

Vorblatt

Problem:

Die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den „Einheitlichen Europäischen Luftraum – Single European Sky (SES)“ müssen in nationales Recht implementiert werden. So müssen insbesondere die begleitenden und durchführenden Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden. Abgesehen davon sind einige Anpassungen an Erfordernisse der Vollziehungspraxis, z.B. im Bereich der Militärluftfahrt und der Luftfahrthindernisse, sowie Verwaltungsvereinfachungen insbesondere bei Zivilflugplatz-Bewilligungen durchzuführen.

Ziel:

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

Lösung:

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

Inhalt:

Neben redaktionellen Änderungen sollen die Bestimmungen über die Flugsicherung komplett neu gefasst werden sowie andere Bestimmungen, insbesondere im Bereich der Militärluftfahrt, der Luftfahrthindernisse und der Zivilflugplatz-Bewilligungen, 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. Die wenigen neuen Genehmigungsverpflichtungen führen zu einer gegenüber der bisherigen Rechtslage kaum erhöhten Verwaltungstätigkeit.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen

• Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Mit den geplanten neuen Bestimmungen im Bereich der Flugsicherung soll im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht durch die Vereinheitlichung der Anforderungen für die Durchführung der Flugsicherung sowie deren Interoperabilität eine effizientere Nutzung des Luftraumes erreicht werden. Weiters soll durch die geplanten Verwaltungsvereinfachungen insbesondere im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligungen eine Entlastung erfolgen. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und deren Wettbewerbsfähigkeit sowie die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

• Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen verursacht - durch die Verwaltungsvereinfachungen im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligung wird vielmehr eine Entlastung für die Zivilflugplatzhalter erzielt.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorgesehenen Regelungen sollen begleitende und durchführende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, geschaffen werden. Abgesehen davon soll die Umsetzung der Richtlinie 2003/105/EG zur Änderung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen und der Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz erfolgen, sowie die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität erforderliche Durchsetzungsstelle eingerichtet werden.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Zweidrittelmehrheit im Nationalrat gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG im Hinblick auf § 169 Abs. 5 und § 173 Abs. 29 des Entwurfes.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Zur Gewährleistung eines einheitlich hohen Sicherheitsniveaus des Luftverkehrs innerhalb der Gemeinschaft gehört auch die sichere und reibungslose Durchführung der Flugsicherung. Aus diesem Grund hat die Gemeinschaft einen „einheitlichen europäischen Luftraum“ mit dem Ziel der Angleichung der Anforderungen an die Flugsicherungsdienstleister und die nationalen Aufsichtsbehörden sowie der einheitlichen Ordnung und Nutzung des Luftraumes und der Interoperabilität des Flugverkehrsmanagementnetzes geschaffen. Diese gemeinsamen Regelungen finden sich in

- der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung

sowie in den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten.

Zu diesen unmittelbar anzuwendenden gemeinschaftsrechtlichen Regelungen sollen nunmehr die begleitenden nationalen Bestimmungen geschaffen werden. So sollen insbesondere die nationale Aufsichtsbehörde sowie der Flugsicherungsdienstleister auf ausschließlicher Basis gemäß Art. 8 der Flugsicherungsdienste-Verordnung benannt werden. Weiters sollen die Grundlagen für die flexible Nutzung des Luftraumes im Hinblick auf Luftraumreservierungen für die militärische Nutzung geregelt werden. Schließlich sollen – soweit dies in den oben genannten EU-Verordnungen vorgesehen ist – ausführende Verfahrensregelungen erlassen werden.

Abgesehen von den Regelungen im Bereich der Flugsicherung sollen mit dem vorgeschlagenen Entwurf Anpassungen und Klarstellungen insbesondere im Bereich der Luftfahrthindernisse erfolgen. So soll nicht zuletzt die Möglichkeit der Festlegung von nachträglichen Auflagen (insbesondere Kennzeichnungsmaßnahmen) festgelegt werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Weiters sollen einige Anpassungen im Bereich der Militärluftfahrt erfolgen, um insbesondere den Erfordernissen der heutigen militärischen Luftfahrt und dem Stand der internationalen Kooperation z.B. im technischen Bereich gerecht zu werden.

Die übrigen vorgeschlagenen Änderungen führen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – zu keinen inhaltlichen Änderungen, sondern sollen lediglich Unklarheiten ausräumen. Die wenigen inhaltlichen Änderungen sollen zu einer Verwaltungsvereinfachung, z.B. im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligungen, führen.

Bezüglich der Auswirkungen der vorliegenden Novelle ist hinsichtlich der Beschäftigung und des Wirtschaftsstandortes Österreich anzumerken, dass durch die neuen Bestimmungen im Bereich der Flugsicherung im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht auf Grund der Vereinheitlichung der Anforderungen für die Durchführung der Flugsicherung sowie deren Interoperabilität eine effizientere Nutzung des Luftraumes erreicht werden kann. Weiters soll durch die geplanten Verwaltungsvereinfachungen insbesondere im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligungen eine Entlastung erfolgen. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und deren Wettbewerbsfähigkeit sowie die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

Auf die Verwaltungslasten für Unternehmen werden keine wesentlichen Auswirkungen verursacht, durch die Verwaltungsvereinfachungen im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligung wird vielmehr eine Entlastung für die Zivilflugplatzhalter erzielt.

