

Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht  
Lagergasse 57a, 8020 Graz, Austria  
T: 0043-316-722220 F: 0043-316-722220-330 M: [janezic@luftfahrtrecht.at](mailto:janezic@luftfahrtrecht.at)

---

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

Graz, am 09.10.2009

per Mail an: [katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at](mailto:katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at)  
ergeht gleichzeitig per Mail an: [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

**Begutachtung des Entwurfes eines "Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen" durch das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht**  
GZ. BMVIT-58.594/0001-II/L1/2009

Sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher,

in der Beilage übermitteln wir Ihnen die Begutachtung des Entwurfes eines "Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen" durch das **Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht**.

Soweit dies nicht ausdrücklich anders kenntlich gemacht wird, beziehen sich Zitate gesetzlicher Bestimmungen jeweils auf den Gesetzesentwurf.

## 1. Zum Titel des Gesetzes

Der Titel des Gesetzes stellt dessen Inhalt insoweit verkürzt dar, als nicht nur Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen sondern auch solche im Hinblick auf Luftfahrtunternehmen von dessen sachlichem Regelungsumfang betroffen sind; dem sollte – auch wenn die Wahl des Gesetzstitels offenbar im Lichte des Titels des Vorgängergesetzes erfolgte – Rechnung getragen werden.

## 2. Sachlicher Anwendungsbereich des Gesetzes

Zwar basiert das Gesetz auf den darin genannten Richtlinien, es stellt sich aber die Frage, warum nicht innerhalb der den Mitgliedstaaten verbleibenden Regelungsbereiche dieselben gesetzlichen Regelungen gelten sollen. Würde der sachliche Anwendungsbereich auf alle Luftfahrzeuge ausgedehnt werden (was im Lichte der Hebung der Sicherheit der Luftfahrt zu begrüßen wäre), so bestünde wenigstens eine sauber ausformulierte gesetzliche Grundlage für Vorfeldinspektionen auch bei Kleinluftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt, welche zwar

derzeit durchgeführt werden, für die jedoch kein eindeutiger gesetzlicher Regelungsrahmen (mit Ausnahme der allgemein gehaltenen Bestimmungen der §§ 141, 141a und 171 LFG) gegeben scheint.

### **3. Einschränkung auf Flughäfen (§ 1 Abs. 1 und § 2 Z 3)**

Zwar entspricht das Gesetz insoweit dem "örtlichen Anwendungsbereich" der Richtlinien, jedoch stellt sich die Frage, ob die Richtlinien tatsächlich nur "Flughäfen" im Sinne der innerstaatlichen österreichischen Regelungen (§ 64 LFG) gemeint hat. Darüber hinaus wäre auch im Sinne dessen, was zu Punkt 2. ausgeführt wurde, im Sinne der Rechtssicherheit eine Ausdehnung auf alle Flugplätze sinnvoll.

### **4. EASA-Anleitungen (§ 2 Z 4)**

In der Definition sowie in allen weiteren Bezugnahmen auf diese Anleitungen wird immer das Wort "ausführlich" verwendet. Dieses ist zu streichen, spiegelt es doch nur eine Wertung ohne jeglichen Regelungsgehalt wider.

### **5. Fehlende Definition "Drittland"**

In § 6 Abs. 4 wird auf Betriebsgenehmigungen von Drittländern Bezug genommen, ohne dass definiert ist, was unter diesem Begriff zu verstehen ist. Besser wäre auch in der genannten Bestimmung ohnehin der Begriff "Drittstaat" (wie auch bereits im Vorgängergesetz).

### **6. Verwendung einer Dienstnummer anstatt des Namens**

Die aus dem Sicherheitspolizeigesetz (SPG) bekannte Verwendung einer Dienstnummer erscheint im gegenständlichen Zusammenhang nicht geboten. Einerseits ist der mit Vorfeldinspektionen befasste Personenkreis von Organen der Austro Control ohnehin "überschaubar" (und damit die Identität ohnehin leicht nachvollziehbar), darüber hinaus ist auf allen Formularen, die dem Gesetzesentwurf beiliegen ohnehin der Name oder die Unterschrift des Inspektionsorgans zu vermerken. In diese Unterlagen kann jederzeit mittels Akteneinsichtsrecht gem. AVG Einsicht genommen werden und so die Identität des Inspektionsorganes festgestellt werden.

Hier mittels "Entpersonalisierung" ein künstliches Gefälle zwischen Luftfahrzeugbesatzung und Inspektionsorgan aufzubauen, ist unnötig. Darüber hinaus sind SAFA-Inspektionsorgane wohl keiner Gefahr persönlicher Angriffe oder Repressalien ausgesetzt, wie dies zB auf Polizeiorgane zutreffen könnte.

