

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

per e-Mail l2@bmk.gv.at
katja.nonnenmacher@bmk.gv.at

Unser Zeichen	Ihr Zeichen	Bearbeiter	Tel. DW	Fax DW	Wien, am
LS	2020-0.373.044	Gottstein	1500	---	10.6.2021

Novelle des Luftfahrtgesetzes; Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte entnehmen Sie dem Anhang die Stellungnahme der Austro Control zum Entwurf der Luftfahrtgesetz-Novelle.

Mit Rückfragen wenden Sie sich bitte an Herrn Gottstein (christoph.gottstein@austrocontrol.at; Tel 051705-1500). Er übernimmt gerne die Weiterleitung an unsere für die jeweiligen Bereiche zuständigen Manager und Experten.

Mit freundlichen Grüßen

Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt
mit beschränkter Haftung



Christoph Gottstein
Leiter Legal Services



Angelika Tuma
Legal Services

Austro Control

Österreichische Gesellschaft
für Zivilluftfahrt mit
beschränkter Haftung
Wagramer Straße 19 · 1220 Wien

Tel.: +43(0)517 03-0
Fax: +43(0)517 03-DW
info@austrocontrol.at
www.austrocontrol.at

Sitz: Wien · Firmenbuch: FN71000m
Firmenbuchgericht: HG Wien
UID-Nr.: ATU37259408, DVR: 0447277
Rechtsform: GmbH

www.parlament.gv.at

Bank: BAWAG P.S.K. AG
Konto: 90.005.503
BIC: BAWAATWW
IBAN: AT856000000090005503

Stellungnahme der Austro Control GmbH (ACG) zum Begutachtungsentwurf zur LFG-Novelle 2021

10. Juni 2021

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zum Entwurf der LFG-Novelle 2021 (im Folgenden „Entwurf“) Stellung zu nehmen. Die im Begleitschreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit nur wenigen Arbeitstagen sehr kurz bemessene Stellungnahmefrist (10.6.2021) hat es uns nicht erlaubt, alle Bestimmungen des umfangreichen Entwurfs eingehend zu analysieren und eine zwischen allen betroffenen Unternehmensteilen akkordierte Position zu erarbeiten. Von jenen Punkten abgesehen, bei deren Erstellung ACG bereits frühzeitig eingebunden wurde, handelt es sich beim Folgenden daher vielfach nur um rasch zusammengestellte Kommentare und Vorschläge.

Wir nehmen auch die Gelegenheit wahr, Anregungen zu LFG-Änderungen auch außerhalb der im Entwurf adressierten Themen auszunehmen. Sie finden sich überwiegend in Abschnitt III, gelegentlich aber auch des Zusammenhangs oder der Einfachheit halber bereits in Abschnitt II.

I. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen im Vorblatt

Das Vorblatt geht lediglich auf finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte ein. Die der ACG durch verschiedene im Entwurf geplante Änderungen erwachsenden Aufwände sind nicht berücksichtigt.

Das gilt insbesondere auch für jene der ACG zusätzlich entstehenden Kosten, die nicht über Flugsicherungsgebühren an Luftraumnutzer verrechnet werden, sondern nach dem Kostenersatzprinzip des § 11 Austro Control-Gesetz der ACG durch den Bund zu ersetzen sind und daher den Bundeshaushalt belasten werden. In der Kürze der Stellungnahmefrist ist uns eine auch nur annähernde Bezifferung nicht möglich.

Als Beispiel sei die Änderung des § 94 genannt, durch die Verfahren zur Bewilligung von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung vom BMK zur ACG verlagert werden sollen. Das würde erhebliche Mehrkosten bei ACG verursachen, die qua Kostenersatz im Bundeshaushalt wirksam würden; davon abzuziehen wären Ersparnisse im Bundeshaushalt, die – bzw. soweit sie – durch den Wegfall dieser Zuständigkeit aus dem Aufgabenbereich des BMK lukriert würden.

Im Übrigen sind auch Mehrkosten der ACG, die zwar der Art nach durch Flugsicherungsgebühren finanziert werden können, jedoch während einer Referenzperiode der unionalen Leistungs- und Gebührenregulierung ungeplant anfallen, in der Regeln nicht über Gebühren verrechenbar und belasten damit zumindest mittelbar ebenfalls Bundeshaushalt oder Bundesvermögen.

II. Zu den Regelungen des Entwurfs

Zu Z 37 (§ 10 Abs. 1 Z 1) – Notlandungen und Sicherheitslandungen

Der Satzteil „für unvorhergesehene, aus Sicherheitsgründen erforderliche oder durch Mangel an Triebkraft oder Auftriebskraft erzwungene Außenlandungen“ bleibt nach dem Entwurf unverändert; lediglich der nachfolgende Klammerausdruck wird von bisher „(Notlandungen)“ in nunmehr „(Sicherheitslandungen bzw. Notlandungen)“ geändert. Demnach war entweder die bisherige Tatbestandsbeschreibung ausreichend weit, um auch den Begriffsinhalt von „Sicherheitslandungen“ zu umfassen; oder die Tatbestandsbeschreibung umfasst(e) nur den mit dem Begriff „Notlandungen“ verknüpften Begriffsinhalt.

Im ersten Fall ist die geplante Änderung lediglich eine Klarstellung. Im zweiten Fall aber wäre der Tatbestand zu eng gefasst; dann sollte der Satzaufbau klarer zwischen den beiden Landungskategorien trennen und idealer Weise auch eine Tatbestandsbeschreibung der Sicherheitslandung enthalten – etwa iSd Erläuterungen (Sicherheitslandungen „werden vielmehr im Falle einer Störung zur Vermeidung einer möglichen Verschlechterung der Situation und einer daraus möglicherweise entstehenden akuten Notlage durchgeführt“).

Zu Z 38 (§ 10 Abs. 1 Z 3) – Außenlandungen – Bewilligung für Segelflugzeuge

§ 10 Abs. 1 Z 3 sieht die Streichung der Ausnahme von der Bewilligungspflicht von Außenlandungen mit Segelflugzeugen vor. Dabei scheint es sich um eine rechtspolitische Entscheidung zu handeln, zu der wir keine Position beziehen können. Aus flugbetrieblicher, aber auch ausbildungsrechtlicher Sicht weisen wir aber auf Folgendes hin:

Segelflugzeuge sind von der Nutzung von Aufwinden abhängig. Vor Antritt des Fluges ist nicht immer klargesichert, ob der entsprechende Flugplatz erreicht werden kann. Die Wetterbedingungen für Streckensegelflug sind nicht soweit planbar, um Außenlandungen auszuschließen. Im Fall einer ungeplanten – und daher nicht bewilligten – Außenlandung wäre stets die Frage stellen, ob die Außenlandung eine Not- oder Sicherheitslandung war oder auch sonst bei pflichtgemäßer Planung und Durchführung des Flugs nicht vermeidbar war; andernfalls wären verwaltungsstrafbehördliche Verfahren einzuleiten und/oder aufsichtsbehördliche Maßnahmen zu prüfen.

Aus den oben angeführten Gründen sind Außenlandungen auch Teil der Ausbildung. Im Fall eines Verbots von Außenlandungen müsste zumindest dafür eine Ausnahme geschaffen werden.

Unter diesen Aspekten wäre eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung die deutlich verwaltungsökonomischere Lösung.

Zu Ziffer 50 (§ 21 Abs. 2) – Militärluftfahrzeuge des Bundesheers

Nach den Erläuterungen soll § 21 Abs. 2 an die neue Begriffsdefinition in § 11 Abs. 2 (siehe Z 43) angepasst werden. Der in § 11 Abs. 2 neu eingeführte Begriff lautet „österreichische Militärluftfahrzeuge“; er wird im neu gefassten § 21 Abs. 2 aber nicht verwendet. Stattdessen wird hier mit der Ersetzung von „Militärluftfahrzeuge“ durch „Militärluftfahrzeuge des Bundesheeres“ lediglich eine der beiden Untergruppen von „österreichische Militärluftfahrzeuge“ einbezogen.