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. Die wenigen neuen Genehmigungsverpflichtungen führen zu einer gegenüber der bisherigen Rechtslage kaum erhöhten Verwaltungstätigkeit.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 1 („Bundesverfassung“) und Z 2 („äußere Angelegenheiten“) sowie aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 („Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt“) des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Mit diesem Bundesgesetz sollen begleitende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 1 (CELEX-Nr.: 32004R0549), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10 (CELEX-Nr.: 32004R0550), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 20 (CELEX-Nr.: 32004R0551), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 26 (CELEX-Nr.: 32004R0552), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung, ABl. Nr. L 342 vom 24.12.2005 S. 20 (CELEX-Nr.: 32005R2150) sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, ABl. Nr. L 341 vom 7.12.2006 S. 3 (CELEX-Nr.: 32006R1794) und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, ABl. Nr. L 335 vom 21.12.2005 S. 13 (CELEX-Nr.: 32005R2096) geschaffen werden.

Abgesehen davon soll die Umsetzung der Richtlinie 2003/105/EG zur Änderung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 345 vom 31.12.2003 S. 97, CELEX-Nr.: 32003L0105, und der Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22, CELEX-Nr.: 32006L0023, erfolgen sowie die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. Nr. L 204 vom 26.7.2006 S. 1, CELEX-Nr.: 32006R1107, erforderliche Durchsetzungsstelle geschaffen werden.

In den Z 74 und 78 sind Verfassungsbestimmungen enthalten. Diese können gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG vom Nationalrat nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen beschlossen werden.

Besonderer Teil

Zu Z 1:

Da die Abkürzung „LFG“ zwar im allgemeinen Sprach- und Schriftgebrauch üblich ist, jedoch bisher im Titel des Luftfahrtgesetzes nicht genannt worden ist, soll eine diesbezügliche Anpassung erfolgen.

Zu Z 2 und 3:

In vielen Paragraphen, die seit der Stammfassung nicht oder nur teilweise geändert worden sind, ist die Paragraphenbezeichnung noch – wie früher üblich – in der Überschrift angeführt. Um eine Einheitlichkeit mit den neuen Bestimmungen und eine Übereinstimmung mit den Legistischen Richtlinien 1990 herzustellen, sollen diese Paragraphenbezeichnung in den Überschriften entfallen und stattdessen dem Text vorangestellt werden. Ebenso sollen die Punkte am Ende der Paragraphenüberschriften entfallen.

Zu Z 4 (§ 3 Abs. 1):

Im Hinblick auf die europarechtlichen Vorgaben des „Single European Sky“ und auf andere internationale Vereinbarungen, wonach die Überwachung des Luftraumes nicht mehr zwingend von der Austro Control GmbH durchgeführt werden muss, soll die explizite Erwähnung der Austro Control GmbH in dieser Bestimmung gestrichen werden.

Zu Z 5 (§ 4 Abs. 1):

Aus Gründen der Sachlichkeit soll nicht nur der Durchflug, sondern auch der Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen und der Betrieb von Luftfahrtgerät zur Wahrung öffentlicher Interessen in bestimmten Lufträumen beschränkt werden können.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 4 lit. c):

Im Einklang mit Abs. 4 lit. b soll vom Bundesminister für Landesverteidigung ein Luftraumbeschränkungsgebiet nicht nur dann festgelegt werden können, wenn dies zur Durchführung eines Einsatzes gemäß § 2 lit. b des Wehrgesetzes 2001 erforderlich ist, sondern auch, wenn dies für einen Einsatz gemäß § 2 lit. a des Wehrgesetzes 2001 notwendig ist.

Zu Z 7 (§ 5 Abs. 5):

Für den Fall eines vom Bundesminister für Landesverteidigung normierten Luftraumbeschränkungsgebietes soll hinsichtlich des zivilen Flugverkehrs festgelegt werden können, ob und auf welche Art und Weise der Ein-, Aus- und Durchflug von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der jeweils zuständigen militärischen Organe unterliegt.

Zu Z 8 (§ 11 Abs. 2):

Die bisherige Definition des österreichischen Militärluftfahrzeuges, die ausschließlich auf das Kennzeichen des Luftfahrzeuges abgestellt hat, greift im Lichte des Art. 3 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949 idgF, zu kurz. Gemäß Art. 3 AIZ ist nämlich nicht die Kennzeichnung, sondern vielmehr die Art der Verwendung eines Luftfahrzeuges wesentlich. Es sollen daher alle Luftfahrzeuge, die im Dienste des Bundesheeres (z.B. auch im Wege des Anmietens eines Zivilluftfahrzeuges) eingesetzt werden - unabhängig von deren Kennzeichnung - als (österreichisches) Militärluftfahrzeug gelten.

Zu Z 9 und 10 (§ 15 Abs. 3, 5 und 6):

Mit dieser Änderung soll zum einen klargestellt werden, dass jedes von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen - sowohl im Inland als auch im Ausland - betriebene Luftfahrzeug nach 12 bzw. 24 Monaten in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden muss. Dies erscheint aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar, da nur auf diese Art und Weise die von den österreichischen Luftfahrtbehörden auf Grund internationaler Verpflichtungen durchzuführende Aufsicht sichergestellt werden kann.

Zum anderen soll verhindert werden, dass durch einen Halterwechsel oder die Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, die Fristen gemäß Abs. 3 und 4 erneut zu laufen beginnen. Es soll somit einer missbräuchlichen Verlängerung der Fristen begegnet werden.

Eine Ausnahme von den in den Abs. 3 bis 5 geregelten Grundsätzen soll es jedoch im Falle einer Vereinbarung gemäß § 24b auf der Grundlage von Art. 83bis AIZ geben, da während der Geltungsdauer einer derartigen Vereinbarung die Aufsicht einer österreichischen Behörde über das ausländisch registrierte Luftfahrzeug gegeben ist.

Keiner besonderen Regelung bedarf der Fall einer bloßen Änderung des Kennzeichens des Luftfahrzeuges. Mangels Tatbestandsmäßigkeit ändert der Kennzeichenwechsel nichts am Fristenlauf und der Pflicht zur Registereintragung.

