

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Seit der letzten umfassenden Änderung des Luftfahrtgesetzes im Jahre 2008 haben sich auf Ebene der Europäischen Union viele wesentliche Änderungen ergeben. So ist insbesondere der Umfang der sog. „EASA-Grundverordnung (Verordnung (EG) Nr. 216/2008)“ mit den Bereichen „Piloten“, „Flugbetrieb“, „Drittlandsbetreiber“, „Flugplätze“, „Flugsicherungsdienste“ und „Flugverkehrsmanagement“ erweitert worden. Die diesbezüglichen bereits erlassenen oder geplanten unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen sind sehr umfangreich, allerdings bauen diese in vielen Fällen auf bereits bestehenden harmonisierten bzw. europaweit anerkannten Regelungen auf und verändern den derzeit geltenden Standard nicht wesentlich. Es gibt jedoch auch Bereiche, wie zB den Flugbetrieb von nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen, welche mangels bisher vorhandener nationaler oder internationaler Vorgaben einer umfangreicheren Neuregelung unterworfen werden.

Zu diesen unmittelbar anzuwendenden gemeinschaftsrechtlichen Regelungen sollen mit dem vorgeschlagenen Entwurf die begleitenden nationalen Bestimmungen geschaffen werden. So sollen insbesondere – im Anlehnung an die bereits erfolgte Anpassung an die unionsrechtlichen Bestimmungen im Bereich der „Luftfahrzeugtechnik“ – die zuständigen nationalen Behörden sowie Übergangsbestimmungen und begleitende Verfahrensbestimmungen vorgesehen werden.

Abgesehen davon soll ein eigenes Kapitel mit speziellen Regeln für unbemannte Geräte - sogenannte Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge – geschaffen werden, um die bisherigen Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der rechtlichen Einordnung dieser Geräte entweder als „Luftfahrtgerät“ oder als „Luftfahrzeug“ zu lösen.

Weiters soll eine spezielle Zivilflugplatz-Bewilligung für Hubschrauber-Krankenhauslandeflächen eingeführt werden, um die Besonderheiten dieser Landeflächen besser berücksichtigen zu können.

Die übrigen vorgeschlagenen Änderungen sollen Unklarheiten ausräumen, Redaktionsversehen beheben und zu einer Verwaltungsvereinfachung, wie zB im Bereich der gewerblichen Beförderung mit motorisierten Hänge- oder Paragleitern, Hänge- oder Paragleitern und Fallschirmen führen.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Besonderer Teil

Zu Z 3, Z 4, Z 32, Z 138 und Z 139 (§ 2, § 4 Abs. 1, § 22 Abs. 1 Z 2, § 130):

In diesen Bestimmungen soll darauf Rücksicht genommen, dass mit dem neuen Abschnitt „Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge“ (siehe die Z 39) neben den Luftfahrzeugen und dem Luftfahrtgerät die neuen Kategorien Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge eingeführt werden. Inhaltlich ist damit keine Änderung des Regelungsumfanges der gegenständlichen Bestimmungen verbunden, da Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge nach der bisherigen Rechtslage entweder als „Luftfahrtgerät“ oder als „Luftfahrzeug“ zu qualifizieren waren.

Zu Z 5 und 6 (§ 5):

In Abs. 1 und 3 soll jeweils die Zitierung an den bereits mit einer vorangegangenen Novelle geänderten § 4 angepasst werden. Die Bestimmung des Abs. 6 soll mangels Erforderlichkeit entfallen.

Zu Z 7 (§ 7 Abs. 1):

Mit dieser Ergänzung soll darauf hingewiesen werden, dass außerhalb von Übungsbereichen Alleinflüge von Flugschülern nur im Rahmen der diesbezüglichen Bestimmung gemäß § 52 Abs. 2 erlaubt sind.

Zu Z 8 (§ 7 Abs. 3):

Mit dieser Änderung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass nicht in allen Fällen eine gesonderte Bewilligung zur Durchführung von Erprobungsflügen erforderlich ist, sondern diese Flüge auf Grund anderer Bewilligungen durchgeführt werden dürfen.

Zu Z 9 (§ 7 Abs. 5):

Mit dieser Regelung soll im Sinne der Verwaltungsvereinfachung ermöglicht werden, dass kurzfristig eingerichtete Übungs- und Erprobungsbereiche auch in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden können.

Zu Z 10 (§ 8):

Die Bestimmung des § 8 soll zum einen an die unionsrechtlichen Regelungen über den Grenzübertritt (Zollrechtsakte der Europäischen Union sowie Schengener Durchführungsübereinkommen) angepasst werden. So soll klargestellt werden, dass die in § 8 genannten Bestimmungen nur für Ein- und Ausflüge von bzw. nach Staaten, die nicht der Europäischen Union angehören oder kein Vertragsstaat des Beitrittsübereinkommen zum Schengener Durchführungsübereinkommen sind, anzuwenden sind. Zum anderen sollen nunmehr auch Ein- und Ausflüge zu militärischen Zwecken von bzw. nach diesen Staaten unmittelbar von bzw. zu einem Militärflugplatz zulässig sein. Die Bestimmungen § 31 Abs. 1 Z 3 des Zollrechts-Durchführungsgesetzes bleibt unberührt.

