

Vorblatt

Problem:

Mit der Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, wurden harmonisierte Regeln und Verfahren zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten festgelegt. Diese Richtlinie ist bis zum 30. April 2006 umzusetzen.

Lösung:

Schaffung eines Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, mit welchem die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden.

Inhalt:

Festlegung der national durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten im Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben.

Alternativen:

Auf Grund der Verpflichtung, die gemeinschaftsrechtliche Richtlinie umzusetzen, gibt es keine Alternativen zu der vorgeschlagenen Vorgangsweise.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen Luftfahrzeuge aus Drittstaaten und haben daher keinen Einfluss auf die Beschäftigung in Österreich. Auf den Wirtschaftsstandort Österreich sind Auswirkungen auf Grund etwaiger Flugverbote für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten nicht ganz auszuschließen. Diese Flugverbote gründen sich jedoch primär auf die unmittelbar anwendbare Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Finanzielle Auswirkungen:

Der voraussichtliche Gesamtaufwand für die durchzuführenden Vorfeldinspektionen wird auf Grund der durchschnittlichen Anzahl der auf österreichischen Flughäfen erfolgten Landungen von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten pro Woche und der sich daraus ergebenden durchschnittlichen Anzahl der durchzuführenden Vorfeldinspektionen mit 292 Manntagen pro Jahr kalkuliert. Dies entspricht 1,3 Mannjahren. Für die weitere Kalkulation wurde ein Prüforgan mittleren Alters, eingestuft in Gruppe 8 des ACG/KV II, zur Grundlage genommen.

In Kosten umgelegt bedeutet dies inklusive der Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Kosten für Nacht- und Feiertagsüberstunden einen Aufwand von rund 164 000 Euro pro Jahr. Der Sachaufwand für PKW, Ausstattung der befugten Organe, Hilfsmittel und Anmietung eines Arbeits- und Aufenthaltsraumes wird mit 15 000 Euro pro Jahr veranschlagt. Dies ergibt einen voraussichtlichen Aufwand von 179 000 Euro pro Jahr. Dieser Aufwand ist gemäß § 11 des ACG-Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu tragen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorgesehenen Regelungen soll die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.04.2004 S. 76, umgesetzt werden.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, sieht Regeln und Verfahren zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten vor. Mit diesen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihre auf Grund von Art. 16 des Abkommens über den zwischenstaatlichen Luftverkehr bestehende Befugnis zur Überprüfung von ausländischen Luftfahrzeugen, die auf ihren Flughäfen landen, harmonisiert ausüben. Die Erfassung von Informationen über gemeldete Mängel, die Durchführung von Überprüfungen von Luftfahrzeugen und deren Besatzung und schließlich die Vorschreibung von Sofortmaßnahmen bei Vorliegen einer Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt sollen innerhalb der Gemeinschaft möglichst einheitlich erfolgen, um eine lückenlose Reaktion auf Sicherheitsmängel zu erreichen. So kann gewährleistet werden, dass die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards nicht nur bei Luftfahrzeugen der Gemeinschaft, sondern auch bei Luftfahrzeugen aus Drittländern harmonisiert überprüft wird und somit ein weiterer Schritt zur Erreichung des Zieles eines einheitlichen hohen Niveaus der zivilen Luftverkehrssicherheit in Europa gesetzt wird.

Mit dem vorliegenden Gesetz soll die Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben in nationales Recht erfolgen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollen die vorgeschlagenen Bestimmungen nicht in ein bestehendes Gesetz eingefügt werden, sondern es soll ein eigenes Gesetz geschaffen werden.

Da sich das vorliegende Gesetzesvorhaben auf Luftfahrzeuge aus Drittstaaten bezieht, gibt es keinen Einfluss auf die Beschäftigung in Österreich. Auf den Wirtschaftsstandort Österreich sind Auswirkungen auf Grund etwaiger Flugverbote für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten nicht ganz auszuschließen. Diese Flugverbote gründen sich jedoch primär auf die unmittelbar anwendbare Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Zu den finanziellen Auswirkungen ist anzumerken, dass der voraussichtlicher Gesamtaufwand für die durchzuführenden Vorfeldinspektionen 292 Manntage ergibt. Dies entspricht 1,3 Mannjahren. Für die weitere Kalkulation wurde ein Prüforgang mittleren Alters, eingestuft in Gruppe 8 des ACG/KV II zur Grundlage genommen. In Kosten umgelegt bedeutet dies inklusive der Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Kosten für Nacht- und Feiertagsüberstunden einen Aufwand von rund 164 000 Euro pro Jahr. Der Sachaufwand für PKW, Ausstattung der befugten Organe, Hilfsmittel und Anmietung eines Arbeits- und Aufenthaltsraumes wird mit 15 000 Euro pro Jahr veranschlagt. Dies ergibt einen voraussichtlichen Aufwand von 179 000 Euro pro Jahr.

