmebewilligung ist somit dem – von der Austro Control GmbH erteilten – Luftverkehrsbetreiberzeugnis für Luftfahrtunternehmen gleichzuhalten. Da die Austro Control GmbH grundsätzlich für alle technischen und flugbetrieblichen Angelegenheiten (mit Ausnahme jener Luftfahrzeugarten, für die der ÖAeC verantwortlich ist) zuständig ist, soll auch die schon bisher von Sachverständigen der Austro Control GmbH für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgte Beurteilung der flugbetrieblichen und technischen Eignung des Luftbeförderungsunternehmens aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung gänzlich der Austro Control GmbH zugeordnet werden. Ist an Stelle der Betriebsaufnahmebewilligung auf Grund der anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis auszustellen, ist dafür ebenfalls die Austro Control GmbH zuständig (vgl. § 131 Abs. 4).

Zu Z 102 (§ 111):

Mit dieser Bestimmung sollen die aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Voraussetzungen für die entgeltliche Beförderung von Personen mit motorisierten Hänge- und Paragleitern, Hänge- und Paragleitern bzw. Fallschirmen geregelt werden. Da es für diese Flüge keine Beförderungsbewilligung und Betriebsaufnahalebewilligung mehr geben soll (vgl. § 102 Abs. 4), sollen die bisher individuell mit Bescheid vorgeschriebenen Voraussetzungen generell festgelegt werden.

Zu Z 104 (§ 112 neu):

Der Abs. 2 (vormals § 115 Abs. 2) soll entfallen, da es eine diesbezügliche Regelung in § 147 gibt.

Zu den Z 109 bis 121 (§ 119, 120 Abs. 6, 120a, 120b, 120c, 120d und 120e):

Mit diesen Änderungen soll vor allem eine Anpassung an neue unionsrechtliche Regelungen im Bereich der Flugsicherung erfolgen. Bei diesen unionsrechtlichen Regelungen handelt es sich vor allem um Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 („EASA-Basic Regulation“). Diese Regelungen ersetzen bereits bestehende unionsrechtliche Regelungen, eine inhaltliche Veränderung der Bestimmungen ist dadurch jedoch nicht erfolgt. So wurde die Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz durch die Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ersetzt. Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurde die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 ersetzt.

In 120a Abs. 1 und soll nunmehr explizit klargestellt werden, dass der Begriff „Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren“ auch den Schutz vor Immissionen – wie zB den Schutz vor unzumutbaren Fluglärm- oder Umweltbelastungen – beinhaltet (vgl. VwGH vom 20.03.2002, GZ. 99/03/0251). Es soll daher verstärkt darauf hingewiesen werden, dass die Austro Control GmbH - wie grundsätzlich schon bisher – bei der Festlegung der für den sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehr erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung der Bevölkerung Bedacht zu nehmen hat (Minimierungsgebot).

Zu Z 122 (§ 122 Abs. Abs. 4a):

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, dass für Flugsicherungsanlagen und militärische Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt keine zusätzliche Bewilligung gemäß § 92 oder § 94 erforderlich ist, auch wenn diese Objekte ein Luftfahrthindernis oder eine Anlage mit optischer oder elektrischer Störwirkung sind. Die Genehmigungserfordernisse gemäß den §§ 92 und 94 werden von den Verfahren gemäß Abs. 1 und 4 ausreichend abgedeckt. Diese Bestimmung entspricht hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 92 dem bisherigen § 85 Abs. 6.