Zu Z 11 und 12 (§ 16 Abs. 1 und 2):

Mit diesen Änderungen soll einerseits in Entsprechung des Bestimmtheitsgebotes gemäß Art. 18 B-VG explizit dargelegt werden, welche Angaben im Luftfahrzeugregister einzutragen sind (Abs. 1). Zum anderen soll der Abs. 2 hinsichtlich der juristischen Personen an Art. 48 EGV angepasst werden. Dies ist notwendig, da auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 auch sog. Gemeinschaftsgesellschaften einen Anspruch auf Eintragung in das österreichische Luftfahrzeugregister haben.

Zu Z 13 (§ 18 Abs. 2):

Da insbesondere auf Grund unmittelbar anzuwendenden Gemeinschaftsrechts nicht nur „österreichische“ Bestimmungen für die Beurteilung der Gleichwertigkeit relevant sind, soll der umfassendere Begriff „in Österreich anwendbare“ Bestimmungen verwendet werden.

Zu Z 14 (§ 21 Abs. 2):

Diese Bestimmung soll hinsichtlich ihres Regelungsumfanges an die Erfordernisse der heutigen militärischen Luftfahrt und dem Stand der internationalen Kooperation im technischen Bereich, insbesondere bei der Instandhaltung von Militärluftfahrzeugen, angepasst werden.

Zu Z 15 (§ 24):

Diese Bestimmung soll analog zu § 23 geändert werden, da militärisches Luftfahrtgerät eine der Technologien der Zukunft darstellt.

Zu Z 18 (§ 24a Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll darauf Bedacht genommen werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 mit Wirkung vom 8. April 2008 durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2006 aufgehoben wurde.

Zu Z 19 (§ 24b):

Mit dieser Bestimmung sollen die begleitenden Regelungen zum unmittelbar geltenden Art. 83bis AIZ normiert werden. Mit Art. 83bis AIZ wird eine Abweichung vom Grundsatz der Verantwortlichkeit des jeweiligen Registerstaates für die Aufsicht über die aufrechte Lufttüchtigkeit der im Register eingetragenen Luftfahrzeuge ermöglicht. So kann diese Verantwortung mittels Vereinbarung vom Registerstaat an jenen Staat übertragen werden, in dessen Gebiet der Luftfahrzeughalter seinen Hauptgeschäfts- oder –wohnsitz hat.

Mit dem neuen § 24b sollen nunmehr die näheren Voraussetzungen zum Abschluss dieser Vereinbarungen festgelegt werden. So können mit anderen Vertragsstaaten des AIZ grundlegende Rahmenvereinbarungen abgeschlossen werden. Die ausführenden Vereinbarungen, die sich konkret auf die einzelnen von der Übertragung der Aufgaben gemäß Art. 83bis AIZ betroffenen Luftfahrzeuge beziehen, sollen sodann jeweils als Anhang zu den Rahmenverträgen abgeschlossen werden. Daneben können ohne Vorliegen eines Rahmenvertrages auch Einzelvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden abgeschlossen werden (Abs. 5).

Die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt einzuhaltenden Bedingungen für den Abschluss der gegenständlichen Vereinbarungen sollen insbesondere im Abs. 2 festgelegt werden.

Sollen auf Grund dieser Vereinbarungen Aufgaben auf die Republik Österreich übertragen werden, soll die Austro Control GmbH die zuständige Behörde zur Wahrnehmung dieser Aufgaben sein. Diese Zuständigkeitsregelung ergibt sich auf Grund der Tatsache, dass in Österreich die Austro Control GmbH mit der Wahrnehmung der Aufgaben des Registerstaates betraut ist und daher aus Gründen der Sachlichkeit auch die gemäß Art. 83bis AIZ übertragenen Aufgaben von der Austro Control GmbH wahrgenommen werden sollen.

Zu Z 20 (§ 34 Abs. 1):

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung des § 34 Abs. 1 soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit gegeben werden, mit Verordnung vorzusehen, dass in bestimmten Fällen von der Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes an die zuständige Behörde abgesehen werden kann. So kann es im Sinne der Verwaltungsvereinfachung und auch des Datenschutzes (flugmedizinische Berichte beinhalten notwendigerweise sensible Daten) sinnvoll sein, dass die flugmedizinische Stelle nicht bei jeder einzelnen Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses einen Bericht übermittelt. Um die Erreichung der in § 33 Abs. 4 genannten Ziele sicherzustellen, könnten nämlich auch Berichte stichprobenweise oder bei begründeten Anlässen zur Überprüfung im Einzelfall angefordert werden. In den Fällen, in denen dies nicht geschieht, verbliebe die Dokumentation über die durchgeführte Untersuchung somit gänzlich bei der flugmedizinischen Stelle.

Zu Z 21 und 22 (§ 34 Abs. 3 und 4):

Mit der vorgesehenen Ergänzung von § 34 Abs. 3 und Abs. 4 ist keine inhaltliche Änderung im Vergleich zur geltenden Rechtslage verbunden. Es soll aus Gründen der Rechtssicherheit jedoch ausdrücklich klargestellt werden, dass kein Rechtsanspruch auf Autorisierung einer flugmedizinischen Stelle besteht. Mit dieser Klarstellung wird auch auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu den fliegerärztlichen Sachverständigen – diese gelten seit dem Jahr 2006 als flugmedizinische Stellen – Bedacht genommen (vgl. VwSlg 12536 A/1987). Gemäß dieser Judikatur bestand weder ein Rechtsanspruch noch ein rechtliches Interesse eines Antragstellers, zum fliegerärztlichen Sachverständigen bestellt zu werden.

Zu Z 23 (§ 39):

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 39 soll den durch die Implementierung der JAR-FCL Regelwerke in Österreich geänderten Verhältnissen Rechnung getragen werden.