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 wird die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.04.2004 S. 76, CELEX- Nr.: 32004L0036, umgesetzt.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Mit dieser Bestimmung soll der Geltungsbereich des vorliegenden Gesetzes festgelegt werden. Dieser Geltungsbereich richtet sich nach dem Anwendungsbereich der RL 2004/36/EG (vgl. Art. 1 Abs. 3 der RL).

Im Abs. 3 soll darauf hingewiesen werden, dass anderer Regelungen, welche Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf Luftfahrzeuge aus Drittländern normieren, unberührt bleiben. Bei diesen Regelungen handelt es sich insbesondere um § 171 des Luftfahrtgesetzes sowie um § 63 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005, in welchem die technische Sicherheitsaufsicht über ausländisch registrierte Luftfahrzeuge normiert ist.

Zu § 2:

In der Z 1 soll der Begriff „Luftfahrzeug aus Drittstaaten“ näher definiert werden. Dies sind jene Luftfahrzeuge, die weder in einem Mitgliedstaat des EWR noch in der Schweiz registriert sind und auch nicht der Aufsicht dieser Länder unterliegen. Gemäß Art. 83 bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt können nämlich durch Übereinkunft die Funktionen und Aufgaben des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist (das ist insbesondere die Überwachung der (weiter bestehenden) Lufttüchtigkeit

des Luftfahrzeuges), an einen anderen Staat übertragen werden. Das betreffende Luftfahrzeug ist dann gleich wie ein in diesem Staat registriertes Luftfahrzeug zu behandeln.

Die „internationalen Sicherheitsstandards“ sind gemäß Z 4 jene Sicherheitsstandards, die gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (sog. Chicago Convention) und dessen Anhänge (sog. Annexe) festgelegt sind. Diese Standards sind für alle Mitgliedstaaten der Chicago Convention maßgeblich und von diesen auf unterschiedliche Weise umgesetzt worden. Abweichungen von diesen Standards müssen notifiziert werden. Diese Standards sollen der Maßstab für die Überprüfungen der Luftfahrzeuge im Sinne des vorliegenden Gesetzes sein.

Zu § 3:

Zuständige Behörde zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes soll die Austro Control GmbH sein. Es handelt sich dabei aber größtenteils nicht um die Übertragung von neuen Aufgaben, da auch bisher die Überprüfung ausländisch registrierter Luftfahrzeuge, die im österreichischen Hoheitsgebiet betrieben werden, im Zuständigkeitsbereich der Austro Control GmbH gelegen ist (vgl. § 21 Abs. 1 Z 8 des Luftfahrtgesetzes und § 63 ZLLV 2005). Die von der Austro Control GmbH zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen ermächtigten Organe sollen eine ihren Aufgaben entsprechende Schulung absolviert haben.

Zu § 4:

In dieser Bestimmung soll in Umsetzung des Art. 3 der RL dargelegt werden, welche sicherheitsrelevanten Informationen von der zuständigen Behörde standardmäßig festzuhalten sind. Dies sind vor allem jene Informationen, die auf Grund von Meldungen gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes oder auf Grund von Vorfeldinspektionen bekannt geworden sind.

Zu § 5:

Mit dieser Bestimmung soll die Durchführung der Vorfeldinspektionen geregelt werden. So soll in Umsetzung des Art. 4 der RL zum einen festgelegt werden, wann diese Überprüfungen von der zuständigen Behörde zu veranlassen sind. Zum anderen soll der Umfang der Inspektionen und die einzuhaltende Vorgangsweise normiert werden.