Weiters soll in einem neuen Abs. 4 festgelegt werden, dass zur Genehmigung des Ein-, Ausfluges und landungslosen Überfluges von ausländischen Militärluftfahrzeugen an Stelle der Austro Control GmbH nunmehr der Bundesminister für Landesverteidigung zuständig ist. Mit dieser Änderung soll eine signifikante Verwaltungsvereinfachung erzielt werden, da bisher bestehende unnötige Zwischenschritte beseitigt werden und eine Synergie mit dem Truppenaufenthaltsgesetz erreicht wird. Die Bestimmung des § 2 der Grenzüberflugsverordnung soll in weiterer Folge im Hinblick auf den Ein-, Aus- und Durchflug von ausländischen Militärluftfahrzeugen an den neuen Abs. 4 angepasst werden. Die gegenständliche Genehmigung eines Ein-, Aus- oder Überfluges erfolgt im Verkehr zwischen Völkerrechtssubjekten im Wege einer Verbalnote, welchen keinen Bescheidcharakter hat. Die Verfahren für diese Genehmigungen werden nicht in Verordnungsform, sondern als generelle Weisungen für die Vollziehung im Erlassweg verfügt.

Die Flugsicherungsaufgaben der ACG sowie die Genehmigung von Truppenaufenthalten gemäß dem Truppenaufenthaltsgesetz bleiben unberührt.

Zu Z 11 (§ 9 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass der Antrag auf Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen vom Halter oder vom verantwortlichen Piloten des betroffenen Zivilluftfahrzeuges einzubringen ist, da sich die Bewilligung samt den darin vorgesehenen Nebenbestimmungen nur an diese richten kann.

Zu Z 12 und Z 18 (§ 9 Abs. 5 und § 10a):

Da das vormalig in § 9 Abs. 5 letzter Satz enthaltene Gebot für zivile Fallschirmabsprünge auch für Absprünge im Bereich eines Flugplatzes gilt, soll diesbezüglich eine gesonderte Bestimmung geschaffen werden, die inhaltlich unverändert der bisherigen Rechtslage – nämlich dem Verbot von sog. Base Jumps – entspricht. In dieser Bestimmung soll weiters aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt auch festgelegt werden, dass – ausgenommen im Rahmen von gemäß § 126 genehmigten Luftfahrtveranstaltungen – Abflüge mit Hänge- und Paragleitern nicht aus Luftfahrzeugen, von Brücken, Türmen, Gebäuden und dgl. erlaubt sind.

Zu Z 13 (§ 9 Abs. 6):

In diesem neuen Abs. 6 soll klargestellt werden, dass nicht nur der Abflug und die Landung, sondern auch die Fortbewegung mit eigener Kraft von Luftfahrzeugen am Boden grundsätzlich nur auf Flugplätzen erfolgen darf und etwaige Ausnahmen davon nach denselben Grundsätzen wie für Außenlandungen und Außenabflüge zu bewilligen sind.

Zu Z 15 (§ 10 Abs. 1 Z 2):

Mit dieser Änderung soll zum einen darauf Rücksicht genommen werden, dass bei Einsätzen des Entminungsdienstes keine Zeitverzögerungen tolerierbar sind und daher bei der Beförderung der Spezialisten des Entminungsdienstes mit Militärluftfahrzeugen eine Befreiung von der Anforderung gemäß § 9 Abs. 4 erforderlich ist. Zum anderen soll die Zitierung des § 137 an die bereits seit dem 1. Oktober 1999 geänderte Rechtslage angepasst werden.

Zu Z 16 (§ 10 Abs. 1 Z 4):

Gemäß der bisher geltenden Rechtslage gibt es zwar eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Bewilligung von Außenlandungen gemäß § 9 Abs. 2 für nicht motorisierte Hänge- und Paragleiter, jedoch keine Ausnahme von der Bewilligungspflicht für Außenabflüge mit diesen Luftfahrzeugen. Da diese Regelung nicht praxisgerecht ist, soll eine derartige Ausnahme auch für Außenabflüge von nicht motorisierten Hän-

ge- und Paragleitern eingeführt werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die zivilrechtlichen Bestimmungen – wie zB das Einverständnis des über das Grundstück Verfügungsberechtigten – unberührt bleiben.

Zu Z 20 (§ 11 Abs. 1):

Die Definition des Begriffes „Luftfahrzeug“ ist seit der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes im Großen und Ganzen unverändert geblieben. Diese Definition ist eine autonome Regelung für das nationale Luftfahrtrecht und berührt nicht allfällige anderslautende Definitionen im internationalen Bereich (zB die Einteilung von Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 7 oder die Definition des „aircraft“ gemäß den EASA-CS-Definitionen oder gemäß den SERA-Regelungen). Diese nationale Begriffsbestimmung war seinerzeitig erforderlich, da das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) keine allgemein gültige Definition des Luftfahrzeuges enthält (eine internationale Einigung über den Begriff des Luftfahrzeuges konnte damals nicht erzielt werden). Da sich sämtliche nationale luftfahrtrechtliche Regelungen sowohl auf Gesetzes- als auch auf Verordnungsebene grundsätzlich auf diese Begriffsbestimmung stützen, soll – für den nationalen Bereich – derzeit weiterhin daran festgehalten werden. Da diese Definition jedoch hinsichtlich der „Flugmodelle“ und „Unbemannten Luftfahrzeuge“ zu rechtlichen Unsicherheiten geführt hat, soll für diese Geräte ein eigenes Kapitel mit speziellen Begriffsbestimmungen eingeführt werden (siehe die Ausführungen zur Z 39). Es soll daher in § 11 darauf hingewiesen werden, dass für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge gesonderte Begriffsbestimmungen gelten und diese daher - neben den Luftfahrzeugen und dem Luftfahrtgerät – eine zusätzliche Kategorie darstellen.