Im Abs. 1 soll klargestellt werden, dass eine Prüfungstaxe nur dann zu entrichten ist, wenn die Prüfung durch eine Prüfungskommission oder die zuständige Behörde durchgeführt wird. Bei Durchführung der Prüfung durch eine Zivilluftfahrerschule (was die Bestimmungen der JAR-FCL in einigen Fällen vorsehen) erscheint die Einhebung einer Prüfungstaxe durch die zuständige Behörde als nicht gerechtfertigt.

Gemäß Abs. 2 sollen nur noch Mitglieder von Prüfungskommissionen Anspruch auf eine Prüfervergütung haben, bei Einzelprüfern gemäß § 37 Abs. 2 (diese sind im Wesentlichen die praktische Prüfer gemäß JAR-FCL) hingegen soll der Anspruch entfallen. Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung soll stattdessen – wie in den meisten europäischen Ländern – eine Abgeltung der Prüfertätigkeit direkt durch den Geprüften erfolgen. Dies ist auch durch die Erfahrungen seit Einführung der JAR-FCL Regelwerke in

Österreich gerechtfertigt, die gezeigt hat, dass Einzelprüfer gemäß JAR-FCL keine Prüfervergütungen bei der Austro Control GmbH in Rechnung gestellt haben.

Zu den Z 26 und 28 (§ 57 und § 62 Abs. 1):

Diese Bestimmungen sollen klarer formuliert werden.

Zu Z 27 (§ 57a):

Mit dieser Änderung soll darauf Bedacht genommen werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 mit Wirkung vom 8. April 2008 durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2006 aufgehoben wurde.

Zu Z 29 (§ 62 Abs. 4):

Mit dieser Erweiterung des Abs. 4 soll gewährleistet werden, dass im Falle einer Sicherheitszone eines Militärflugplatzes, der im Rahmen eines zivilen internationalen Flugverkehrs mitbenützt wird, die Bewilligung gemäß § 94 vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt wird.

Weiters sollen die Bestimmungen über die Durchsetzungsstelle gemäß § 139a Abs. 2 (siehe die Z 66) auch für Inhaber einer Mitbenutzungsbewilligung gemäß § 62 Abs. 3 anwendbar sein.

Zu Z 30 (§ 68 Abs. 1):

Mit diesen Umformulierungen soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Z 31 (§ 70 Abs. 4):

Es soll eine Anpassung der Zitierung an die aktuelle Fassung des AVG erfolgen.

Zu Z 32 (§ 71 Abs. 3):

Diese neue Bestimmung soll eine Verwaltungsvereinfachung für den Fall eines bloßen Wechsels in der Person des Zivilflugplatzhalters unter Beibehaltung des bestehenden bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ermöglichen. So sollen diesfalls von der zuständigen Behörde nur die persönlichen Voraussetzungen des Antragstellers geprüft werden müssen. Entsprechen diese den gesetzlichen Vorgaben, dann kann die zuständige Behörde die Zivilflugplatz-Bewilligung ohne weitere Prüfung gemäß § 71 Abs. 1 und 2 im bisher bestehenden Betriebsumfang erteilen.

Zu Z 33 (§ 72 Abs. 2):

In dieser Bestimmung soll unter Bedachtnahme auf Art. 48 EG-V eine explizite Regelung bezüglich juristischer Personen aufgenommen werden.

Zu Z 34 (§ 78 Abs. 1):

Mit diesen Umformulierungen soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Z 35 (§ 80a):

Mit dieser Änderung soll auf die Novelle der „Seveso-II-Richtlinie“ Bedacht genommen werden, wobei das grundsätzliche Konzept der Verweisung auf die entsprechenden Bestimmungen in der GewO unverändert bleiben soll. Die notwendigen Adaptierungen dieser Bestimmungen soll in Abs. 1 erfolgen (vgl. die Z 1 bis 3).

Zu Z 36 (§ 86):

Mit der Umformulierung des Abs. 1 soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Im Abs. 2 soll darauf Bedacht genommen werden, dass im Falle von Instrumentflugbetrieb auf einem Flugfeld aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt eine Sicherheitszone ebenfalls zwingend erforderlich ist.

Zu Z 37 (§ 89):

Neben den bereits bestehenden Kundmachungsvorschriften soll im Sinne eines erleichterten Informationszuganges festgelegt werden, dass die Sicherheitszonen-Verordnung auch in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen ist.

Zu Z 38 (§ 91):

Mit diesen Umformulierungen soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Z 39 (§ 91a Abs. 7):

Aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt soll die bisher im Abs. 7 für sämtliche zeitlich befristete Errichtungen von Seil- und Drahtverspannungen für land- und forstwirtschaftliche Bringungen normierte Ausnahme insbesondere von der Kennzeichnungsverpflichtung nur mehr für den Fall der Errichtung dieser Anlagen im Katastrophenfall zur raschen Aufarbeitung von Schadholz gelten. Diese Einschränkung der Ausnahme ist vor allem darin begründet, dass gerade zeitlich befristete Seil- und Drahtverspannungen eine Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt sein können und daher grundsätzlich ebenfalls der luftfahrtbehördlichen Entscheidungsbefugnis unterliegen müssen.

Zu Z 40 (§ 91c):

Die bisherigen Anzeigeverpflichtungen gemäß § 91c sollen erweitert werden, um zum einen die Evidenzhaltung der Luftfahrthindernis-Verzeichnisse zu erleichtern und deren Aktualität zu erhöhen und zum anderen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Informationen über Störungen oder Ausfälle von Luftfahrthindernis-Kennzeichnungen zu erhalten.