Wir nehmen an, der Grund liegt darin, dass für die andere Untergruppe („*Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen*“) die Verordnungskompetenz des BMLV (§ 21 Abs. 2) nicht gelten soll, was insbesondere für Z 1 (zu führende Kennzeichen, Flaggen und Lichter) naheliegend erscheint. Andernfalls sollte im Wortlaut der Bestimmung der beide Gruppen erfassende Begriff „österreichische Militärluftfahrzeuge“ verwendet werden.

Zu Z 53 (§ 24a Abs. 2) – Unionsrecht, Verordnungsermächtigung zu Opt in?

Nach den Erläuterungen soll mit dem Entwurf berücksichtigt werden, „*dass das Unionsrecht – insbesondere in der neuen EASA-[Grundv]erordnung (EU) 2018/1139 – nicht nur nationale Übergangsregelungen, sondern auch nationale Ausnahmen von der Anwendbarkeit der unionsrechtlichen Regelungen (sog. ‚opt out‘) oder aber eine Erweiterung des Anwendungsbereiches der unionsrechtlichen Regelungen (sog. ‚opt in‘) ermöglicht*“.

Demgegenüber ermächtigt der Entwurfstext die BMK jedoch nur zur Festlegung von nationalen Übergangsregelungen und nationalen Ausnahmen (Opt-out), nicht aber zu Erweiterungen des Anwendungsbereiches unionaler Normen (Opt-in). Ist dies beabsichtigt?

Wir schlagen – des Zusammenhangs wegen gleich hier und nicht in Abschnitt III – auch die Aufnahme einer unmittelbar gesetzlichen Opt-in Regelung in § 24a vor:

Der Entwurf sieht in Z 65 (§ 24j) ein Opt-in für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen vor. Ein entsprechendes Opt-in für die bemannte Luftfahrt besteht bisher formal nicht, wird aber de facto insbesondere für Luftfahrzeuge der Polizei (BMI) und des Such und Rettungsdienstes (ACG) in den Bereichen *Airworthiness* und Lizenz praktiziert. Wir schlagen daher vor, ein entsprechendes Opt-in auch für die bemannte Luftfahrt zu regeln. Die Regelung könnte lauten:

Gemäß Art. 2 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird festgelegt, dass auf Antrag des Halters die unionsrechtlichen Bestimmungen Anwendung finden. Die zuständigen Behörden haben die Festlegungen der Kommission und der EASA entsprechend zu notifizieren.

Ein entsprechende Regelung wäre dann auch im 3. Teil (Luftfahrtpersonal) in § 57a (unionsrechtliche Bestimmungen) vorzusehen.

Zu Z 63 (§ 24h Abs. 2) – nationale Übergangsbestimmungen und begleitende oder ausführende Regelungen

§ 24h Abs. 1 sieht die Erlassung von Lufttüchtigkeits-, Betriebstüchtigkeits- und Zivilluftfahrt-Personalhinweise zur Regelung der Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 vor, also für einen Teil der (relativ kleinen) Gruppe der nicht dem Unionsrecht unterliegenden unbemannten Luftfahrzeuge.

Demgegenüber soll der neue § 24h Abs 2 für die dem Unionsrecht unterliegenden unbemannten Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugsysteme gelten. Wir erachten die Bestimmung unter systematischen Aspekten für nicht ideal platziert und schlagen vor, sie stattdessen in § 24j (Unionsrechtliche Bestimmungen) aufzunehmen (ähnlich wie in § 24a Abs. 2 für die Lufttüchtigkeit und Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen und die Betriebstüchtigkeit von zivilem Luftfahrtgerät). Dass es

sich hier nicht um Verordnungen der BMK, sondern um Verordnungen der ACG (LTH, BTH, ZPH) handelt, ändert nichts anderen systematischer Einordnung als Ausnutzung unionaler eingeräumter Gestaltungsmöglichkeiten.

Verbliebe die Regelung n § 24h Abs. 2, wäre das unbefriedigende Ergebnis, dass Verordnungs-ermächtigungen hinsichtlich dem Unionsrecht unterliegender unbemannter Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugsysteme punktuell in § 24f (nämlich dessen -Abs 2) adressiert würden, hinsichtlich dem Unionsrecht genuin nicht unterliegender unbemannter Luftfahrzeuge hingegen in § 24j (siehe Z 65 des -Entwurfs).

Zu Z 71 (§ 33 Abs 6) – verpflichtende Anwendung von AMC

Eine Regelung, wonach alle annehmbaren Nachweisverfahren (AMC) verpflichtend anzuwenden sind, missachtet die unionsrechtlich geregelte Möglichkeit alternativer Nachweisverfahren (vgl. zB. VO [EU] Nr. 1178/2011 Anhang VI ARA.GEN.120 lit b), welche an Stelle von AMC verwendet werden können. Den Normunterworfenen die verpflichtende Anwendung von AMC aufzuerlegen stünde also im Widerspruch zur unionsrechtlich vorgesehenen Möglichkeit der Anwendung bzw. Genehmigung von AltMoC. Auch unabhängig vom Konzept der AltMoC läge darin eine – unseres Erachtens wohl unzulässige – innerstaatliche Durchführungsgesetzgebung zu unmittelbar anwendbarem Unionsrecht.

Wir gehen allerdings davon aus, dass der neue Absatz 6 – so wie ein Großteil der Bestimmungen des 3. Teils des LFG – nur auf das vom Unionsrecht *nicht* erfasste Luftfahrtpersonal anzuwenden ist. Es geht also um Fälle außerhalb des genuinen Anwendungsbereichs der Unionsvorschriften; in denen die Anwendung der unionsrechtlichen Vorgaben lediglich mittelbar durch österreichische Vorschriften angeordnet ist (vgl die Erläuterungen), also Unionsrecht durch nationalen Verweis rezipiert wird.

In diesen Fälle wäre es allerdings – wenn überhaupt (siehe gleich unten) – nur zulässig, statisch auf annehmbare Nachweisverfahren zu verweisen. Ein dynamischer Verweis auf die jeweils von der EASA beschlossenen AMC wäre eine verfassungsrechtlich bedenkliche Delegation der nationalen Gesetzgebungskompetenzen an ein unionale Einrichtung (und im Übrigen an eine Einrichtung, die auch im Unionsrecht selbst idR keine bindenden generellen Normen erlassen kann).

Ob angesichts des Art. 2 Abs. 6 EASA Grundverordnung den Mitgliedstaaten überhaupt noch die Möglichkeit bleibt, beliebige Teile des Unionsrecht qua nationalen Gesetzesverweises zu rezipieren, können wir nicht beurteilen. Falls ja, gilt das oben Gesagte. Im anderen Fall greift wohl die „ganz oder gar nicht“-Regel“ des Art. 6 zweiter Unterabs. EASA Grundverordnung: Es gelten kraft nationalen Erweiterungsbeschlusses *„ausschließlich [die] Bestimmungen des betreffenden Abschnitts bzw. der betreffenden Abschnitte und [die] Bestimmungen dieser Verordnung bezüglich der Anwendung dieser Abschnitte“* und damit auch die Regelungen über die Rechtsnatur der AMC, die Möglichkeit von AltMoC und ganz allgemein das Verbot der nationalen Ausgestaltung von unmittelbar anwendbarem Unionsrecht.