Zu Z 21 (§ 12 Abs. 4):

Mit dieser Bestimmung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass die unionsrechtlichen Bestimmungen über die technischen und flugbetrieblichen Voraussetzungen zur Verwendung von Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nicht alle Einsatzarten umfassen. So ist in Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 explizit dargelegt, dass diese Verordnung nicht für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr oder im Rahmen ähnlicher Tätigkeiten anwendbar ist. Daraus folgt, dass für diese Bereiche weiterhin nationales Recht anwendbar ist. Es kann daher der Fall eintreten, dass für dasselbe Luftfahrzeug sowohl Beurkundungen und Genehmigungen gemäß den unionsrechtlichen Regelungen als auch gemäß nationaler Regelungen erforderlich sind. Um diese Doppelgleisigkeiten zu vermeiden, soll festgelegt werden, dass die unionsrechtliche Urkunden und Genehmigungen auch für den nationalen Regelungsbereich gültig sind, wenn eine Gleichwertigkeit der Bestimmungen vorliegt. Die unionsrechtlichen Urkunden und Genehmigungen sollen somit die nach nationalem Recht erforderlichen Urkunden und Genehmigungen ersetzen.

Zu Z 22 und Z 23 (§ 15 Abs. 1 und Abs. 2):

Mit diesen Änderungen sollen bestehende Regelungslücken auf Gesetzesebene geschlossen werden. Hinsichtlich der Farben der Republik Österreich siehe auch Art. 8a B-VG.

Zu Z 24 und Z 25 (§ 16 Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll eine Gleichstellung mit den Regelungen des Zustellgesetzes (§ 9) hergestellt werden.

Zu Z 26 (§ 16 Abs. 5):

Mit dieser Erweiterung soll klargestellt werden, dass im Falle eines sog. „Art. 83bis-Abkommens“ gemäß § 24b das Erfordernis einer Unions-Staatszugehörigkeit für die Eintragung im österreichischen Luftfahrzeugregister nicht gilt. Dies bedeutet, dass auch ein Drittstaats-Angehöriger als Halter eines österreichischen Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister eingetragen werden darf, wenn die Zuständigkeiten Österreichs als Registerstaat mit einem Abkommen gemäß Art. 83bis AIZ iVm § 24b an jenen Drittstaat, der (Wohn)Sitz des Halters ist, übertragen worden sind.

Zu Z 27, Z 34, Z 36, Z 129 und Z 155 (§ 18 Abs. 1, § 24a samt Überschrift, § 57a Abs. 2, § 120 Abs. 1, § 120c Abs. 1, § 120e Abs. 2 und Abs. 4, § 121a, § 125 Abs. 2, § 136 Abs. 5, Überschrift zu § 146, § 173 Abs. 31):

Die Anpassung der Bezeichnungen in Bezug auf die Europäische Union bzw. Unionsrecht sollen im Hinblick auf den Vertrag von Lissabon erfolgen.

Zu Z 28 (§ 18 Abs. 1 Z 3):

Auch in dieser Bestimmung soll auf die „Art. 83bis-Abkommen“ gemäß § 24b Rücksicht genommen werden. Werden ausländisch registrierte Luftfahrzeuge von einem Halter mit (Wohn)Sitz in Österreich betrieben und sind die Zuständigkeiten des ausländischen Registerstaates mit einem Abkommen gemäß

Art. 83bis AIZ iVm § 24b an Österreich übertragen worden, dann darf das ausländisch registrierte Luftfahrzeug ohne zusätzliche Anerkennung in Österreich betrieben werden.

Zu Z 29 (§ 20 Abs. 3 und 4):

Da ein gemäß der Verordnung (EU) 748/2012 ausgestelltes „Permit to Fly“ auch den zulässigen Flugbereich umfasst, ist eine zusätzliche Zwischenbewilligung gemäß § 20 Abs. 1 nicht erforderlich. Es soll jedoch sichergestellt werden, dass Zivilluftfahrzeuge, für die ein Permit to Fly ausgestellt worden ist, nur verwendet werden, wenn eine ordnungsgemäße Versicherungsdeckung aufrecht vorhanden ist, die genehmigten Flugbedingungen eingehalten werden und im Falle von Erprobungs- und Prüfflügen keine anderen Teilnehmer am Luftverkehr oder Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden.

Zu Z 30 (§ 21 Abs. 1):

In dieser Bestimmung soll an Stelle des Verweises auf „Betriebe gemäß Anhang I, Unterabschnitt G, der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ der – auch im nationalen Recht – verwendete Begriff „Betrieb zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ (als Kurzform ist das Wort „CAMO“ gebräuchlich) gesetzt werden.

Zu Z 35 (§ 24a Abs. 1 Z 2):

Da die Verordnung (EG) Nr. 1703/2003 durch die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ersetzt worden ist, soll die Zitierung dementsprechend angepasst werden.

Zu Z 37 und Z 38 (§ 24b Abs. 1 und Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass die Durchführung einer von der Republik Österreich abgeschlossenen Rahmenvereinbarung von der Austro Control GmbH zu erfolgen hat. Diese ausführenden Festlegungen betreffen konkret bezeichnete Luftfahrzeuge und sind ein Teil der in Abs. 3 genannten Aufgaben der Austro Control GmbH.