Zu Z 41 (§ 92 Abs. 2 und 3):

Mit diesen Änderungen soll zum einen darauf Bedacht genommen werden, dass auch Abänderungen eines bestehenden Luftfahrthindernisses einer Ausnahmegewilligung bedürfen, wobei die vom Eigentümer veranlasste Entfernung des Hindernisses nicht als Abänderung im Sinne dieser Bestimmung gilt (vgl. aber die Anzeigepflicht gemäß § 91c Abs. 2 – siehe die Z 40). Zum anderen soll im Abs. 3 klargestellt werden, dass eine allfällig behördlich angeordnete Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Eigentümer auf dessen Kosten zu erfolgen hat. Generell ist zu dieser Bestimmung zu betonen, dass eine Ausnahmegewilligung nur erteilt werden darf, wenn die Sicherheit der Luftfahrt durch das Luftfahrthindernis nicht gefährdet wird. Kann diese Bedingung auch durch die Festlegung von Auflagen – insbesondere Kennzeichnungsmaßnahmen – nicht erreicht werden, dann ist die Ausnahmegewilligung jedenfalls zu versagen.

Zu Z 42 (§ 94):

In dieser Bestimmung soll nunmehr berücksichtigt werden, dass durch optische oder elektrische Störwirkungen auch eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Lufttraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt (Radaranlagen, Bodenanlagen für die Funknavigation sowie Befeuerungsanlagen einschließlich der Hindernisbefeuerung) verursacht werden könnte. Für den Fall, dass eine Beeinträchtigung ausschließlich dieser Anlagen zu gewärtigen ist, soll der Bewilligungsantrag von der ACG dem Bundesminister für Landesverteidigung zur Entscheidung weitergeleitet werden.

Zu Z 43 (§ 95):

Mit der neuen Formulierung im Abs. 1 soll – ohne inhaltliche Änderung zur bisherigen Rechtslage – klargestellt werden, dass allfällige Kennzeichnungen eines Luftfahrthindernisses ausschließlich gemäß den diesbezüglichen Auflagen in der Ausnahmegewilligung gemäß § 86 bzw. § 91 vorzunehmen sind. Weiters soll, ebenfalls ohne inhaltliche Änderung zur bisherigen Rechtslage, explizit klargestellt werden, dass die seit dem 1. Juli 1994 im Luftfahrtgesetz normierte Verpflichtung der Hinderniseigentümer, die Kennzeichnungen auf ihre Kosten vorzunehmen und instand zu halten, auch bezüglich jener Hindernisse gilt, die vor diesem Zeitpunkt errichtet worden sind. Allfällig entgegenstehende diesbezügliche Festlegungen in Ausnahmegewilligungsbescheiden sind nicht mehr anzuwenden.

Die Bestimmung des Abs. 2 soll im Sinne des Willens des historischen Gesetzgebers der Stamfassung des Luftfahrtgesetzes umformuliert werden. So soll für den Fall, dass im Zuge der Festlegung einer neuen oder geänderten Sicherheitszone bei Zivilflugplätzen mit Bescheid die Kennzeichnung von zum Zeitpunkt dieser Festlegung bereits bestehenden Objekten gemäß § 85 Abs. 1 lit. a und b vorgeschrieben worden ist, der Zivilflugplatzhalter zur Durchführung und laufenden Instandhaltung dieser Kennzeichnungen verpflichtet sein.

Zu Z 44 (§ 96 Abs. 1):

Mit diesen Änderungen soll insbesondere klargestellt werden, dass auch ein Zuwiderhandeln gegen Bescheide ein Grund für die Vorschreibung der Beseitigungs- oder Abänderungsmaßnahmen sein kann.

Zu Z 45 (§ 96a):

Diese neue Bestimmung soll der jeweils zuständigen Behörde für den Fall, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der in den Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen nicht hinreichend geschützt ist, die Vorschreibung der zur Erreichung dieses Schutzes erforderlichen anderen oder zusätzlichen Auflagen ermöglichen. Bei Vorschreibung dieser Auflagen hat die Behörde die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

Dieses Prinzip soll auch für jene Luftfahrthindernisse, die bereits vor dem In-Kraft-Treten der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes am 1. Jänner 1958 errichtet worden sind (und seitdem unverändert und daher ohne Ausnahmegewilligung gemäß § 92 geblieben sind), gelten. Da für diese Anlagen vereinzelt entgegen den bis zum 1. Juli 1994 anzuwendenden Bestimmungen keine Kennzeichnungsmaßnahmen festgelegt worden sind, soll die Möglichkeit geschaffen werden, für diese mit gesondertem Bescheid auch erstmalig Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben. Es soll jedenfalls mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorgegangen werden.

Zu Z 46 bis 48 (§ 99):

Es soll lediglich eine Anpassung der Zitierung ohne inhaltliche Änderung dieser Bestimmung erfolgen.

Zu Z 49 (§ 102 Abs. 5):

Im Sinne der Vorgaben des Datenschutzgesetzes 2000 soll eine gesetzliche Grundlage für die Veröffentlichung von Angaben über Luftverkehrsunternehmen im Internet geschaffen werden.

Zu Z 50 (§ 116 Abs. 1):

Mit diesen Umformulierungen soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Z 51 (§§ 119 bis 122):

Mit dieser weitgehenden Neuformulierung des Abschnittes „Flugsicherung“ soll die Implementierung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den „Einheitlichen Europäischen Luftraum – Single European Sky (SES)“ in nationales Recht erfolgen. So sollen die begleitenden und durchführenden Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden.

Diese implementierenden Regelungen betreffen insbesondere die Benennung der nationalen Aufsichtsbehörde (§ 120c), die Benennung der Flugverkehrsdienstleister auf ausschließlicher Grundlage (§ 120), die näheren Bestimmungen über die Erteilung des Zertifikates für Flugsicherungsdienstleister und die Bestellung von anerkannten Organisationen (§ 120d).