Zu Z 80 und 81 (§ 52 Abs 1 und 2) – Übungsflüge und Prüfungsflüge

Der Wortlaut der bereits geltenden Fassung („*Übungs- und Prüfungsflüge im Rahmen der praktischen Ausbildung*“) legt nahe, dass Prüfungsflüge einen Teil der praktischen Ausbildung bilden. Tatsächlich zählen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen jedoch nicht zur Ausbildung. Das sollte in der Bestimmung klarer ausgedrückt werden, nicht zuletzt um haftungsrechtliche Streitfragen zu vermeiden. Auch soll der Abs 1 wohl nicht nur die praktische Ausbildung zum Zivilluftfahrer (also die Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz), sondern auch sonstige praktischen Ausbildungen (zB für den Erwerb von Klassen- Musterberechtigungen, Lehrberechtigungen etc) umfassen, weshalb angeregt wird, diese Einschränkung zu beseitigen.

Die Regelung, dass ein Lehrberechtigter/Prüfer als PIC gilt, wird indes begrüßt; sie entspricht der Judikatur.

Wir regen die Klarstellung an, dass sowohl Ausbildungs- als auch Übungsflüge umfasst sind. Übungsflüge werden zB zur Verlängerung bereits bestehender Klassenberechtigungen mit einem Lehrberechtigten durchgeführt; ähnlich einer Perfektionsfahrt nach dem FSG.

Textvorschlag:

(1) Ausbildungsflüge im Rahmen der praktischen Ausbildung bzw. Prüfungsflüge sind unter unmittelbarer Aufsicht und Anleitung eines dazu berechtigten Zivilfluglehrers (§ 44) bzw. Prüfers durchzuführen. Bei Ausbildungs-, und Übungsflügen bzw. bei Prüfungsflügen in Begleitung von Zivilfluglehrern bzw. Prüfern gelten diese als verantwortliche Piloten (§ 125).

(2) Sind gemäß einer Verordnung auf Grund des § 36 Abs. 2 oder gemäß den unionsrechtlichen Bestimmungen im Sinne des § 57a im Rahmen einer praktischen Ausbildung oder einer Prüfung Flüge ohne Begleitung eines Zivilfluglehrers bzw. Prüfers (Alleinflüge) erforderlich, ist keine gesonderte Erlaubnis nach diesem Bundesgesetz erforderlich. Die Zivilluftfahrerschule, in deren Rahmen die Alleinflüge stattfinden, bzw. der Prüfer haben sicherzustellen, dass dabei die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt beachtet werden.

Zu Z 93 (§ 85 Abs. 1) – Definition der Luftfahrthindernisse

Die im Entwurf vorgeschlagene Änderung in § 85 Abs. 1 Z 1 („*Antennen und dergleichen*“) soll wohl sicherzustellen, dass möglichst alle betroffenen Formen von Luftfahrthindernissen gesammelt, verarbeitet und verlaublich werden. Wir schlagen vor, den Begriff „Luftfahrthindernisse“ in generell-abstrakter Weise zu definieren; die bisherige Aufzählung sollte beispielhaft beibehalten werden, ua um klarzustellen, dass auch Pflanzen nicht zum Gelände gehören, sondern daraus herausragen.

Textvorschlag:

Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse

1. *künstliche oder natürliche Objekte, die aus dem Gelände herausragen, wie etwa Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, gespannte Seile*

und Drähte, Kräne, Antennen und dergleichen, sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und [...]

Zu Z 98 (Überschrift zu § 91b) – Bestehende Objekte

Wir regen an, die Überschrift des § 91b sprechender zu formulieren, um dem Leser das rasche Auffinden und Erfassen des in der Bestimmung adressierten Themas zu ermöglichen.

Textvorschlag:

Bestehende Objekte, die nachträglich zu Luftfahrthindernissen werden
§ 91b. [...]

Zu Z 99 (§ 94 Abs. 2) – Verschiebung von Zuständigkeiten zur ACG

Durch den Wegfall des zweiten Satzes („Eine außerhalb der Sicherheitszone eines Militär- oder Zivilflugplatzes gelegene Anlage, deren optische oder elektrische Störwirkungen eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt innerhalb einer Sicherheitszone verursachen können, gilt als innerhalb der jeweiligen Sicherheitszone gelegen“) soll es nach den Erläuterungen zu einer Verwaltungsvereinfachung kommen und ein Beitrag dazu geleistet werden, dass für den jeweiligen Antragsteller eine effiziente, zeitnahe und einfache Bearbeitung seines Vorhabens sichergestellt wird.

Das ist für uns nicht nachvollziehbar. Mit der im Entwurf vorgesehenen Änderung des § 94 Abs. 2 LFG geht man vom One-Stop-Shop Prinzip ab. War bisher die Zuständigkeit für die Beurteilung von Luftfahrthindernissen (§ 92 LFG) und Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung (§ 94 LFG) auch in der geübten Verwaltungspraxis im Bereich der lateralen Ausdehnung der Sicherheitszonen beim BMK gelegen, kommt es zukünftig zu einer Aufspaltung der Zuständigkeiten. War es bisher für einen Antragsteller noch zumutbar –etwa auf Grund des Vermerks im Grundbuch – festzustellen, ob sich über seinem Grundstück eine Sicherheitszone befindet, ist es zukünftig sicher nicht mehr zumutbar, herauszufinden, ob ein Objekt die Flächen der Sicherheitszone durchragt, um die Behördenzuständigkeit gemäß § 94 Abs. 2 LFG zu ermitteln. Ein potenzieller Antragsteller um eine Bewilligung gemäß § 94 LFG müsste daher, um Rechtssicherheit zu haben, jedenfalls beim BMK als hierfür zuständige Behörde abklären, ob das Objekt die Sicherheitszone durchragt oder nicht. Sei es durch die Einholung einer Bewilligung gemäß § 92 LFG oder durch einen Feststellungsbescheid, dass es sich um kein Luftfahrthindernis handelt.

ACG müsste jedenfalls eine Entscheidung des BMK abwarten, um nicht Gefahr zu laufen als unzuständige Behörde tätig zu werden.

Hinsichtlich des zu erwartenden Mehraufwandes sei angemerkt, dass in den vergangenen Jahren insbesondere in Bereichen der lateralen Ausdehnung der Sicherheitszonen der Flughäfen Graz, Salzburg und Innsbruck zu mehreren Hundert Anbringen beim BMK betreffend Kräne, Bauwerke, etc. gekommen ist. In diesen Verfahren wurde ACG seitens des BMK um Stellungnahme hinsichtlich elektrischer Störwirkungen iSd § 94 LFG ersucht. Die Stellungnahmen erfolgten nach Prüfung in den einzelnen Fachbereichen per e-Mail. Es wird zu einer Zunahme des

Verwaltungsaufwandes für ACG kommen (Verbesserungsaufträge, fernmündliche Auskünfte, Parteiengehör, etc.).

Wenn die Bescheide zukünftig von der ACG (Abteilung Luftfahrtagentur) erlassen werden, kommt es für den Antragsteller durch Anwendung der ACGV auch zu einer Verteuerung bei den Kosten im Vergleich zu den bisherigen Bundesverwaltungsabgaben.

Wenn in den Erläuterungen angeführt wird, dass es durch diese Verwaltungsvereinfachung zu keinem Mehraufwand für die ACG kommt, da die kleinen Bereiche unterhalb der sechs festgelegten Sicherheitszonen im Vergleich zum gesamten restlichen Bundesgebiet in keinem Verhältnis stehen, wird übersehen, dass es sich bei diesen Bereichen ua um die Stadtgebiete von Innsbruck, Salzburg, Graz handelt, wo massive Bautätigkeiten stattfinden und im restlichen Bundesgebiet in Relation auch weniger Flugsicherungsanlagen situiert sind, die von Störungen beeinflusst werden könnten.