Zu Z 124 (§ 124 Abs. 2 und 3):

Zum einen soll in Abs. 2 auf die unionsrechtlichen gemeinsamen Luftverkehrsregeln (standardised rules of the air – SERA) hingewiesen werden. Soweit nationale Übergangsbestimmung („opt out“) oder begleitende bzw. ausführende nationale Regelungen zulässig sind, sollen diese mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden können. Zuständige nationale Behörde zur Vollziehung der gemeinsamen Luftverkehrsregeln soll – wie dies bisher auch bei den nationalen Luftverkehrsregeln der Fall war – die Austro Control GmbH sein. Zum anderen soll in Abs. 3 die Zitierung an die bereits mit einer vorangegangenen Novelle geänderte Bestimmung des § 119 angepasst werden, weiters soll der Bundesminister für Unterricht auf Grund der Änderungen des BMG durch den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung ersetzt werden.

Zu Z 125 (§ 125 Abs. 2):

Es soll eine Anpassung an die legislativen Richtlinien sowie die Behebung eines Redaktionsversehens erfolgen.

Zu Z 126 (§ 128):

Diese Bestimmung soll in zweierlei Hinsicht geändert werden. So soll zum einen aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden, dass das Steigenlassen von Kleinballonen innerhalb von Sicherheitszonen und unmittelbar unterhalb von Sicherheitszonen verboten ist. Zum anderen soll der gemäß der bisherigen Rechtslage unbestimmte Begriff „größere Anzahl“ von Kleinluftballonen einheitlich für das gesamte Bundesgebiet mit mehr als 30 Kleinluftballonen beziffert werden, um sowohl den Vollziehungsbehörden als auch den Normadressaten einen klaren und einheitlichen Richtwert zur Verfügung zu stellen. Von dem Begriff „Kleinluftballone“ sind auch sog. „Schaumherzen“, Miniatur-Heißluftballonen udgl. umfasst. Hinsichtlich der Miniatur-Heißluftballone (zB Wunschaternen, Skylaternen, Himmelslaternen oder Glücksballone) ist anzumerken, dass deren In-Verkehr-Bringen seit dem Jahre 2009 durch

Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz verboten ist (vgl. BGBl. II Nr. 423/2009). Begründet wurde dieses Verbot mit der Gefährlichkeit der Miniatur-Heißluftballone. Um nicht der Intention dieser Verordnung entgegen zu wirken, steht einer luftfahrtbehördlichen Bewilligung der Miniatur-Heißluftballons – sollten diese weiterhin im Umlauf sein – wohl die Gefährdung des Luftverkehrs oder von Personen oder Sachen auf der Erde gemäß Abs. 3 entgegen.

Des Weiteren soll auf Grund der in letzter Zeit gehäuften Vorkommnissen mit Lasern festgelegt werden, dass die Verwendung bestimmter Laser-Klassen innerhalb von Sicherheitszonen sowie innerhalb eines Umkreises von 2 500 m um den Flugplatzbezugspunkt nicht erlaubt sind. So soll vermieden werden, dass Piloten im An- und Abflug durch Laser geblendet werden. Sicherheitspolizeiliche oder strafrechtliche Regelungen bleiben dadurch unberührt.

Schließlich soll im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch festgelegt werden, dass - ausgenommen zum Jahreswechsel – die Verwendung von Feuerwerkskörpern bestimmter Kategorien innerhalb von Sicherheitszonen sowie innerhalb eines Umkreises von 2 500 m um den Flugplatzbezugspunkt verboten ist.

Zu Z 131 bis 134 (§ 131):

Mit diesen Änderungen soll zum einen – ähnlich wie bereits in § 21 – explizit die Möglichkeit der Erlassung oder Veröffentlichung von allgemeinen Hinweisen und Anweisungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen durch die Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde normiert werden (Abs. 2 Z 13).

Zum anderen sollen die im Bereich „Flugbetrieb“ schon bisher anwendbaren unionsrechtlichen Regelungen aktualisiert bzw. auf die nunmehr auch für den Bereich „Flugbetrieb“ anwendbare Verordnung (EU) Nr. 216/2008 hingewiesen werden sowie die im Sinne dieser Verordnung zuständige nationale Behörde festgelegt werden. Soweit nationale Übergangsbestimmung für die Anwendung der unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 216/2008 zulässig sind („opt out“), sollen diese mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden können (Abs. 7).