Zu § 119:

Der Begriff der Flugsicherung soll an die entsprechenden Begriffe gemäß der Verordnung (EG) 549/2004 („Rahmenverordnung“) angepasst werden, die sich wiederum an den einschlägigen Begriffen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) orientieren. Der Begriff der „Flugsicherungsdienste“ soll dabei auf die tatsächlichen Anforderungen im Sinne der „Air Navigation Services“, für die ein Flugsicherungsdienstleister ein entsprechendes Zertifikat benötigt, eingeschränkt werden. Im Abs. 3 soll eine explizite Bezugnahme auf die in der Rahmenverordnung vorgegebenen Begriffsbestimmungen erfolgen.

Zu § 120:

Im Abs. 1 soll die Zuständigkeit zur Wahrnehmung der Flugsicherung, die eine hoheitliche Aufgabe ist, festgelegt werden. Diese Aufgabe soll – soweit nicht in anderen Bestimmungen etwas anderes festgelegt ist – wie schon bisher von der Austro Control GmbH (ACG) wahrgenommen werden. Für den Bereich der Flugverkehrsdienste und der Flugwetterdienste soll die ACG gemäß den Vorgaben der Art. 8 und 9 der Flugsicherungsdienste-Verordnung auf ausschließlicher Grundlage benannt werden.

Aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit haben, mittels Verordnung auch andere Dienstleister, die gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zertifiziert sind, zur Durchführung von Flugverkehrsdiensten auf Flugfeldern zu benennen (Abs. 2).

Im Abs. 3 soll festgelegt werden, dass die mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben betrauten Flugsicherungsorganisationen eine diesbezügliche Betriebspflicht haben, wobei sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Sinne des Art. 10 der Flugsicherungsdienste-Verordnung anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister bedienen können. Im Falle der Erbringung von Flugverkehrsdiensten bzw. Flugwetterdiensten soll die Inanspruchnahme anderer zertifizierter Dienstleister der vorherigen Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unterliegen.

Zu § 120a:

Die bisher in § 119 lit. a genannten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen sollen nunmehr im Sinne der Klarheit in einer eigenen Bestimmung geregelt werden. Zu diesen allgemeinen Anordnungen zählt insbesondere die verbindliche Festlegung von Flugwegen im Sinne eines Flugstreckennetzes sowie die dazugehörigen An- und Abflugstrecken im österreichischen Luftraum.

Die Kundmachung dieser allgemeinen Anordnungen soll – wie schon bisher - in luftfahrtüblicher Weise (§ 172a) erfolgen.

Zu § 120b:

Mit dieser Bestimmung soll der Rückersatzanspruch des Bundes im Falle einer Schadenersatzleistung gemäß dem Amtshaftungsgesetz nach den gleichen Prinzipien wie in § 10 des Austro Control Gesetz geregelt werden.

Weiters soll sichergestellt werden, dass die von der Flugsicherungsorganisation gemäß der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 2096/2005 abzuschließende Versicherung auch den jeweiligen Rückersatzanspruch des Bundes abdeckt.

Zu § 120c:

Mit dieser Bestimmung soll der bereits nach der bisherigen Rechtslage zur Aufsicht zuständige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie explizit als nationale Aufsichtsbehörde im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen festgelegt werden.

Zu § 120d:

Mit Abs. 1 sollen die ausführenden Bestimmungen hinsichtlich der Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 7 sowie des Anhangs II der Flugsicherungsdienste-Verordnung normiert werden. Erfüllt die Antragstellerin alle Anforderungen (vgl. insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten), soll die Zertifizierung mittels Bescheid erfolgen und darüber hinaus ein Zeugnis in deutscher und englischer Sprache ausgestellt werden.

Im Abs. 2 sollen die ausführenden Regelungen hinsichtlich der in Art. 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung vorgesehenen Anerkennung von so genannten „Anerkannten Organisationen“ erfolgen. Solche „Anerkannten Organisationen“ können für Inspektions- und Ermittlungsaufgaben im Auftrag von nationalen Aufsichtsbehörden herangezogen werden, um die nationalen Aufsichtsbehörden bei der Prüfung von Flugsicherungsorganisationen im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens zu unterstützen. Solche Anerkennungen sind auf einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren zu befristen, sofern die Anerkennung nicht zuvor zu widerrufen ist.

Mit Abs. 3 soll festgelegt werden, dass zur Benennung der Stellen gemäß Art. 8 der Interoperabilitäts-Verordnung (sog. „Benannte Stellen“) der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig ist. Weiters sollen, ähnlich wie bei den anerkannten Organisationen gemäß Abs. 2, die ausführenden Regelungen für diese Benennung normiert werden.

Im Abs. 4 soll die gesetzliche Grundlage zur Umsetzung der Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22, geschaffen werden. So sollen die näheren Bestimmungen über die Erteilung und den Widerruf von Lizenzen für Fluglotsen sowie über die Zertifizierung von Ausbildungsanbieter in Anwendung der §§ 28 und 44 Abs. 6 durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden.

Im Abs. 5 und 6 soll den Vorgaben der Richtlinie 2006/2003/EG hinsichtlich der zu führenden Datenbank mit Angaben über die Fluglotsenlizenzinhaber und des Informationsaustausches mit den nationalen Aufsichtsbehörden der anderen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden.

Zu § 120e:

Mit dieser Bestimmung sollen die begleitenden Regelungen hinsichtlich der Inanspruchnahme so genannter technischer Betriebsorganisationen im Sinne des Art. 2 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden. Die Flugsicherungsorganisationen sind auf Grund dieser Verordnung berechtigt, technische Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste von Betriebsorganisationen, die selbst über kein „SES Zertifikat“ verfügen, erbringen zu lassen, sofern die Inanspruchnahme nicht der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs entgegensteht und nicht den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widerspricht.