Im Bereich der SiZo der Militärflugplätze hat bis jetzt das BMLV Bewilligungen gemäß § 94 LFG ausgestellt. Zukünftig wäre ACG auch für jene Objekte, die die militärische Sicherheitszone nicht durchragen, zuständige Behörde. Auch hier müsste zuerst mit dem BMLV koordiniert werden bzw. ein dortiger Hindernisbescheid vorliegen, bevor ACG eine § 94 Bewilligung ausstellen kann. Ob dies im Interesse des BMLV gelegen ist, ist nicht bekannt.

Zu Z 100 (§ 94 Abs. 4) – Solar- und Photovoltaikanlagen

Gemäß dieser Bestimmung sollen Solar- und Photovoltaikanlagen bis zu einer Anlagengröße von 100 m² von der Bewilligungspflicht gemäß Abs. 1 ausgenommen werden. In den Erläuterungen wird dies mit jahrelangen Erfahrungen in Bezug auf optische Störwirkungen von Solar und PV-Anlagen begründet. Hier wird übersehen, dass Solar- und Photovoltaikanlagen jedoch auch elektrische Störwirkungen verursachen können. Diese Anlagen sollen nunmehr aber generell von der Bewilligungspflicht gemäß § 94 LFG ausgenommen werden und nicht nur wegen der optischen Störwirkungen.

Unberücksichtigt bleiben auch Kumulationen von Anlagen unter der kritischen Größe, die in Summe dann sehr wohl zu Blendwirkungen und elektrischen Störwirkungen führen könnten. Im Bereich von festgelegten Sicherheitszonen (§ 87) soll die Einhaltung der OVE Richtlinie R11-3 „Blendung durch Photovoltaikanlagen“ für Solar- und Photovoltaikanlagen bis zu einer Anlagengröße von 100 m² vorgeschrieben werden. Gilt dies nur für jene Teile der Anlagen, die die Sicherheitszone durchragen? Dies werden wohl nicht allzu viele Anwendungsfälle sein.

Zu Z 101 (§ 95a Abs. 1) – Meldung von Luftfahrthindernissen

Wir schlagen – des Zusammenhangs wegen gleich hier und nicht in Abschnitt III – eine Anpassung im dritten Satz des § 95a Abs. 1 vor. Die dort adressierten Genauigkeitsmaße können mit unterschiedlichen statistischen Parametern (Stichwort Konfidenzintervall) angegeben werden. Unser Vorschlag soll klarstellen, dass das in der Vermessung übliche Genauigkeitsmaß (mittlerer quadratischer Fehler) anzugeben ist. Austro Control wandelt das in der Vermessung übliche Maß in jenes Maß um, welches von ICAO gefordert wird (Konfidenzintervall 90-95%).

Metadaten sind gemäß ADQ-Verordnung (EU) Nr. 73/2010 sowie (ab Jänner 2022) gemäß Verordnung (EU) Nr. 923/2012 idF DVO (EU) 2020/469, ATM/ANS.OR.A.085 (h) iVm Artikel 3 (5)(a) verpflichtende Angaben, die gesammelt über das Zentrale Luftfahrthindernisregister (ZLHR) an die ACG zu übergeben sind. Die Datensammlung muss daher schon beim „data originator“ (idR dem Vermesser) beginnen.

Textvorschlag:

§ 95a. (1) [...] Bei der Meldung der Fertigstellung eines gemäß § 85 Abs. 1 oder Abs. 2 Z 1 genehmigten Luftfahrthindernisses sind die aus der Vermessung ermittelten Genauigkeitsmaße der Position und Höhenwerte als mittlere quadratische Fehler sowie die folgenden Metadaten zur Nachverfolgbarkeit der von den handelnden Organisationen/Stellen durchgeführten Luftfahrtdaten-Aktionen anzugeben: Name der Organisation oder Stelle, die die Luftfahrthindernisdaten erstellt/manipuliert hat, und Beschreibung sowie Datum/Uhrzeit der durchgeführten Aktionen.

Zu Z 104 (§§ 96b bis 96d) – zentrales Luftfahrthindernisregister; Objekte in der Flughafenumgebung; Luftfahrtskarten

§ 96b Abs. 1

Es ist nicht klargestellt, wer die Daten zu Luftfahrthindernissen gemäß § 85 Abs. 1 und 2 im ZLHR einzugeben hat, während dies für die Objekte gemäß § 96 Abs 3 in Z 2 klargestellt ist.

Textvorschlag:

§96b. (1) Die Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 und Abs. 2 sind durch die zur Erteilung der jeweiligen Ausnahmegewilligung für ein Luftfahrthindernis zuständigen Behörden in einem digitalen Zentralen Luftfahrthindernisregister aufzunehmen. Ebenso sind jene Objekte, die sich auf Flächen in der Umgebung von Flughäfen gemäß § 96c befinden, in dieses Register aufzunehmen.

§ 96b Abs. 2

Nach § 96b Abs. 2 wird das BEV der Betreiber des Zentralen Luftfahrthindernisregisters. Nach den Informationen, die ACG aufgrund der Abstimmungsmeetings BMK/ACG zum Thema der Verordnung (EU) 2020/469 im Jänner und Mai 2021 vorliegen, wurde das BMK als Betreiber des Luftfahrthindernisregisters bezeichnet. Wir bitten um Klarstellung, wer der offizielle Betreiber des ZLHRs ist, da diese Information relevant für die Erstellung von formalen Vereinbarungen nach den unionsrechtlichen Vorgaben ist.

§ 96b Abs. 3

Der Name des Luftfahrthindernisses ist eine verpflichtende Angabe für die luftfahrtübliche Verlautbarung. Die Lage entspricht nur den geographischen Koordinaten des Luftfahrthindernisses, daher sind auch die zu verlautbarenden Höhenwerte explizit zu nennen. Es wird der Begriff „Höhenwerte“ statt „Höhe“ vorgeschlagen, um anzudeuten, dass mindestens zwei Höhenwerte für die vertikale Eindeutigkeit des Hindernisses erforderlich sind (z.B.: Fußpunkthöhe und Höhendifferenz zwischen Spitze und Fußpunkt des Geoobjektes). Unter „Art“ des Luftfahrthindernisses

sind insbesondere der Hindernistyp (z.B. Mast, Baum) und Geometriotyp (Punkt, Linie, Fläche) zu verstehen. Unter „Beschaffenheit“ sollte der Baustatus des Luftfahrthindernisses und sonstige Anmerkungen gemeint sein.

Textvorschlag:

§96b [...] (3) [...]

2. [...] wobei neben dem Namen und der Anschrift des Eigentümers des Luftfahrthindernisses, dem Namen des Luftfahrthindernisses und den genauen Angaben über die Lage, Höhenwerte, Art und Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses [...]

§ 96b Abs. 4

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben (Kundmachung der Luftfahrthindernisdaten aus dem ZLHR) benötigt die ACG einen lesenden Zugriff auf das ZLHR, welcher vom BEV mittels Geodatservice umgesetzt wurde. Für eine zeitnahe Publikation muss der Zugriff jederzeit ermöglicht werden.

Die Austro Control GmbH ist gemäß den internationalen Vorgaben auch verpflichtet, Höhenwerte zu den Luftfahrthindernissen zu verlautbaren.

Textvorschlag:

§96b [...]

(4) [...], das BEV sowie die Landeshauptleute können zur Erfüllung ihrer jeweiligen gesetzlichen Aufgaben unentgeltlich Einsicht in das Zentrale Luftfahrthindernisregister nehmen. Die Austro Control GmbH kann den aktuellen Datenstand des Zentralen Luftfahrthindernisregisters jederzeit über einen vom BEV bereitzustellenden Geodatservice abrufen und hat die im Register enthaltenen Angaben über die Lage, Höhenwerte, Art und Beschaffenheit der Luftfahrthindernisse [...] kundzumachen.