Zu Z 39 und Z 137 (§§ 24c bis 24k und § 129):

Mit diesem neuen Abschnitt soll ein eigenes Kapitel für „Flugmodelle“ und „Unbemannte Luftfahrzeuge“ eingeführt werden. Da unbemannte, ferngesteuerte Geräte sowohl im Freizeitbereich als auch im gewerblichen Bereich in den letzten Jahren vermehrt betrieben wurden, sollen spezielle Bestimmungen eingeführt werden, um die Besonderheiten dieser Geräte unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt besser berücksichtigen zu können. Nach der bisher geltenden Rechtslage war eine eindeutige Zuordnung dieser Geräte entweder als Luftfahrzeug oder als Luftfahrtgerät oft schwierig und für die Normadressaten nicht immer klar ersichtlich. Wesentlichstes bisheriges Abgrenzungskriterium war die Eignung des Gerätes, Sachen (zB eine Foto- oder Filmkamera) ohne mechanische Verbindung mit der Erde fortzubewegen. War diese Eignung gegeben, dann lag gemäß § 11 Abs. 1 LFG ein Luftfahrzeug vor. Daraus folgte, dass sämtliche für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen auch für unbemannte, ferngesteuerte Geräte ohne Rücksicht auf deren Größe, Gewicht und Einsatzbereich anzuwenden waren. Da dies nicht in allen Fällen sachgerecht war, soll eine eigene rechtliche Kategorie dieser Geräte als „Flugmodell“ oder als „unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1“ oder aber als „unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 2“ geschaffen werden. Je nach Klassifizierung des Gerätes sollen dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechend unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt werden. Dabei sollen als Kriterien insbesondere die Sichtverbindung, die Art der Nutzung und der Umkreis des Betriebes des Gerätes ausschlaggebend für die Festlegung der rechtlichen Anforderungen sein. Die bisherige Bestimmung über Modellflüge in § 129 kann auf Grund der neuen Regelungen entfallen.

Zu § 24c:

Als Flugmodelle sollen jene unbemannten Geräte gelten, die in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung im Umfang der in Abs. 1 Z 1 und Z 2 genannten Kriterien verwendet werden. Grundsätzlich sollen Flugmodelle im Freizeitbereich im engeren Umfeld des Piloten ausschließlich zum Zweck des Fluges selbst verwendet werden. Innerhalb der Kategorie „Flugmodell“ soll es eine weitere Untergliederung in Flugmodelle unter 25 kg und in jene über 25 kg geben (Abs. 2 bis 4). Für den Betrieb von Flugmodellen über 25 kg soll eine Bewilligung erforderlich sein (Abs. 3 und 4). Bewilligungen, die von einem Mitgliedstaat der europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat ausgestellt worden sind, sind von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde anzuerkennen, soweit in dem jeweiligen Staat zumindest die gleichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen gestellt werden.

In Einzelfällen soll auf Antrag des Betreibers des Flugmodells eine Abweichung von der Anforderung gemäß Abs. 1 Z 1 bewilligt werden dürfen, ohne dass das Gerät die Qualifikation als Flugmodell verliert (Abs. 5).

Die in der Verordnung gemäß § 124 (Luftverkehrsregeln – LVR) erlassenen Bestimmungen über Betriebserfordernisse von Flugmodellen (zB Bewilligungspflicht bei Überschreiten einer bestimmten Höhe über Grund) bleiben unberührt.

Zu § 24d:

Soweit unbemannte Geräte mit einer maximalen Bewegungsenergie unter oder gleich 79 Joule nicht höher als 30 Meter über Grund betrieben werden, sollen diese nicht als Flugmodell oder Unbemanntes Luftfahrzeug gelten und – abgesehen von der Anforderung, dass durch den Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet werden – nicht in den Anwendungsbereich des Luftfahrtgesetzes fallen. Die maximale Bewegungsenergie, gemessen in Joule, die durch einen Fall aus einer bestimmten Flughöhe erreicht werden kann, ergibt sich aus der Berechnung der Masse mal der Erdbeschleunigung mal der Höhe. Dies bedeutet vereinfacht, dass das Gewicht des Gerätes (kg) mit der geplanten Steighöhe (m) und dem gerundeten Wert 10 zu multiplizieren ist (zB 0,30 kg x 20m x 10 = 69 Joule).

Zu § 24e:

Innerhalb von Modellflugplätzen (das sind Flächen, die zB durch ortspolizeiliche Genehmigungen oder entsprechende Ausweisungen in Flächenwidmungsplänen für den Betrieb von Flugmodellen verwendet werden dürfen) soll auch ohne eine gesonderte Bewilligung gemäß § 24c Abs. 5 vom Kriterium gemäß § 24c Abs. 1 Z 1 abgewichen werden können. Flugmodelle sollen somit auf einem Modellflugplatz auch in einem Umkreis von mehr als 500 m betrieben werden dürfen, ohne dass das Gerät die Qualifikation als Flugmodell verliert.

Modellflugplätze sollen der Austro Control GmbH vom Nutzungsberechtigten (das ist jene natürliche oder juristische Person (zB Modellflugvereine), welche die öffentlich rechtliche oder privatrechtliche Erlaubnis zur Nutzung der Fläche für den Betrieb von Flugmodellen innehat) unter Angabe der Lage, der Betriebsarten und Betriebszeiten zu melden sein. Für diese Meldungen an die Austro Control GmbH fallen für die Nutzungsberechtigten keine Gebühren an.

Zu § 24f:

Werden unbemannte Geräte zwar in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung, jedoch gegen Entgelt oder gewerblich oder zu einem anderen als in § 24c genannten Zweck (zB für sog. Kamera- oder Filmflüge) oder über den genehmigten Einzelfall (§ 24c Abs. 5) hinausgehend in einem Umkreis von mehr als 500 m betrieben, dann gelten diese als „Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1“. Diese dürfen nur mit Bewilligung betrieben werden (Abs. 2 und 3). Bewilligungen oder Zertifizierungen, die von einem Mitgliedstaat der europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat ausgestellt worden sind, sind von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde anzuerkennen, soweit in dem jeweiligen Staat zumindest die gleichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen gestellt werden.