Zu § 6:

In dieser Bestimmung sollen die Befugnisse der ermächtigten Organe festgelegt werden. So dürfen diese den Zutritt zum Luftfahrzeug sowie die Vorlage aller mitgeführten Urkunden und Lizenzen verlangen. Weiters dürfen sie den Zutritt zu allen Räumlichkeiten des Flughafens, in welchen die zu überprüfenden Luftfahrzeuge abgestellt oder instand gehalten oder die relevanten Instandhaltungsdokumente aufbewahrt werden, verlangen.

Die im Abs. 3 enthaltene Verpflichtung des Flugplatzhalters, Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen, ergibt sich aus der Tatsache, dass Vor- und Nacharbeiten vor Ort möglich und bei einem Einsatz mehrere Vorfeldinspektionen durchführbar sein sollen.

Zu § 7:

In den Abs. 1 bis 3 soll die Vorgangsweise bei Vorliegen einer akuten Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden. So ist der Halter des Luftfahrzeuges vom befugten Organ aufzufordern, vor dem Abflug alle erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung nachweislich zu veranlassen. Wird dieser Aufforderung nicht nachgekommen, dann ist die Durchführung des Fluges zu verbieten. Darüber sind der Registerstaat und der Staat, der die Aufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, unverzüglich in Kenntnis zu setzen und um eine Stellungnahme zu ersuchen, da diese ihre Verantwortung als „State of Register“ bzw. „State of Operator“ wahrnehmen müssen. Die Verfahrensbestimmungen des AVG bleiben von den Bestimmungen des Abs. 1 und 2 unberührt. Der für den Fall einer erforderlichen Durchsetzung des Flugverbotes erfolgte Verweis auf § 171 Abs. 2 bis 5 ist zur Regelung des vorliegenden Gegenstandes unbedingt erforderlich, um im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt möglichst effizient und rasch vorgehen zu können.

Im Abs. 4 soll auf Grund des engen Zusammenhanges mit der RL 2004/36/EG auch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 berücksichtigt werden. Diese Verordnung ist die Grundlage zur Erstellung der sog. „Black Lists“. Es soll explizit klargestellt werden, dass – unbeschadet anderer Bestimmungen - bei Vorliegen jener Umstände, die gemäß dem Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu einer gänzlichen oder teilweisen Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens aus einem Drittstaat zu führen haben, ein Antrag auf Erteilung einer Flugplanbewilligung gemäß den §§ 10 und 11 BGzLV abzuweisen oder mit Auflagen zu erteilen ist oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen sind. Weiters sind auch Anträge eines Inhabers eines nationalen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses auf Genehmigung des Leasing von Luftfahrzeugen des betroffenen Drittlands-Luftfahrtunternehmens abzuweisen oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen. Ist keinerlei Genehmigung zum Betrieb des Luftfahrtunternehmens aus einem

Drittstaat von und nach Österreich erforderlich, dann ist der Einflug gemäß § 171 des Luftfahrtgesetzes zu verweigern.

Zu § 8:

Um den vorliegenden speziellen Fall eines im Ausland ansässigen Adressaten behördliche Anordnungen, die unverzüglich rechtswirksam werden müssen, berücksichtigen zu können, soll eine Zustellungsbevollmächtigung ex lege normiert werden. So sollen die mündliche Verkündung und gegebenenfalls schriftliche Ausfolgung der behördlichen Anordnungen gemäß § 7 rechtswirksam an den verantwortlichen Piloten oder einen Vertreter des Luftfahrzeughalters erfolgen können. Dies stellt eine zur Regelung des vorliegenden Gegenstandes unbedingt erforderliche abweichende Bestimmung zum AVG dar.

Zu § 9:

Mit dieser Bestimmung soll der Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten des EWR, der Schweiz und der EASA sowie der Europäischen Kommission geregelt werden. Diese Bestimmung folgt den Vorgaben des Art. 5 der RL 2004/36/EG. Die Art und Weise dieses Informationsaustausches ist gemäß Art. 8 der RL durch Verordnung der Europäischen Kommission festzulegen. Die zuständige Behörde hat sich bei Durchführung des Informationsaustausches an dieses Verfahren zu halten. Die bei der zuständigen Behörde eingelangten Informationen und Daten dürfen von dieser nur für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt verwendet werden. Auf Anfrage soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und zuständige Aufsichtsbehörde Bericht über die gemäß diesem Bundesgesetz von der zuständigen Behörde getroffenen Maßnahmen und die vorhandenen sicherheitsrelevanten Daten erstattet werden.