§ 96b Abs. 5

Die Verordnung (EU) Nr. 73/2010 tritt bereits im Jänner 2022 außer Kraft. Es müsste daher das LFG spätestens im Jänner 2022 wieder novelliert werden, um Absatz 5 aufzuheben bzw. anders zu formulieren. Wir sind der Ansicht, dass die bestehenden ADQ-Verträge (ADQ Compliance Checklist) mit allen betroffenen Parteien der ADQ-Verordnung ausreichend sind, um die Qualitätsvorgaben bei der Auflieferung der betroffenen Luftfahrtdaten bis Jänner 2022 sicherzustellen.

Wir regen daher an, § 96b Abs. 5 im Entwurf zu streichen.

§ 96b Abs. 6

Aus dem oben zu § 96b Abs. 3 genannten Grund regen wir auch eine entsprechende Änderung des Abs. 6 an.

Textvorschlag:

§96b [...]

(6) [...] dass die tatsächliche Lage, **Höhenwerte**, Art oder Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses von den Angaben in der Ausnahmegewilligung [...]

§ 96c

In Z 3 dürfte es sich bei der Abkürzung („TMA“) um ein Redaktionsversehen handeln. Die Zone mit Transponderpflicht wird mit „TMZ“ abgekürzt.

Textvorschlag:

§ 96c. Im Zentralen Luftfahrthindernisregister gemäß § 96b sind Objekte, die innerhalb folgender Flächen in der Umgebung von Flugplätzen mit Instrumentenlandbahnen gelegen sind, aufzunehmen: [...]

3. Flächen, die ident mit einer verlautbarten Zone mit Transponderpflicht **(TMZ)** um einen Zivilflugplatz [...]

Nach § 96c Z 3 wären im Ergebnis Objekte auch dann in das ZLHR aufzunehmen sind, wenn sie in einer TMZ (bzw auf deren Basisfläche) gelegen sind. Uns ist nicht klar, warum als Kriterium für die Objekterfassung die TMZ gewählt wurde. Zonen mit Transponderpflicht sind keine konstanten Lufträume, sondern können je nach operativen Anforderungen geändert werden. Solche Änderungen hätten automatisch eine direkte Auswirkung auf die Erfassungsfläche der Objekte in der Umgebung von Flughäfen (was möglicherweise zur Notwendigkeit führen würde, weitere Objekte zu erfassen oder auch Objekte aus dem Register zu entfernen). Das gilt im Übrigen auch für die TMA.

§ 96d Abs. 1

Die Flugplatzhinderniskarte ist flugplatzbezogen und muss daher in § 96d Abs. 2 aufgenommen werden. Die Übersichtskarten zum Free Route Airspace sind ein unverzichtbarer Bestandteil der österr. Luftfahrtpublikationen und sollten daher explizit genannt werden.

Textvorschlag:

§ 96d. (1) Die Austro Control GmbH hat zumindest folgende Luftfahrtkarten zu erstellen und zu veröffentlichen:

1. Luftfahrtkarte **– ICAO 1 : 500 000**,
2. [nach §96d (2) verschieben]
2. Streckenkarte **– ICAO**,
3. Karte für Radarmindestflughöhen **– ICAO** sowie
4. Übersichtskarten (insbesondere **zur** Luftraumstruktur, **zu** Luftraumbeschränkungen, **zu** temporären zivilen Luftraumreservierungen, **zu** militärisch reservierten Bereichen, **zu den IFR Enroute Minima und zum Free Route Airspace (FRA)**).

§ 96d Abs. 2

Um die Luftfahrtkarten gemäß Verordnung (EU) 2017/373 idgF erstellen zu können, müssen umfangreiche Luftfahrtdatenqualitätsvorgaben erfüllt werden (insbesondere bzgl. des Formats und der Genauigkeit der zu übermittelnden Luftfahrtdaten). Dies ist derzeit in Österreich nur für die von der EASA gelisteten, unionsrechtlich zertifizierten Flugplätze in der Zuständigkeit des BMK sichergestellt.

Eine Erstellung und Veröffentlichung der angeführten Luftfahrtkarten durch ACG auf Flugfeldern würde bei der Vielzahl an Flugfeldern zu einem enormen Aufwand für Erstellung und Pflege der Karten führen. An den allgemeinen Begriff „Flugplatz“ (§ 58 Abs. 1) anzuknüpfen würde den Anwendungsbereich der Bestimmung daher viel zu weit fassen. Auch die Formulierung „soweit die Gegebenheiten [...] dies erfordern“ in Verbindung mit einer Anknüpfung an den weiten, alle Flugfelder umfassenden Flugplatz-Begriff würde dem in den Erläuterungen beschriebene Klarstellungsziel („In einem neuen § 96d soll nunmehr explizit klargestellt werden, welche Luftfahrtkarten gemäß ICAO Annex 4 [...] zu erstellen und zu veröffentlichen sind“) zuwiderlaufen.

Die Erläuterungen zeigen im Übrigen auch, dass nur für die Flugplätze, auf denen ACG die zuständige Flugverkehrsdienstleisterin ist (das sind die unionsrechtlich zertifizierten Flughäfen), die Erstellung und Veröffentlichung von Luftfahrtkarten erfolgen soll. Kartenerstellung und -veröffentlichung gehören allerdings nicht zu den Flugverkehrsdiensten, sondern sind Aufgabe der Luftfahrtinformationsdienste (§ 119 Abs. 2 Z 1 lit d). Wir regen daher an, die Erläuterungen wie folgt zu formulieren:

*In einem neuen § 96d soll nunmehr explizit klargestellt werden, welche Luftfahrtkarten gemäß ICAO Annex 4 von der Austro Control GmbH **flugplatzunabhängig (Absatz 1) und flugplatzbezogen (Absatz 2 – das sind im Ergebnis die zertifizierten Flughäfen, an denen die Austro Control GmbH auch zuständige Flugverkehrsdienstleisterin ist)** zu erstellen und zu veröffentlichen sind.*

Die deutschsprachigen Bezeichnungen der Luftfahrtkarten sollten mit der im Luftfahrthandbuch Österreich (AIP GEN 3.2) verwendeten Terminologie übereinstimmen.

Es gibt keine Verpflichtung seitens ICAO, eine Gelände-Karte zu verlautbaren. Geländedaten kommen in der Flugplatzgelände- und -hinderniskarte (elektronisch) vor.

Textvorschlag:

*§96d. (2) Die Austro Control GmbH hat **für alle im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 zertifizierten Flugplätze folgende flugplatzbezogene** Luftfahrtkarten zu erstellen und zu veröffentlichen, soweit die Gegebenheiten auf den jeweiligen Flugplätzen dies erfordern:*

- 1. **Flugplatzkarte – ICAO,***
- 2. **Luftfahrzeugabstell-/andockkarte – ICAO,***
- 3. **Flugplatzbodenbewegungskarte – ICAO,***
- 4. **Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ A (außer im Falle des Vorliegens einer Karte gemäß Abs. 2 Z 5) und optional Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ B,***

5. Flugplatzgelände- und -hinderniskarte – ICAO (elektronisch),
- ~~5. Geländekarte~~
6. Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug – ICAO,
7. Karte für Radarmindestflughöhen – ICAO,
8. Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) – ICAO,
9. Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) – ICAO,
10. Instrumentenanflugkarte – ICAO,
11. Sichtanflugkarte – ICAO sowie
12. Sichtflugkarte.