Zu § 24g:

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sollen jene Geräte sein, die ohne Sichtverbindung betrieben werden. Für diese sollen grundsätzlich sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen anzuwenden sein. Das sind insbesondere die Bestimmungen über die zulässige Verwendung (technische und flugbetriebliche Beurkundungen), den Zivilluftfahrerschein und die Ausbildung der Piloten sowie die Luftverkehrsregeln. Um jedoch die Besonderheiten von unbemannten Luftfahrzeugen berücksichtigen zu können, soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt die Möglichkeit haben, mit Verordnung Sonderbestimmungen zu erlassen.

Zu § 24h:

Die für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen sollen von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde unter Bedachtnahme des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt in Form von Lufttüchtigkeits- bzw. Betriebstüchtigkeitshinweisen erlassen und in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden. Dabei sollen insbesondere die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festzulegen sein.

Zu § 24i:

Mit dieser Bestimmung soll auf den Sonderfall der unbemannten Wetterballone Rücksicht genommen werden. Diese sollen nur jenen Beschränkungen, die diesbezüglich in den Luftverkehrsregeln gemäß § 124 (oder in den unionsrechtlichen gemeinsamen Luftverkehrsregeln – SERA) normiert sind, sowie den

für selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät geltenden Bestimmungen über die Haftung und Versicherung gemäß den §§ 146 ff unterliegen.

Zu § 24j:

Die Europäische Union hat die Zuständigkeit für die technischen und flugbetrieblichen Regelungen für unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse über 150 kg (vgl. die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sowie die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen) und zur Regelung des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen bzw. Luftfahrzeugsystemen (RPAS und unbemannte Ballone) im Luftverkehr (vgl. die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung) übernommen. Darauf soll in dieser Bestimmung Rücksicht genommen werden.

Zu § 24k:

Da es derzeit noch keinen international angewandten Lufttüchtigkeitsstandard für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 gibt (für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind grundsätzlich dieselben Standards wie für bemannte Zivilluftfahrzeuge anzuwenden) und die ICAO spezielle Genehmigungen für grenzüberschreitende Einflüge von unbemannten Luftfahrzeugen vorsieht, soll in dieser Bestimmung festgelegt werden, unter welchen Umständen ein grenzüberschreitender Einflug in das Bundesgebiet erlaubt ist. Soweit es unionsrechtliche Bestimmungen über die Bewilligung von grenzüberschreitenden Flügen von unbemannten Luftfahrzeugen in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 gibt, sind diese Bestimmungen anzuwenden (vgl. § 24j).

Zu § 24l:

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, dass die Erfordernisse gemäß dem Datenschutzgesetz 2000 von den gegenständlichen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen unberührt bleiben. Werden zB mit einem unbemannten Luftfahrzeug Foto- oder Filmaufnahmen durchgeführt, so sind die diesbezüglich anwendbaren datenschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten. So ist insbesondere auf § 7 DSGVO 2000 hinzuweisen, wonach die schutzwürdigen Geheimhaltungsinteressen des Betroffenen (§§ 8 und 9 DSGVO 2000) nicht verletzt werden dürfen. Weiters ist zu beachten, dass die Zulässigkeit einer Datenverwendung voraussetzt, dass die dadurch verursachten Eingriffe in das Grundrecht auf Datenschutz nur im erforderlichen Ausmaß und mit den gelindesten zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgt. Schließlich ist auf die Meldepflicht jedes Auftraggebers vor Aufnahme einer Datenanwendung an die Datenschutzkommission hinzuweisen (vgl. § 17 DSGVO 2000).

Zu §§ 50a ff soll angemerkt werden, dass ein Rückgriff auf diese Bestimmungen im Grunde nur im Falle einer vom Eigentümer selbst beauftragten Überwachungsmaßnahme in Betracht käme. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die §§ 50a ff ausschließlich Überwachungsmaßnahmen im Interesse Privater erfassen.

Zu Z 41 (§ 26):

Es soll berücksichtigt werden, dass die behördliche Zuständigkeit für die nunmehr im Unionsrecht geregelten Erlaubnisse durch § 57a bestimmt wird.

Zu Z 42 und 53 (§ 31 und § 51):

Der Flugschülerausweis soll in Angleichung an die unionsrechtlichen Regelungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auch im Bereich des nationalen Rechtes gestrichen werden.

Zu Z 43 bis 46 (§ 33 Abs. 1, 4 und 5, § 34 und § 35):

Bei den Bestimmungen zur Flugmedizin soll berücksichtigt werden, dass dieser Bereich nunmehr im Unionsrecht umfassend geregelt ist. Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthält umfangreiche Regelungen zu allen Aspekten der Flugmedizin (u.a. Anforderungen an Piloten, flugmedizinische Stellen, Aufsichtsbehörden). Im Hinblick auf die in der nationalen Zuständigkeit verbleibenden Bereiche erscheint es zweckmäßig, eine weitgehende Vereinheitlichung mit dem Regelwerk der Union herbeizuführen, um die Schaffung ineffizienter Doppelstrukturen zu vermeiden. Aus diesem Grund sollen gemäß § 34 Abs. 1 ausschließlich die in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vorgesehenen flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren berechtigt sein, als „nationale“ flugmedizinischen Stellen tätig zu werden. Des Weiteren soll der Konzeption des § 57a gefolgt werden und auch im nationalen Zuständigkeitsbereich gemäß § 34 Abs. 3 eine einheitliche Aufsichtsbehörde für alle Aspekte der Flugmedizin - einschließlich der flugmedizinischen Aufsicht über Piloten – zuständig sein.