Weiters soll explizit klargestellt werden, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) als öffentliche Urkunde nur insoweit seine Gültigkeit behält, als die Voraussetzungen, die zu dessen Ausstellung oder zu dessen Aufrechterhaltung erforderlich sind, erfüllt werden. Werden eine oder mehrere Voraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt, dann ist das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ungültig, die Austro Control GmbH hat darüber einen Feststellungsbescheid zu erlassen und die Rückgabe des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses vorzuschreiben. In bestimmten Fällen ist es auch möglich, dass sich die Ungültigkeit nur auf bestimmte Einsatzarten der vom AOC umfassten Luftfahrzeuge bezieht und das AOC samt den dazugehörigen Operation Specifications nur diesbezüglich ungültig ist (zB Unzulässigkeit des Rettungsflugeinsatzes, andere Beförderungen sind weiterhin möglich). Die Feststellung der Ungültigkeit kann sich daher auch nur auf einen Teilbereich des AOC beziehen. Diese Bestimmung soll sowohl für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, die auf Grund nationaler Rechtsgrundlagen (AOCV 2008 iVm JAR-OPS 3) als auch für solche, die auf Grund unionsrechtlicher Bestimmungen erteilt worden sind, gelten. Die Bestimmung soll somit auch anzuwenden sein, wenn das AOC auf Grund unionsrechtlicher EASA-Bestimmungen zu „widerrufen“ ist. Da eine öffentliche Urkunde nach österreichischem Recht nicht widerrufen werden kann, sondern lediglich als ungültig festgestellt werden kann, ist der unionsrechtliche Widerruf als Feststellung der Ungültigkeit zu werten (Abs. 5).

Schließlich soll bereits auch auf die im nationalen Recht bisher nicht verankerte und durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingeführte „Erklärung“ (declaration) im Bereich der nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge Bezug genommen werden. Auch in diesem Fall darf das Luftfahrzeug bei einer fehlenden oder nicht bzw. nicht mehr ordnungsgemäßen Erklärung nicht mehr im Fluge verwendet werden. Darüber soll von der Austro Control GmbH – in Implementierung der diesbezüglichen unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen – ein Feststellungsbescheid erlassen werden. Diese Bestimmung kommt allerdings erst dann zum Tragen, wenn die entsprechenden unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassen und national anwendbar sind (Abs. 6).

Zu Z 135 (§ 132a):

Mit dem neuen § 132a soll eine sog. „Gästeflugregelung“ eingeführt werden. So soll ermöglicht werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung festlegen kann, dass ausländisch registrierte Luftfahrzeuge von Piloten, die Inhaber eines von demselben Registerstaat ausgestellten Zivilluftfahrerscheins sind, ohne Anerkennung gemäß den §§ 18 und 44 LFG im Bundesgebiet betrieben werden dürfen. Diese Regelung ist für jene Luftfahrzeugarten anwendbar, die nicht von den EASA-Regelungen umfasst sind und für die kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß den ICAO-

Regelungen ausgestellt worden ist. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat vor Erlassung dieser Verordnung zu evaluieren, ob der betreffende ausländische Staat einen vergleichbaren Standard hinsichtlich der Luftfahrzeugtechnik, des Flugbetriebes und der Pilotenanforderungen vorweist.

Zu Z 136 (§ 134 Abs. 3):

Mit der Verpflichtung zur Überprüfung, ob der Name des Fluggastes mit dem auf der Bordkarte aufscheinendem Namen übereinstimmt, soll insbesondere für den Fall eines Unfalles ermöglicht werden, festzustellen, welche Personen tatsächlich an Bord waren.

Zu Z 138 bis 141 (§ 134a):

Mit diesen Änderungen soll auf Grund von Erfahrungen aus der Praxis in Abs. 1 die Frist zur Vorlage der Daten der zu überprüfenden Person von vier auf fünf Wochen vor der geplanten Aufnahme der Tätigkeit verlängert werden.