§96d Abs 3

Aus dem ZLHR sollten nur jene Luftfahrthindernisse herangezogen werden müssen, die gemäß ICAO Annex 4 für den jeweiligen Kartentyp gemäß Verwendungszweck und Maßstab festgelegt sind (z.B.: Luftfahrtkarte – ICAO – nur jene Luftfahrthindernisse über 100 m vs. Flugplatzgelände- und -hinderniskarte – ICAO (elektronisch)).

Textvorschlag:

§96d. [...]

(3) Zur Erstellung der Luftfahrtkarten gemäß Abs. 1 und Abs. 2 hat die Austro Control GmbH die im Zentralen Luftfahrthindernisregister enthaltenen Angaben heranzuziehen, soweit dies für den jeweiligen Kartentyp erforderlich ist.

Zu Z 109 (§ 102 Abs. 4) – Selbstkostenflüge

Wir regen – des Zusammenhangs wegen gleich hier und nicht in Abschnitt III – an, die im nationalen Recht geregelten Selbstkostenflüge an die Bestimmungen des Unionsrechts (Art 6 Abs. 4a lit a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012) anzupassen.

Zu Z 111 (§ 104 Abs. 2 lit f) – LFZ-Art statt Baumuster im Beförderungsbewilligungsantrag

Die Abänderung von „Baumuster“ auf „Art“ der vorgesehenen Luftfahrzeuge begrüßen wir, regen aber an, die Wortfolge „Anzahl und“ zu streichen.

Die angehenden Luftbeförderungsunternehmen (§ 101 Z 2) werden hier im Vergleich zu den Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) unterschiedlich behandelt, weil diese nach den Vorgaben zur Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht die Anzahl der Luftfahrzeuge festlegen müssen. Daher führt bei Luftfahrtunternehmen auch die Änderung der Anzahl der Luftfahrzeuge nicht zu einer Änderung der Betriebsgenehmigung, sondern ist diese in Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit lediglich zu melden.

Bei Ballonfahrern beispielsweise führt aber jede Änderung im Umfang durch die Anzahl der Ballone neben einer Änderung der Erklärung (Declaration) auch zu einer kostenpflichtigen Änderung der Beförderungsbewilligung.

Die Anzahl der vom Luftbeförderungsunternehmen betriebenen Luftfahrzeuge stellt auch kein sicherheitsrelevantes Risiko dar

Die Anzahl der Luftfahrzeuge sollte – so wie in den Erläuterungen für die Baumuster beschrieben – erst in der Betriebsaufnahmebewilligung bzw. in der Erklärung festgelegt werden.

Zu § 120 Abs 2

Bei Anwendung dieser neu geschaffenen Ermächtigung wird wohl auch festzulegen sein, welche alle oder – welche – Teile der Flugwetterdienste (Wetterbeobachtung, Wetterüberwachung, Wetterwarnung, Wettervorhersage und/oder Beratungsdienste oder in Summe alles) an den betroffenen Flugfeldern vorzuhalten sind. Klärungsbedarf besteht aus unserer Sicht zur Frage, ob so benannte Wetterdienstleister für ihre Aufgaben an den Flugfeldern Vorleistungen, Daten etc der ACG benötigen werden und ob bzw. zu welchen Bedingungen ACG diese zur Verfügung stellen muss, insb. welche Kostenersätze oder Entgelte dafür zu leisten sind. Eine Subvention von Flugwetterdiensten an Flugfeldern aus den Flugsicherungs- Streckengebühren oder den An/Abfluggebühren an Flughäfen müsste jedenfalls ausgeschlossen werden.

Zu Z 129 und 130 (§ 122 Abs. 2 und 2a) – Entfall der Betriebsbewilligung für Flugsicherungsanlagen

Es soll im Sinne der Verwaltungsökonomie die Betriebsbewilligung für Flugsicherungsanlagen entfallen. Bisher wurden geringfügige Abweichungen zur Errichtungsbewilligung in der Betriebsbewilligungsverhandlung berücksichtigt und entsprechend genehmigt. Wie zukünftig mit solchen Abweichungen umzugehen ist, ist nicht geregelt. Werden diese mit der Fertigstellungsanzeige dem BMK mitgeteilt und gelten somit als genehmigt, wenn kein Einwand erfolgt oder stellen diese ein neues Projekt dar, welches bei der Behörde beantragt werden muss? Dies sollte klar gestellt werden.

Das einstufige Verfahren zeichnet aus, dass sowohl bei der Bewilligungsbehörde als auch beim Antragsteller (idR die ACG) der Aufwand für die Betriebsbewilligungsverhandlung entfällt und die Inbetriebnahme der Anlage ohne zeitliche Rücksicht auf die Verhandlung geplant werden kann. ACG wird aber zusätzliche Ressourcen vorhalten müssen, um die entfallende externe (behördliche) Überprüfung durch zusätzliche interne Qualitätssicherungsmaßnahmen sicherzustellen.

Zu § 122 – Aufnahme von Flugsicherungsanlagen in das ZLHR

Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 können auch Luftfahrthindernisse gemäß § 85 oder Objekte gemäß § 96b Abs. 3 sein. Diese Flugsicherungseinrichtungen sind dann ebenfalls als „aerodrome obstacles“ in Area 1 im Luftfahrthandbuch zu verlautbaren, womit eine Eintragung im ZLHR gemäß § 96b erforderlich wäre. Wir regen – des Zusammenhangs wegen gleich hier und nicht in Abschnitt III – an, auf diese Situation in § 122 explizit einzugehen, damit sichergestellt ist, dass auch hindernisspezifische Daten gesammelt und aufgenommen werden.

Textvorschlag:

§ 122. [...]

(8) Flugsicherungsanlagen, die zugleich Luftfahrthindernisse gemäß § 85 oder Objekte gemäß § 96b Abs. 3 sind, sind in das Zentrale Luftfahrthindernisregister aufzunehmen.

Zu Z 136 (§ 128 Abs. 3) – Laser inner/unterhalb Sicherheitszonen

Die bisher innerhalb und unterhalb von Sicherheitszonen verbotenen Laser sollen nunmehr erlaubt sein, wenn eine Bewilligung gemäß § 94 (Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung) vorliegt. Dies wird zu einem Anstieg der Zahl der § 94-Verfahren und der damit verbundenen Aufwände führen, je nach Zuständigkeit (vgl § 94 und die Stellungnahme oben zu den diesbzgl Änderungsplänen) beim BMK und/oder bei der ACG.

Zu Z 149 (§ 136 Abs. 4) – Melde- und Weiterleitungspflichten

Nach dem Entwurf soll die Frist zur Weiterleitung von Meldung von 72 Stunden auf 2 Werktage geändert, also über Wochenenden und Feiertage verlängert, an Werktagen jedoch verkürzt werden. Wir gehen davon aus, dass diese Änderung nur die Weiterleitungsaufgabe der ACG als zentrale Meldestelle (ZMS) betrifft, nicht jedoch die Meldepflichten der ACG-Mitarbeiter und der ACG nach Artikel 4 Abs. 7 und 8 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

Zu Z 154 (§ 140 Abs. 5) – Vertreter des BMK in Generalversammlungen und AR-Sitzungen

Der Entwurf führt die mit einer früheren LFG-Novelle entfallene Möglichkeit der Entsendung eines Vertreters/einer Vertreterin des BMK zur Generalversammlung und zu den Aufsichtsratssitzungen der ACG wieder ein.

Unzutreffend dürfte dabei aber die in den Erläuterungen angeführte Zweckbeschreibung „um die Eigentümerrechte der Republik Österreich bestmöglich ausüben zu können“ sein. Die Eigentümerrechte (Gesellschafterrechte) übt der Bund in der Generalversammlung ohnehin unmittelbar durch einen bevollmächtigten Vertreter aus; die Eigentümer/Gesellschafterrechte iZm dem Aufsichtsrat bestehen in der Ernennung und Abberufung der Aufsichtsratsmitglieder.