Zu den Z 48 bis 52 und Z 182 (§ 44 Abs. 2 bis 6, § 45, § 46 Abs. 1, § 48 und § 171 Abs. 1):

Die an Stelle der bisherigen Standards der Joint Aviation Authorities (JAA) tretenden unionsrechtlichen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sehen für Ausbildungsorganisationen kein Registrierungsverfahren mehr vor. Da für die in der nationalen Zuständigkeit verbleibenden Zivilluftfahrerschulen

die geltenden Regelungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV 2006) allesamt ein Genehmigungsverfahren vorsehen, können sämtliche Regelungen, die sich auf das Registrierungsverfahren für Zivilluftfahrerschulen beziehen, entfallen.

Zu Z 54 (§ 52 Abs. 2):

Es soll eine Berücksichtigung der in § 57a genannten unionsrechtlichen Regelungen (Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) erfolgen.

Zu Z 58 und 59 (§ 57a Abs. 1 und 3 bis 6):

Diese Bestimmung, die bisher nur für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal anwendbar war, soll im Hinblick auf Zivilluftfahrer erweitert werden, da inzwischen auch diese vom Anwendungsbereich der unionsrechtlichen EASA-Regelungen (vgl. die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 805/2011 sowie (EU) Nr. 1178/2011) umfasst sind.

Im Rahmen des § 57a soll mit Abs. 3 bis 5 auch die in den unionsrechtlichen Bestimmungen geforderte Benennung der zuständigen nationalen Behörde erfolgen. Dabei soll die bisher bestehende Zuständigkeitsverteilung zwischen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, der Austro Control GmbH und dem Österreichischen Aero Club im Wesentlichen berücksichtigt werden. Das bedeutet im Einzelnen, dass für alle Zivilluftfahrerscheine sowie die damit befassten Ausbildungsorganisationen und das damit verbundene Prüfungswesen für Ballonfahrer und Segelflieger beim Österreichischen Aero Club verbleiben soll. Hinsichtlich der Erteilung der Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenzen für Flugzeuge (LAPL(A)) und für Hubschrauber (LAPL(H)) soll die Möglichkeit bestehen, die Zuständigkeit gemäß § 140b zu übertragen, wenn die diesbezüglichen Voraussetzungen erfüllt werden.

Für den Bereich der Flugmedizin erscheint es auf Grund des Inhalts der Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – die im Bereich der Flugmedizin keine spezifischen Bestimmungen zu Ballonfahrern und Segelfliegern enthalten – zweckmäßig, sämtliche behördlichen Zuständigkeiten bei einer Behörde zu konzentrieren. Die dafür geeignete Behörde ist die Austro Control GmbH, da diese auch bisher für die Vollziehung der in das nationale Recht implementierten flugmedizinischen Standards der JAA (die inhaltlich den neuen unionsrechtlichen Bestimmungen im Bereich Flugmedizin im Wesentlichen entsprechen), zuständig war. Die Zuständigkeit der Austro Control GmbH bei der Vollziehung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 soll daher alle Aspekte der Flugmedizin, nämlich insbesondere die Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger, die Zertifizierung flugmedizinischer Zentren sowie die flugmedizinische Aufsicht über sämtliche von den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelte Piloten umfassen.

Im Hinblick auf die Verordnung (EU) Nr. 805/2011 soll die auch bisher bestehende Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen beibehalten werden.

Zu Z 60 (§ 57b):

Mit dem Zivilluftfahrt-Personalhinweis (ZPH) und der Zivilluftfahrt-Personalanweisung (ZPA) soll die zuständige Behörde zur Erlassung bzw. Veröffentlichung von Informationen, Erläuterungen und Festlegungen in einer standardisierten Form ermächtigt werden können. Damit soll insbesondere der Informationsfluss von der Behörde zu den Normadressaten verbessert werden. Eine derartige Ermächtigung der zuständigen Behörde erscheint vor allem im Lichte der durch neue unionsrechtliche Bestimmungen erheblich gestiegenen Komplexität der Normen für das zivile Luftfahrtpersonal als zweckmäßig.

Zu Z 62 (§ 58 Abs. 2):

Die veraltete Zitierung soll an die geltende Rechtslage angepasst werden.

Zu Z 63 (§ 58 Abs. 3):

In diesem neuen Absatz soll – im Einklang mit Abs. 1 sowie § 9 Abs. 1 – klargestellt werden, dass für Flächen, die zur ständigen Benützung für Abflüge oder Landungen von Luftfahrzeugen bestimmt sind, eine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 (in Verbindung mit § 72 oder § 80a) erforderlich ist. Eine ständige Benützung liegt insbesondere dann vor, wenn die Fläche – über einen befristeten Zeitraum hinausgehend – dauerhaft für Landungen und Abflüge verwendet werden soll. Ein – nicht abschließender – Hinweis auf die ständige Nutzung ist, wenn bestimmte Anlagen und Einrichtungen (zB Piste, Windsack, Markierung und dgl.) vorhanden sind sowie diese Anlagen und Einrichtungen nicht vor jeder Benützung der Fläche errichtet bzw. angebracht werden müssen, sondern eben ständig verfügbar sind (unabhängig, ob nun tatsächlich Flugbetrieb stattfindet oder nicht). Es kann jedoch keine allgemein gültige Aussage getroffen werden, sondern es muss vielmehr in jedem Einzelfall von der zuständigen Behörde (insbesondere im Rahmen eines Antrages gemäß § 9 Abs. 2) geprüft werden, ob die Fläche für ständige Abflüge oder Landung von Luftfahrzeugen genutzt werden soll.