In Abs. 2 sollen jene Bestimmungen, die sich bereits aus den unmittelbar anwendbaren Verordnungen (EG) Nr. 300/2011 sowie (EU) Nr. 185/2010 ergeben, gestrichen werden.

Schließlich soll klargestellt werden, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Bewerbern für einen Flugbesatzungsausweis sowie von Personal von sog. unabhängigen Validieren vergleichbar den Überprüfungen jener Personen, die sich um einen Flughafenausweis bewerben, durchgeführt werden. Für Personen, die sich einer Verlässlichkeitsprüfung gemäß den §§ 23 f des Militärbefugnisgesetzes unterzogen haben und eine gültige Prüfbescheinigung vorweisen können, gelten die Anforderungen der Zuverlässigkeitsüberprüfungen als erfüllt.

Zu den Z 143 bis 148 (§ 136):

Mit diesen Änderungen sollen Anpassungen im Hinblick auf die Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes (BGBl. I Nr. 40/2012) erfolgen. Weiters soll festgelegt werden, dass die Meldungen von Unfällen, Störungen und Ereignissen auch an die gemäß dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde weiterzuleiten sind, da auch diese Behörde in bestimmten Fällen Sofortmaßnahmen bei der Durchführung der Bodenabfertigung vorschreiben muss.

Die bisher von der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes erfolgte Erfassung und Speicherung von Informationen gemäß Art. 5 sowie der Informationsaustausch gemäß Art. 6 der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt soll nunmehr im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung von der Austro Control GmbH durchgeführt werden. Im Sinne der Nutzung von Synergien sollen somit die Funktionen der zentralen Meldestelle mit der Verarbeitung der gemeldeten Daten zusammengeführt werden.

Schließlich soll klargestellt werden, dass hinsichtlich meldepflichtiger Ereignisse im Sinne des Anhangs I und II der Richtlinie 2003/42/EG auch jene in Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 angeführten Informationen zu speichern, auszuwerten und zu verarbeiten sind. Diese Daten sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 iVm Art. 6 der RL 2003/42/EG der Europäischen Kommission zur Einspeisungen in einen Zentralspeicher zu übermitteln. Der Zugang zu diesen Daten soll für die Aufsichtsbehörden jedoch hinsichtlich jener Angaben, aus denen der Luftfahrzeughalter unmittelbar hervorgeht, nicht möglich sein (Abs. 6).

Zu Z 150 (§ 139 Abs. 2):

In Anlehnung an vergleichbare Bestimmungen (zB § 7 Abs. 1 Umweltkontrollgesetz) soll klargestellt werden, dass die Austro Control GmbH im Rahmen der Amtshilfe berechtigt ist, Auskünfte einzuholen sowie auf Verlangen verpflichtet ist, den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden sowie der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde Auskünfte zu erteilen.

Zu Z 151 und 152 (§ 140b Abs. 1 und Abs. 5):

Es soll insbesondere die Möglichkeit der Übertragung von einzelnen Aufgaben im Hinblick auf Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge normiert werden.

Zu Z 154 (§ 140c Abs. 2):

In Abweichung von § 76 AVG soll aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit ermöglicht werden, dass die den Sachverständigen zustehenden Gebühren unmittelbar von den Parteien an die Sachverständigen bezahlt werden können. Da es in luftfahrtrechtlichen Verfahren sehr viele Sachverständigenbeweise gibt, wird diese Abweichung aus Gründen der Verwaltungsökonomie als erforderlich im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG erachtet.

Zu Z 155 (§ 140d Abs. 3):

In dieser Bestimmung soll festgelegt werden, dass der Pauschalbetrag in Vorhinein zu bezahlen ist.