Es soll nun in Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 vorgesehen werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die zuständige Aufsichtsbehörde über jene Betriebsorganisationen, die ihre Hauptbetriebsstätte in Österreich haben, ist. Weiters soll geregelt werden, dass alle sowohl in Österreich ansässigen als auch in Österreich tätigen Betriebsorganisationen spätestens einen Monat vor ihrer Betriebsaufnahme diese dem BMVIT schriftlich anzuzeigen haben.

Darüber hinaus soll im Abs. 4 vorgesehen werden, dass die Flugsicherungsorganisationen berechtigt sind, im Bereich des Flugberatungs- und Flugwetterdienstes technische Unterstützung durch Dritte erbringen zu lassen, sofern dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet sowie dem Grundsatz der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht zuwidergehandelt wird. Weiters dürfen dadurch die entsprechenden Vorgaben der SES-Regelungen (insbesondere im Bereich des Sicherheits- und Qualitätsmanagements) nicht beeinträchtigt werden.

Zu § 121:

Mit dieser Bestimmung soll – wie schon gemäß der bisherigen Rechtslage – geregelt werden, dass sich die von zertifizierten Flugsicherungsorganisationen im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen wahrzunehmende Flugsicherung grundsätzlich auf das gesamte Bundesgebiet erstreckt mit Ausnahme jener Bereiche, die vom BMLV im Einvernehmen mit dem BMVIT mit Verordnung für die militärische Nutzung festgelegt wurden. Bei Festlegung dieser militärisch genutzten Bereiche ist den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung Rechnung zu tragen. In den für die militärische Nutzung reservierten Bereichen haben sich die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen an die Anweisungen der zuständigen militärischen Stellen zu halten.

Zu § 121a:

Mit dieser Bestimmung soll die Grundlage für den Abschluss diverser bi- oder multilateraler Abkommen im Bereich der Flugsicherung geschaffen werden. Mit diesen Abkommen kann insbesondere – in Abweichung des Grundsatzes der Verantwortung für die Wahrnehmung der Flugsicherung durch jenen Staat, in dessen Hoheitsgebiet der Luftraum gelegen ist – festgelegt werden, dass die Republik Österreich auch für Lufträume außerhalb ihres Hoheitsgebietes verantwortlich ist oder ein anderer Staat Flugsicherungsaufgaben im österreichischen Luftraum wahrnimmt. Weiters soll mit dieser Bestimmung der Abschluss von Vereinbarungen im Sinne des Art. 2 Abs. 3 und 4 der Flugsicherungsdiensteverordnung sowie über einheitlichen Regelungen für grenzüberschreitende Lufträume geregelt werden.

Zu § 122:

Abgesehen von sprachlichen Bereinigungen soll mit den vorliegenden Änderungen Bedacht auf die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste genommen werden. Da die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 unmittelbar anwendbar ist, richtet sich insbesondere die Bemessung und Festlegung der Gebühren nach diesen Bestimmungen. Die vom BMVIT zu erlassende Durchführungsverordnung soll daher nur mehr begleitende und ergänzende Regelungen, insbesondere im Bereich der Vorschreibung und Einhebung der Gebühren, beinhalten. Das grundsätzliche Prinzip der Veröffentlichung von jährlich anzupassenden Gebührensätzen soll auch weiterhin aufrecht bleiben. Die Sonderbestimmungen über die Flugsicherungsstreckengebühren sollen ebenfalls wie bisher unberührt bleiben.

Zu Z 52 (§ 123):

Diese Anpassung ist erforderlich, da der Begriff „Ausnahmebereich“ auf Grund der neuen Formulierung des § 121 nicht mehr existiert.

Zu Z 53 (§ 125 Abs. 2):

Diese Bestimmung soll im Hinblick auf alle in Art. 29 AIZ genannten Urkunden erweitert werden. Weiters sollen aus Gründen der leichteren Überprüfbarkeit der zulässigen Verwendung eines Luftfahrzeuges nicht bloß das Lufttüchtigkeitszeugnis, sondern auch etwaige sonstige die Lufttüchtigkeit

betreffenden Beurkundungen und Bescheide vom verantwortlichen Piloten an Bord mitgeführt werden. Schließlich soll im Sinne der Übersichtlichkeit auch die bereits im § 24b Abs. 4 normierte Verpflichtung, die Abschriften der Vereinbarungen gemäß Art. 83bis AIZ mitzuführen, nochmals angeführt werden.

Zu Z 54 (§ 127):

Diese Bestimmung soll den heutigen militärischen Erfordernissen angepasst werden. So nehmen an militärischen Luftfahrtveranstaltungen nicht mehr nur Militärluftfahrzeuge, sondern auch zivile Kooperationspartner teil, welche allerdings im Rahmen solcher Veranstaltungen ausschließlich nach den Vorgaben und Anweisungen der militärischen Stellen fliegen. Es soll daher eine Klarstellung über den Begriff und den Umfang der militärischen Luftfahrtveranstaltungen erfolgen.

Zu Z 55 (§ 131 Abs. 2):

Mit der Möglichkeit, dass flugbetriebliche Regelungen – soweit dies tunlich ist - auch auf luftfahrtübliche Weise kundgemacht werden können, soll der Spezifität dieser Bestimmungen Rechnung getragen werden. Da sich diese Regelungen nur an einen ganz bestimmten Adressatenkreis – nämlich an Luftfahrzeugbetreiber – richten, erscheint eine Kundmachung in den speziell für den Luftfahrtbereich vorhandenen Kundmachungsorganen (vgl. § 172a) sinnvoll.