Zu Z 64 (§ 59):

Mit dieser Änderung soll ermöglicht werden, dass Bauten und dgl. auf einem Flugplatz zu einem geringen Teil auch für andere Zwecke als für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes genutzt werden dürfen, ohne die Eigenschaft als „Bodeneinrichtung“ zu verlieren. Sehr wohl notwendig oder zweckmäßig für einen ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes ist die Nutzung von Bauten und Anlagen auf einem Flugplatz – insbesondere einem Flughafen – für Gastronomie- und Handelsbetriebe.

Zu Z 66 und 67 (§ 72 Abs. 2 Z 1 und 2):

Diese Bestimmungen sollen an § 9 Zustellgesetz angepasst werden. So soll das Wohnsitzerfordernis des Zustellungsbevollmächtigten im Inland entfallen, wenn Zustellungen durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind.

Zu Z 69 (§ 74 Abs. 5):

Es soll auch die Möglichkeit der Veröffentlichung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen auf der Homepage des Zivilflugplatzhalters geschaffen werden.

Zu Z 70 (§ 74 Abs. 6 und 7):

Mit dem neuen Abs. 6 soll zur Klarstellung neben der allgemeinen Bestimmung gemäß Abs. 1 eine gesonderte Rechtsgrundlage für die Erlassung der Verordnung zur Erteilung eines Flughafen-Zertifikates geschaffen werden. Es ist damit aber keine inhaltliche Änderung verbunden, da bereits auf Grund der bisher geltenden Rechtslage die Erteilung von Flughafen-Zertifikaten möglich war und die erteilten Zertifikate ihre Gültigkeit behalten. Weiter soll – ähnlich wie in § 131 Abs. 5 (Z 143) im Hinblick auf das Luftverkehrsbetreiberzeugnis – darauf Bedacht genommen werden, dass es sich beim Flughafen-Zertifikat um eine öffentliche Urkunde handelt, die nicht widerrufen werden kann. Es soll daher klargestellt werden, dass als Ersatz für einen Widerruf im Fall der Nichterfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung oder Aufrechterhaltung des Zertifikates sowie der nicht fristgerechten Behebung dieser Mängel die Feststellung der Ungültigkeit des Zertifikates zu erfolgen hat.

Mit dem neuen Abs. 7 soll – ähnlich wie bereits in § 24a und § 57a – auf die im Hinblick auf die Erteilung des Flughafen-Zertifikates (zukünftig) unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Regelungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (sog. „EASA-Basic-Regulation“) und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen hingewiesen sowie die im Sinne dieser Bestimmungen zuständige nationale Behörde festgelegt werden.

Zu Z 71 (§ 75 Abs. 1):

Diese Bestimmung soll an die inhaltlich ähnliche Bestimmung gemäß § 103 Abs. 1 angepasst werden und auch allfällig entgegenstehende bundesrechtliche Bestimmungen abdecken.

Zu Z 72 bis 74 (§ 75 Abs. 2):

Mit der Umformulierung „Dienststellen von Flugsicherungsorganisationen“ soll auf die bereits mit der Novelle im Jahre 2008 geänderte Fassung des § 120 Rücksicht genommen werden.

Mit der Festlegung der Verpflichtung des Flugplatzhalters, geeignete Räumlichkeiten oder Flächen für Flugsicherungsanlagen und für Einbauten, die für den Betrieb von Flugsicherungsanlagen erforderlich sind, im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung zu stellen, soll eine im Zuge zahlreicher Novellierungen des § 122 verloren gegangene Bestimmung wieder aufgenommen werden. Diese Verpflichtung ist notwendig, da grundsätzlich nur der Flugplatzhalter die Verfügungsgewalt über die Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz hat, es jedoch erforderlich ist, den Flugsicherungsdienstleistern Räume oder Flächen zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben auf einem Flugplatz – gegen Ersatz allfälliger Selbstkosten des Flugplatzhalters – zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 75 (§ 78):

Mit dieser Änderung soll die Zuständigkeit zur Genehmigung einer zivilen Bodeneinrichtung jener Behörde zukommen, die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 zuständig ist. So soll im Sinne der Verwaltungsökonomie und Rechtsklarheit grundsätzlich nur mehr eine einzige Behörde für den gesamten Flugplatzbetrieb verantwortlich sein (Abs. 1).

Aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit soll es jedoch möglich sein, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in seinem Zuständigkeitsbereich die Bezirksverwaltungsbehörde mit der Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1 oder mit der Durchführung der Aufsicht über Bodeneinrichtungen betrauen kann, wenn dadurch das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird (Abs. 2).

Vor der Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1 soll der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport zu hören sein, wenn von der zivilen Bodeneinrichtung eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder von ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnte (Abs. 3).

Schließlich soll in Abs. 4 klargestellt werden, dass für eine zivile Bodeneinrichtung keine zusätzliche Bewilligung gemäß § 92 und/oder § 94 erforderlich ist, da das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt von der Bewilligung gemäß § 78 ausreichend berücksichtigt wird. Diese Bestimmung entspricht hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 92 dem bisherigen § 85 Abs. 6. Dies gilt jedoch nicht für zB Kräne und dgl., die für den Bau der Bodeneinrichtung erforderlich sind. Für diese ist eine Bewilligung gemäß § 92 und/oder § 94 erforderlich, sofern diese ein Luftfahrthindernis oder eine Anlage mit optischer oder elektrischer Störwirkung sind.