### **7. "Anlass zu Bedenken" im Sinne des § 5 Abs. 1 Z 5**

Es stellt sich die Frage, ob diese Formulierung in etwa gleichbedeutend wie die aus anderen Gesetzen bekannte Formulierung "begründeter Zweifel" oder "begründeter Verdacht" ist.

## **8. "nicht diskriminierende Weise" iSd § 5 Abs. 2**

Im Lichte dieser Bestimmung ist festzuhalten, dass mangels Transparenz die nicht diskriminierende Vorgangsweise der Behörde durch den Rechtsunterworfenen nicht nachvollzogen werden kann. Die Bestimmung gibt lediglich den Richtlinieninhalt (Artikel 4 Abs. 2 RL 2004/36/EG) wieder, ohne jedoch die notwendigen innerstaatlichen Begleitregelungen festzusetzen, welche der Zielformulierung "Nicht-Diskriminierung" der RL entsprechen. Seitens unseres Institutes wird daher angeregt, solche Ausführungsbestimmungen, welche zumindest die notwendige Transparenz sicherstellen, in das Gesetz zu implementieren.

## **9. Ausfolgung einer bloßen "Inspektionsbescheinigung" (§ 9 Abs. 1)**

Die Ausfolgung einer bloßen Inspektionsbescheinigung erscheint im Lichte der Bestimmungen des Artikel 4 Abs. 4 der RL 2004/36/EG nicht richtlinienkonform zu sein, ist gemäß der genannten Bestimmung dem Halter doch (zumindest im Falle der Feststellung erheblicher Mängel, also Mängel im Sinne der Kategorien 2 und 3 gem. § 8 Abs. 2) eine Kopie des Inspektionsberichtes zu übermitteln. Darüber hinaus steht dem Operator (und wohl auch einem betroffenen Piloten) ein Akteneinsichtsrecht im Sinne des AVG zu, weshalb angeregt wird, gleich eine Durchschrift des Inspektionsberichtes zu übergeben (der bürokratische Aufwand für die Ausfolgung eines Durchschlages des Inspektionsberichtes ist ja bedeutend geringer als das Ausfüllen einer zusätzlich erforderlichen Inspektionsbescheinigung).

## **10. Anordnung von Folgemaßnahmen (§ 9 Abs. 2) und unverzüglicher Maßnahmen (§ 10)**

Da beide Maßnahmen mit einem Eingriff in die Rechte des Operators verbunden sind, ist bei der Anordnung von Maßnahmen unbedingt mittels Bescheid vorzugehen. Eine bloße "schriftliche Mitteilung" wie derzeit im Entwurf hinsichtlich der Folgemaßnahmen vorgesehen, kommt nicht in Betracht, da dem Betroffenen auch Rechtsschutzinstrumente gegen die seine Rechtssphäre beeinträchtigenden (aber möglicherweise rechtswidriger Weise angeordneten) Maßnahmen zukommen müssen. Offenbar geht aber § 12 (siehe dessen Überschrift) ohnehin richtigerweise davon aus, dass solche Maßnahmen nur mittels Bescheid angeordnet werden dürfe. Daher wäre dies klarzustellen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, warum die Entscheidung unter Beschränkungen weiterfliegen zu dürfen gem. Abs. 3 zwar der jeweils national zuständigen Behörde übertragen wird, das innerstaatliche österreichische Recht aber eine Einschränkung dahingehend vornimmt, dass dieser (genehmigte!) Weiterflug jedenfalls ohne Passagiere zu erfolgen hat.

## **11. Strafbestimmungen (§ 16)**

Es wird angeregt, die für die Luftfahrt relevanten Strafbestimmungen in § 169 LFG zu "zentralisieren" und die VO (EG) Nr. 2111/2005 in die dort vorhandene (und ohnehin überarbeitungsbedürftige) Aufzählung aufzunehmen, zumal eine Strafbarkeit ja "nur" gemäß Artikel 11 VO (EG) Nr. 2111/2005 in Betracht kommt und diese Norm (Informationspflicht

Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht  
Lagergasse 57a, 8020 Graz, Austria  
T: 0043-316-722220 F: 0043-316-722220-330 M: [janezic@luftfahrtrecht.at](mailto:janezic@luftfahrtrecht.at)

---

gegenüber Passagieren) nur sehr entfernt mit dem übrigen Regelungsbereich des vorliegenden Gesetzes in Zusammenhang steht.

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

Mit freundlichen Grüßen

Für das Institut für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht

RA Mag. Joachim J. Janezic  
(Institutsvorstand)