Bei der Neuregelung in § 140 Abs. 4 kann es sich – auch aus systematischen Gründen (§ 140 ist mit „Oberbehörde“ überschrieben und gehört zum 9. Teil (Behörden und besondere Verfahrensvorschriften) – daher nur um die Ausgestaltung der öffentlich-rechtlichen Aufsicht handeln.

Wir regen an, die Erläuterungen entsprechend nachzuschärfen.

Zu Z 160 (§ 140e) – Verlässlichkeit, fachliche Befähigung

Nachdem die VO (EU) Nr. 1178/2011, VO (EU) 2018/395 und VO (EU) 2018/1976 die Voraussetzungen zur Erlangung der jeweiligen Lizenzen und Genehmigungen nach herrschender Meinung abschließend regeln, bleiben die Bestimmungen zur Verlässlichkeit von Piloten bzw. Antragstellern im Wege des Anwendungsvorranges von Unionsrecht unangewendet. Lediglich in dem Bereich, der vom Unionsrecht ausgenommen ist (Anhang I zur VO [EU] 2018/1139), sind

diese Bestimmungen noch anzuwenden. Deshalb wird angeregt, die „mangelnde Verlässlichkeit“ durch die „mangelnde fachliche Befähigung“ zu ersetzen.

Textvorschlag:

*(1) Werden bei der Vollziehung luftfahrtrechtlicher Bestimmungen Tatsachen bekannt, die auf eine **mangelnde fachliche Befähigung** oder mangelnde flugmedizinische Tauglichkeit von Inhabern luftfahrtrechtlicher Berechtigungen oder Bewilligungen schließen lassen, ist die jeweilige Behörde verpflichtet, diese Informationen den für die Erteilung dieser Berechtigungen oder Bewilligungen zuständigen Behörden zu übermitteln, wenn dies zum Schutz lebenswichtiger Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person oder im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen ist.*

*(2) Werden bei der Vollziehung anderer als luftfahrtrechtlicher Bestimmungen Tatsachen bekannt, die auf eine **mangelnde fachliche Befähigung** oder mangelnde flugmedizinische Tauglichkeit von Inhabern luftfahrtrechtlicher Berechtigungen oder Bewilligungen schließen lassen, ist die jeweilige Behörde berechtigt, diese Informationen den für die Erteilung dieser Berechtigungen oder Bewilligungen zuständigen Behörden zu übermitteln, wenn dies zum Schutz lebenswichtiger Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person oder im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen ist.*

Zu Z 179 (§ 172a Abs. 4) – Veröffentlichung von Safety Information Bulletins

Der Zweck der neuen Regelung, wonach die zuständige nationale Behörde (unverbindliche) EASA-SIBs veröffentlichen kann, ist unklar und ergibt sich auch nicht aus den Erläuterungen; sie geben im Grunde nur den Entwurfstext wieder.

EASA SIBs sind auf der EASA Website für jedermann jederzeit abrufbar/zugänglich veröffentlicht. Schon bisher konnte auf der ACG Website darauf hingewiesen bzw. darauf verlinkt werden.

§ 172a regelt die Kundmachung (nicht: Veröffentlichung) in luftfahrtüblicher Weise. Die Bestimmung regelt damit eine spezielle Form der Promulgation von Rechtsvorschriften, auf die an verschiedenen Stellen des LFG verwiesen wird. (vgl etwa die §§ 3, 6 ff, 21, 120a, 121 uvam).

Die in § 172a angeführten Publikationsmittel (zB Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer, Luftfahrthandbuch Österreich, NOTAM) sind zwar überwiegend nach ihrem durch die ICAO-Vorgaben geregelten Zweck „nur“ Mittel zur Information der Luftfahrer über Bestehendes (Tatsachen oder auch bereits geltende Normen) und nicht Instrumente, mit denen Normen erst in Geltung gesetzt werden. § 172a weist diesen Publikationsmitteln aber eben diese geltungsverleihende Qualität eines Kundmachungsorgans im nationalen Normerzeugungsprozess zu.

Unklar ist, ob der neue Absatz 8 davon abweichend eine bloße Information bezweckt oder aber eine normative Inkraftsetzung. Im letzteren Fall wäre nicht nur der Begriff „veröffentlichen“ zumindest unscharf; vor allem aber stellten sich eine Reihe weitere Fragen wie etwa nach

- der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit einer Inkraftsetzung fremdsprachiger Normen und

- der Zulässigkeit verbindlicher nationaler Durchführungsnormen zu unmittelbar anwendbarem Unionsrecht (sofern sich die SIBs auf solche Unionsrecht beziehen).

Soll der Inhalt oder Teile des SIB allenfalls verbindlich gemacht werden (und dies unionsrechtlich zulässig sein), ist eine Umsetzung mit deutscher Übersetzung in einem dafür geeigneten Rechtsinstrument (zB BTA/BTH) schon jetzt möglich und wohl weiterhin angezeigt. Für eine bloße Information wäre zwar die Wiedergabe des Originals des EASA SIBs (in englischer Sprache) ausreichend. Ob eine solche als Service-Leistung anzusehend „doppelten Veröffentlichung“ in englischer Sprache (bei unveränderter Unverbindlichkeit des Inhaltes des SIBs) einer speziellen gesetzlichen Regelung bedarf, scheint fraglich.

Eine entsprechende Klarstellung im Gesetzestext – vielleicht an anderer Stelle als in § 172a LFG – wird daher angeregt.

Wird eine solche neue Regelung (wie und wo auch immer) vorgesehen, sollte auch überdacht werden, ob mit den SIBs das Auslangen gefunden wird oder nicht auch eine Ergänzung um weitere EASA-Veröffentlichungen sinnvoll ist, wie zB „Conflict Zone Information Bulletins“ (CZIBs) zu erweitern oder die Regelung ganz generell auf der Luftfahrtsicherheit dienende Publikationen der EASA zu beziehen.

III. Sonstige Anregungen

Bezeichnung des Bundesministers

Der Entwurf ersetzt an diversen Stellen die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch „Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“.

Wir regen an, dies durchgehend im gesamten LFG vorzusehen.

Ausstellung von Duplikaten

Im Vorfeld zur LFG-Novelle wurde bereits die Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Ausstellen von Duplikaten durch die Behörde, die im Übrigen auch nach ACGV zu vergebühren ist, vorgeschlagen. Diese wäre im Sinne des Legalitätsprinzips des Art 18 Abs. 1 B-VG bzw. aus Rechtssicherheitsgründen (vgl. KFG oder FSG) jedenfalls zweckmäßig.

Verlässlichkeit als Voraussetzung zur Erlangung einer Pilotenlizenz oder Genehmigung als Ausbildungsorganisation (§ 28 Abs 2, § 30 Abs 1 lit b, § 32, § 40 Abs 2 Z 1, § 44 Abs 2):

Nachdem die VO (EU) Nr. 1178/2011, VO (EU) 2018/395 und VO (EU) 2018/1976 die Voraussetzungen zur Erlangung der jeweiligen Lizenzen und Genehmigungen nach herrschender Meinung abschließend regeln, bleiben die Bestimmungen zur Verlässlichkeit von Piloten bzw. Antragstellern im Wege des Anwendungsvorranges von Unionsrecht unangewendet. Lediglich in dem Bereich, der vom Unionsrecht ausgenommen ist (Anhang I zur VO [EU] 2018/1139), sind diese Bestimmungen noch anzuwenden. Diesbezüglich wird deshalb angeregt, im Text dieser

Bestimmungen klarzustellen, dass diese nur dann Anwendung finden, sofern ein Sachverhalt nicht bereits unionsrechtlich geregelt ist.

