

RECHTSANWALT
DR. PETER SCHMAUTZER

VERTEIDIGER IN STRAFSACHEN

1070 Wien, Lerchenfelderstraße 39

Telefon (+43 1) 526 42 83 0 Telefax (+ 43 1) 526 42 83 85
Bank Austria - Creditanstalt AG 0073 14172 00, IBAN AT26 1100 0007 3141 7200,
BIC BKAUATWW, Bankleitzahl 11000
UID ATU 12300703

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung II/L1 (Luftfahrtrecht und Flugsicherung)
z. Hdn. Herrn Ministerialrat Dr. Karl PRACHNER
Radetzkystraße 2
1030 Wien
karl.prachner@bmvit.gv.at

Wien, 2. November 2009
G:\4E\LUFTFAHRTBEIRATST2i.doc

Zur Nachricht an das
Präsidium des Nationalrates
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Betrifft: Begutachtungsverfahren Bundesgesetz Über
Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen; GZ.
BMVIT-58.594/0001-II/L1/2009

Sehr geehrte Damen und Herren !

In obiger Angelegenheit erstatte ich innerhalb offener Frist zum Entwurf des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen der ausländischen Luftfahrzeuge nachstehende

STELLUNGNAHME

und führe diese aus, wie folgt:

1) Zu § 3.

Im Absatz 2 ist angeführt, daß entsprechend qualifizierte Organe ermächtigt werden müssen. Es hat sich in der Vergangenheit bei anderen in EU-Mitgliedstaaten durchgeführten Rampinspektionen gezeigt, daß das Personal nicht die notwendige Qualifikation hatte und somit Feststellungen und Mängel behauptet wurden, die in Wirklichkeit nicht vorlagen. Die Ursache lag in der mangelnden Qualifikation. Beispielsweise wurden bei Reifen an Luftfahrzeugen die Profiltiefe gemessen. Übliche Leckagen wurden

beanstandet. Die im Anhang 4 genannten Zulassungskriterien sind keinesfalls ausreichend, um sicherzustellen, daß die Überprüfungsorgane die notwendige Qualifikation haben. Es hängt nicht allein davon ab, eine Ausbildung zu haben. Es ist von Bedeutung, daß die entsprechenden Abschlüsse gemacht werden und Berechtigungen vorliegen. Es können für Prüfungen daher nur Personen zur Inspektion herangezogen werden, die entsprechende Luftfahrerscheine oder auch Wartungsberechtigungen gemäß FCL oder Part-66 besitzen. Mit der theoretischen Schulung durch eine SAFA-Ausbildungseinrichtung, ist nicht sichergestellt, daß der Betreffende tatsächlich die entsprechenden Kenntnisse hat, die man bei Flugbetrieblichem oder Wartungspersonal voraussetzt. Es müsste daher sichergestellt sein, daß für flugbetriebliche und technische Prüfungen nur jenes Personal eingesetzt wird, daß die entsprechenden flugbetrieblichen oder technischen Berechtigungen hat, die zur Überprüfung des Luftfahrzeuges notwendig sind wie Luftfahrerschein oder Wartschein.

2) Zu § 4.

Bei der Weitergabe von Informationen muß sichergestellt werden, daß die überprüften Personen die Möglichkeit haben, Rechtsbehelfe gegen nach ihrer Ansicht unrichtige und falsche Beanstandungen zu erheben.

Im Rahmen von Rechtsbehelfen abgeänderte behördliche Maßnahmen müssen ebenfalls im Rahmen des Informationsaustausches ausgetauscht werden.

3) Zu § 6.

Im § 6 Abs. 1 gehört sichergestellt, daß die befugten Organe, sowohl Luftfahrerscheine als auch technische Befugnisse im Sinne des Part-66 haben. Weiters sind jene Organe, die Gefahrgut überprüfen, eine entsprechende Schulung mit Abschlussprüfung analog den Bestimmungen des GGBG bzw. GGBV zu unterziehen.

§ 6 Abs. 3.

Dieser Punkt fördert anonyme Anzeigen und führt dazu, daß ein „Vernaderungswesen“ Einzug hält. Wenn jemand eine Anzeige macht, dann soll er auch dazu stehen. Ein Anonymisieren der Informationsquelle würde auch dem Recht auf Akteneinsicht widersprechen.

4) Zu §§ 7 bis 12.

In diesen Paragraphen sind die behördlichen Maßnahmen angeführt. Der Rechtsschutz der betroffenen Personen ist meines Erachtens nicht

ausreichend sichergestellt. Gegen mündliche Verkündungen und tatsächlich durchgeführte Zwangsmaßnahmen würden lediglich Maßnahmenbeschwerden offen stehen. Da Inspektionsberichte ohnehin schriftlich ausgefertigt werden, sollte festgelegt werden, daß diese in Bescheidform ergehen, sodaß Feststellungen, die nach Ansicht des Piloten oder Luftfahrzeughalters zu Unrecht oder falsch getroffen werden, auch bekämpft werden können.

Sollten Feststellungen im Sinne des § 8 getroffen werden, so müssten diese im Verwaltungsverfahren bekämpft werden können. Weiters muß sichergestellt werden, daß Maßnahmen, wie insbesondere eine Betriebsuntersagung im Verwaltungsverfahren bekämpft werden kann, um den Rechtsschutz sicher zu stellen. Weiters würde dies zur Hintanhaltung von Amtshaftungsverfahren die Oberbehörde in die Lage versetzen korrigierend einzugreifen.

Es sind daher sämtliche Maßnahmen und Feststellungen in Bescheidform zu treffen, wobei den betroffenen Personen die Möglichkeit zur Erstattung von schriftlichen Äußerungen gegeben werden muß. Die Zustellung von Bescheiden an einen Piloten, mit Wirksamkeit gegenüber dem Luftfahrzeughalter entspricht jedenfalls nicht dem AVG.

Ich zeichne

mit vorzüglicher Hochachtung

Dr. Peter Schmutzer