Zu Z 56 (§ 131 Abs. 3 und 4):

Mit diesen Ergänzungen soll die sich bereits aus anderen Regelungen ergebende Zuständigkeit der Austro Control GmbH zur Vollziehung der nationalen flugbetrieblichen Regelungen nunmehr explizit auch im § 131 Abs. 3 angeführt werden. Weiters soll im Abs. 4 festgelegt werden, dass die Austro Control GmbH die zuständige nationale Luftfahrtbehörde im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 8/2008 ist. Damit ist keine Aufgabenerweiterung für die Austro Control GmbH verbunden, da die neuen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen den bisher national geltenden – und von der Austro Control GmbH vollzogenen - Regelungen (JAR-OPS 1) im Großen und Ganzen entsprechen.

Zu Z 57 und 59 (Abschnittsbezeichnung D und E):

Die Abschnittsbezeichnungen sollen an die in den betreffenden Abschnitten enthaltenen Regelungen angepasst werden.

Zu Z 58 (§ 134a Abs. 8):

Im Sinne der Vorgaben des Datenschutzgesetzes 2000 soll eine gesetzliche Grundlage für die Veröffentlichung von Angaben über verantwortliche Beauftragte im Internet geschaffen werden.

Zu den Z 60 bis 65 (§ 136):

Mit diesen Änderungen soll – neben sprachlichen Anpassungen – klargestellt werden, dass im Hinblick auf Ereignisse gemäß 2003/42/EG der konkrete Kreis der meldepflichtigen Personen erst mit Verordnung festgelegt werden soll. Die im Abs. 1 enthaltene Aufzählung der meldepflichtigen Personen soll daher lediglich in Hinblick auf Unfälle und Störungen unmittelbar anwendbar und zwingend sein.

Zu Z 66 und 67 (§ 139a Abs. 2 und 3):

Da auch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität die Einrichtung einer Durchsetzungsstelle ähnlich wie die Durchsetzungsstelle für Streit- und Beschwerdefälle auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen vorsieht, soll auch diese Durchsetzungsstelle - nach den gleichen Prinzipien wie in § 139a Abs. 1 geregelt - beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen werden.

Zu Z 68 (§ 141 Abs. 6):

Die bisher im § 119 normierte Berechtigung der Austro Control GmbH, die Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften zu überwachen, soll nunmehr aus systematischen Gründen im § 141 geregelt werden.

Zu Z 69 (§ 141a):

Mit dieser Änderung soll eine bessere Wortwahl getroffen werden, eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu den Z 70, 72, 75 und 76 (§ 145 Abs. 3, § 168 Abs. 2, § 171 Abs. 1 und 4):

Diese Bestimmungen (insbesondere die Zitierungen) sollen an die geänderten §§ 119 ff angepasst werden.

Zu Z 71 (§ 145a):

Ein weiterer Schritt zur Implementierung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 soll durch die Schaffung eines militärischen operationellen Flugverkehrs gesetzt werden. Die diesbezüglichen durchführenden Regelungen sollen mittels Verordnung (Luftverkehrsregeln gemäß § 124) sowie einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie getroffen werden. In dieser Vereinbarungen sollen jene Flüge, die zum militärischen operationellen Flugverkehr zu zählen sind und für die daher der Vorrang gemäß Abs. 2 gelten soll, genau spezifiziert werden.

Zu Z 73 (§ 169 Abs. 1):

Die Strafbestimmung soll hinsichtlich Zuwiderhandlungen gegen die SES-Verordnungen sowie die Verordnung (EG) Nr. 3922/91 und die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 erweitert werden.

Zu Z 74 (§ 169 Abs. 5 und 6):

Der neue Abs. 5 soll in Anlehnung an eine vergleichbare Bestimmung im Kraftfahrzeuggesetz 1967 (§ 103 Abs. 2 KFG. 1967) aufgenommen werden, um den bei den Verwaltungsstraßenbehörden immer wieder aufgetretenen Schwierigkeiten bei Ausforschung des verantwortlichen Piloten zu begegnen.

Im Abs. 6 sollen die in den meisten Fällen von den Zivilflugplatzhaltern ohnehin geführten Aufzeichnungen über die auf dem betreffenden Zivilflugplatz erfolgten Abflüge und/oder Landungen von Zivilluftfahrzeugen verpflichtend normiert werden. Der Bezirksverwaltungsbehörde ist auf Verlangen Einsicht in diese Aufzeichnungen zu gewähren.

Zu Z 77 (§ 172a):

Mit dieser neuen Bestimmung soll der bereits in der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes verwendete Begriff „Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise“ zur Klarstellung näher definiert werden. So soll die bisher in § 119 enthaltene Aufzählung der Publikationsmittel (ÖNfL, AIP, NOTAM) angeführt werden sowie explizit dargelegt werden, dass die Kundmachung in „einer nach Form und Aufbereitung des Inhaltes luftfahrtüblichen Weise“ erfolgen kann. Dies bedeutet, dass z.B. eine Verordnung über eine Luftraumbeschränkung gemäß § 4 ff nicht wortgetreu, sondern in Form einer luftfahrtüblichen Mitteilung kundgemacht werden darf. Die Durchführung der Kundmachung soll der Austro Control GmbH obliegen, wobei diese die Publikationsmittel auch in elektronischer Form betreiben darf. Es soll dadurch für alle Betroffenen ein erleichterter Zugang zu den wichtigen Informationen ermöglicht werden.

Zu Z 79 und 80 (§ 174a):

Der Hinweis auf die erfolgten Richtlinien-Umsetzungen soll hinsichtlich der Novelle zur Seveso-II-Richtlinie und der Richtlinie 2006/23/EG über die gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz erweitert werden.