Mindestalter von Zivilluftfahrern (§ 32)

Hier gibt es überwiegend Festlegungen im Unionsrecht, weshalb auf das oben zur Verlässlichkeit Ausgeführte verwiesen wird.

Ausbildung und Prüfung von Zivilluftfahrern (§§ 36 bis 39)

Hier gibt es überwiegend Festlegungen im Unionsrecht, weshalb auf das oben zur Verlässlichkeit Ausgeführte verwiesen wird.

Anregung zur Ergänzung des § 18 (risikobasierte Bewertung)

Im Zuge der Besprechungen mit dem BMK zur Änderung der ZLLV 2010 wurde das unterschiedliche Risiko bei Ein-, Überflügen, oder nur befristeten Bewilligungen, abhängig vom Gesamtgewicht des gegenständlichen Luftfahrzeuges, erörtert. Dies sollte durch eine entsprechende Ergänzung in § 18 berücksichtigt werden.

Textvorschlag:

§18 Abs 2

4. *Die Gleichwertigkeit ist jedenfalls bei Luftfahrzeugen über 5,7 t maximales Abfluggewicht bzw. bei einer mehrheitlichen Verwendung in Österreich sicherzustellen, bei kurzfristiger Verwendung in Österreich (Gast) bzw. bei bloßen Überflügen ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit unter Berücksichtigung des Risikos für die Sicherheit der Luftfahrt anzuwenden.*

Anregung Zusatznorm „Agent provocateur und mystery shopping“

Im Rahmen der Aufsichtsführung kann es zu begründeten Zweifeln kommen, ob offen durchgeführte Ermittlungstätigkeiten zur Feststellung des wahren Sachverhalts ausreichen. Die Einholung von Auskünften, eine Nachschau vor Ort und dergleichen führen oft zu keinen oder unrichtigen Ergebnissen, wenn die Behördenorgane offen als solche auftreten. Auskünfte werden verweigert oder nicht wahrheitsgemäß erteilt, Auskunftspflichten fehlen oder können nicht effektiviert werden, weil es gerade an der Feststellung (und Feststellbarkeit) des Sachverhalts mangelt, an die sie anknüpfen, oder die Behörde von konkreten Ereignissen, anlässlich derer Auskunftspflichten entstehen können, keine Kenntnis erlangt. Das gilt sowohl bei Vorliegen eines Verdachts als auch für routinemäßige oder stichprobenartige Überprüfungen, soweit solche aufsichtsrechtlich zulässig bzw. sogar erforderlich sind.

Eine praktisch relevante Fallgruppe betrifft die im Internet auf zahlreichen Websites angebotenen, offenkundig bzw. anzunehmender Weise gewerblichen Flüge, in denen die jeweiligen Websiteverantwortlichen entweder selbst Flüge anbieten und durchführen oder (als iWV Vermittler) von Dritten durchzuführende Flüge zwar anbieten, die dahinterstehenden Betreiber bzw. Beförderer aber zunächst nicht bekannt geben, und mindestens fraglich ist, ob die für solche Flüge

jeweils vorgesehenen flugbetrieblichen Voraussetzungen tatsächlich erfüllt sind. Mitunter werden dabei auch (behauptetermaßen) Selbstkostenflüge angeboten, ohne dass klar nachvollziehbar ist, ob es sich bei den finanziellen Leistungen der Passagiere tatsächlich nur um Selbstkosten handelt und/oder die für Selbstkostenflüge erlaubte Grenze von max. 6 Personen eingehalten wird.

Von einigen Websites erlangen die mit Aufsichtsaufgaben betrauten ACG-Mitarbeiter (Behördenorgane) aus eigenen Recherchen Kenntnis, viele werden aber den Behördenorganen auch von (konzessionierten) Mitbewerbern mitgeteilt, um Aufsichtsmaßnahmen der ACG auszulösen.

Ermittlungsschritte der ACG führen häufig nicht zu ausreichender Klärung. Die Anfragen der ACG sind damit nicht geeignet, eine rechtskonforme Vorgehensweise im Sinne des Schutzes der Fluggäste sicher zu stellen, eine entsprechende generalpräventive Wirkung zu entfalten und/oder Nachweise über etwaige Regelverstöße zu erlangen. Wirksam wäre nur eine Überführung *in flagranti*. Der Mangel an vorheriger Kenntnis, wann, wo und wohin die Flüge stattfinden, macht es den Behördenorganen aber praktisch unmöglich, zeitgerecht vor Ort tatsächlich einzuschreiten.

Hilfreich wäre es daher, wenn die Behördenorgane selbst im Internet – ohne Offenlegung ihrer Organeigenschaft – entsprechende Tickets kaufen oder Flüge buchen könnten, um die konkreten Flugdetails in Erfahrung zu bringen und dann in weiterer Folge vor Ort eine Überprüfung durchführen und die Einhaltung der Vorschriften überwachen könnten (Vorliegen eines Selbstkostenfluges, Berechtigung des Beförderers, Einhaltung der flugbetrieblichen Vorgaben etc.).

Unbeschadet der Einführung der neuen Bestimmung zum Verbot der öffentlichen Bewerbung von Selbstkostenflügen in § 102 Abs. 4 sowie mit § 141 Abs. 6 durch Bekanntgabe des Beförderers und der Erweiterung der Auskunftspflicht in § 141 Abs. 4, wäre zu einer effizienten behördlichen Aufsichtstätigkeit, insbesondere hinsichtlich Anbot und Durchführung von gewerblichem Personentransport, jedenfalls eine Rechtsgrundlage im LFG, welches dazu derzeit keine ausdrücklichen Regelungen zur Zulässigkeit oder Unzulässigkeit vorsieht, für die Tätigkeit der ACG-Behördenmitarbeiter als *agent provocateur* oder im *mystery shopping* zweckmäßig.

Klarstellung iVm § 171

Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung der LVwG erscheint es zweckmäßig, auf legislativer Ebene einer Praxis entgegenzuwirken, die nicht im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen sind und den praktischen luftfahrtrechtlichen Aufsichtstätigkeiten entgegenstehen.

So sollte klargestellt werden, dass auch die Polizei, insbesondere auf Ersuchen der ACG, befugt ist, entsprechende luftfahrtrechtliche Dokumente einzusehen. In der Praxis erfährt ACG sehr kurzfristig von möglicher Weise rechtswidrigen Flügen in den Bundesländern und hat organisatorisch nicht mehr die Möglichkeit, eigene Organe dorthin zu senden. Daher werden in derartigen Fällen regelmäßig Polizeiinspektionen ersucht, den Sachverhalt aufzunehmen und die Dokumente (Pilotenlizenzen, AOC, Eintragungsschein usw.) zumindest einzusehen oder zu fotografieren. Diese Zusammenarbeit hat sich in der Vergangenheit bewährt und wäre der Wegfall

dieser „Assistenzleistung“ in der Praxis ein Problem für eine wirksame Aufsicht. Die zuletzt erfolgte Judikatur (vgl Entscheidungen des LVwG Salzburg 405-4/685/1/5-2017 und 405-4/687/1/4-2017) steht einer effizienten Aufsicht jedenfalls entgegen weshalb angeregt wird, die bisher praktizierte Amtshilfe im Gesetz explizit zu ermöglichen.

Regelung der Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge gemäß Anhang I der VO (EU) 2018/1139 (ausgenommen UL)

Für Luftfahrzeugtypen, die von der Grundverordnung ausgenommen sind (Annex I) und hinsichtlich derer keine gesonderte Lizenz in den Verordnungen festgelegt wurde, können die EU Bestimmungen Anwendung finden, sofern von den zuständigen Behörden keine gesonderten Bestimmungen zur Einhaltung der Flugsicherheit, aufgrund des besonderen Charakters der Luftfahrzeuge (historisch, Amateurbau, Experimental) festgelegt wurden.