Zu Z 156 bis 159 (§ 141):

Es sollen sowohl die im neuen § 24e geregelten Modellflugplätze als auch die in § 84a normierten Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätze in § 141 aufgenommen werden.

Weiters soll aus Gründen der Verwaltungsökonomie im Zusammenhang mit der nunmehr in § 108 Abs. 1 und in § 131 Abs. 4 vorgesehenen Zuständigkeit der Austro Control GmbH für die Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung bzw. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses im Hinblick auf Luftbeförderungsunternehmen auch die flugbetriebliche und technische Aufsicht über diese Unternehmen an die Austro Control GmbH übertragen werden. Diese Tätigkeit wurde auch bisher von den flugbetrieblichen und technischen Sachverständigen der Austro Control GmbH im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführt. Es soll somit zu keiner Übertragung von neuen Aufgaben kommen.

Schließlich soll ebenfalls aus Gründen der Verwaltungsökonomie die Teilnahme der Aufsichtsbehörden bei Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von juristischen Personen und Personengesellschaften entfallen. Es ist damit keine Verschlechterung der Aufsichtstätigkeit verbunden, da das Recht auf Einholung jeder im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlichen Auskunft gemäß Abs. 2 weiterhin unverändert bestehen bleibt.

Zu Z 160 (§ 141a):

Diese Bestimmung soll nunmehr auch für Aufsichtstätigkeiten, die nicht im LFG und dessen Durchführungsverordnungen, sondern in anderen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen geregelt sind, anwendbar sein. Es sollen somit sämtliche Organe, die luftfahrtrechtliche Aufsichtstätigkeiten durchführen, eine Dienstkarte gemäß § 141a erhalten.

Zu Z 161 (§ 142 Abs. 1):

Abgesehen von einer Anpassung der Zitierung soll explizit im Sinne von Art. 14 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegt werden, dass die wiederholte und vorsätzliche Durchführung von Flugdiensten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 ohne zugewiesene Zeitnischen oder zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen, oder die Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, unzulässig ist.

Zu Z 162 (§ 145 Abs. 4):

Diese Regelung soll der Klarstellung dienen, dass Einsatzflüge als operationeller Flugverkehr im Sinne der gemeinsamen Luftverkehrsregeln (standardised rules of the air – SERA) gelten.

Zu Z 165 (§ 168 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass auch der Nachweis einer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 erforderlichen Versicherung mitgeführt werden muss.

Zu Z 167 (§ 169 Abs. 1 Z 3):

Diese Bestimmung soll aktualisiert und mit den zwischenzeitlich neu erlassenen unionsrechtlichen Verordnungen ergänzt werden.

Zu Z 170 (§ 169 Abs. 1 Z 6):

Diese Erweiterung der Straftatbestände soll ermöglichen, dass auch Zuwiderhandlungen gegen in den diversen Handbüchern festgelegten oder genehmigten Verfahren oder Vorgaben geahndet werden können.

Zu Z 171 (§ 169 Abs. 1):

Die Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei der Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren auf Grund des Luftfahrtgesetzes soll gestrichen werden, da kein Bezug zu den Kernaufgaben dieser Organe gegeben ist.

Zu Z 172 (§ 170 Abs. 2):

Die Erfahrungen in der praktischen Vollziehung haben gezeigt, dass eine Information der Austro Control GmbH über alle verhängten Strafen, auch wenn diese noch nicht rechtskräftig sind, tunlich ist.

Zu Z 173 (§ 171a):

Diese Bestimmung soll es den Zivilflugplatzhaltern ermöglichen, Luftfahrzeuge im Falle eines Startverbotes auch ohne Zustimmung des Halters auf eine andere Abstellposition zu verschieben.

Zu Z 175 und 176 (§ 172a Abs. 1 und 2):

In dieser Bestimmung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass neben der Austro Control GmbH auch eine gemäß § 140b zuständige Behörde (ÖAeC) Kundmachungen in luftfahrtüblicher Weise durchführen kann.