Zu Z 76 (§ 80b):

Mit der Einführung des neuen § 80b soll im Hinblick auf die Zivilflugplatz-Genehmigung für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern, die ausschließlich für Ambulanz- und Rettungseinsätze verwendet werden, die Möglichkeit der Abweichung von den Bestimmungen gemäß den §§ 66, 69 bis 72 und 77 geschaffen werden. So soll für eine derartige Landefläche als Alternative eine Bewilligung gemäß § 80b beantragt werden können. Die Bewilligung gemäß § 68 iVm § 80b ist einer Bewilligung gemäß § 68 iVm § 72 im Hinblick auf die Widmung einer Fläche als Flugplatz im Sinne des § 58 gleichzuhalten. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn auf Grund der Beschaffenheit der Landefläche sowie der Umgebung ein sicherer An- und Abflug von Hubschraubern im Ambulanz- und Rettungsdienst gewährleistet ist und auch sonst keine öffentlichen Interessen gefährdet werden. Die übrigen Bestimmungen über Zivilflugplätze (zB Betriebsaufnahmegenehmigung gemäß § 73, Bewilligung von Bodeneinrichtungen gemäß § 78) sollen unberührt bleiben, soweit sich aus § 80b nichts anderes ergibt.

Hinsichtlich der Begriffe „Ambulanzeinsätze“ und „Rettungseinsätze“ siehe die Definition für „Ambulanzflüge“ und „Rettungsflüge“ gemäß § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung, BGBl. Nr. 126/1985 idGF.

Gemäß Abs. 5 kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen erlassen. Die flugbetrieblichen Anforderungen gemäß der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung (inklusive der Bestimmungen der JAR-OPS 3) bzw. gemäß der unionsrechtlichen Regelungen im Sinne des § 131 bleiben von § 80b unberührt. Die Einhaltung dieser flugbetrieblichen Anforderungen (insbesondere der vorgeschriebenen Leistungsklassen) liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens (vgl. Abs. 4).

Zu Z 78 (§ 84 Abs. 1):

Der Entfall der Herstellung des Einverständnisses mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie soll aus systematischen Gründen im Hinblick auf die alleinige Genehmigungskompetenz des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport für Militärflugplätze erfolgen.

Zu Z 79 (§ 84 Abs. 3):

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 85 Abs. 6, es soll hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 94 eine Klarstellung erfolgen (siehe auch die Erläuterungen zur Z 75).

Zu Z 81 bis 86 (§ 85):

Mit der in Abs. 1 vorgesehenen Ergänzung soll klargestellt werden, dass die in der Z 1 genannten Objekte auch dann als innerhalb der Sicherheitszone gelegen gelten, wenn diese die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragen.

Mit den in Abs. 3 enthaltenen Änderungen soll zum einen darauf Rücksicht genommen werden, dass es den Begriff „Autobahn“ nicht mehr gibt. Es sollen stattdessen auf das Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 19971, BGBl. Nr. 286/1971, verwiesen werden. Es sollen damit die für den Schnellverkehr geeigneten hochrangigen Straßen umfasst werden, da bei diesen der Einsatz von Rettungshubschraubern im Falle von Unfällen sehr wahrscheinlich ist und daher Seil- und Drahtverspannungen eine hohe Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt darstellen.

Zum anderen sollen die sog. „Schlechtwetterflugwege“ gestrichen werden, da sich diese Regelung nicht bewährt hat.

Zur – schon nach der bisherigen Rechtslage – bestehenden Kompetenz des Landeshauptmannes, mit Verordnung jene Gebiete, welche durch besondere Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen können, festzulegen, ist anzumerken, dass Seil- oder Drahtverspannungen für

Such- und Rettungsflüge dort eine Gefährdung darstellen, wo aufgrund spezieller lokaler Gegebenheiten und/oder besonders exponiertem Gelände vermehrt mit dem dringlichen Transport oder der medizinischer Versorgung von Verletzten zu rechnen ist.

Zu Z 87 (§ 87 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass auch im Falle einer gemäß dem UVP-G 2000 von der zuständigen UVP-Behörde im konzentrierten Genehmigungsverfahren (§ 3 UVP-G 2000) erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung dennoch die Luftfahrtbehörden zur Erlassung der Sicherheitszonen-Verordnung zuständig sind.

Zu Z 88 (§ 87 Abs. 4 bis 9):

Mit diesen neuen Bestimmungen soll ermöglicht werden, dass eine Sicherheitszonen-Verordnung auch unabhängig von einer Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 oder einer Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes gemäß § 83 abgeändert werden kann, wenn dies aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar erforderlich ist. Um den von der geplanten Änderung der Sicherheitszone betroffenen Grundstückseigentümern die Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, soll vor Erlassung der Verordnung zwingend ein bestimmtes Verfahren eingehalten werden. Dieses Verfahren soll vergleichbar den Verfahren zur Erlassung eines Flächenwidmungsplanes sein und ist in den Abs. 4 bis 9 geregelt. Von der Behörde ist – wie auch bei Festlegung einer Sicherheitszone gemäß Abs. 1 – zu beachten, dass die Änderung der Sicherheitszone auf Grund der damit einhergehenden Baubeschränkungen nur in jenem Ausmaß, das aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar erforderlich ist, festgelegt werden.

Zu Z 89 (§ 91a):

Die nach der bisherigen Rechtslage bestehende Ausnahme von der Anzeigepflicht für die befristete Errichtung von Seil- und Drahtverspannungen für land- und forstwirtschaftliche Bringungsanlagen soll nicht nur im Falle der raschen Aufarbeitung von Schadholz im Katastrophenfall, sondern generell für den Katastrophenfall möglich sein.

Zu Z 90 (§ 91b):

Diese Bestimmung soll aktualisiert werden. So soll insbesondere klargestellt werden, dass für jene Objekte, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des § 85 in dessen jeweiliger Fassung oder einer Verordnung gemäß § 85 Abs. 4 in deren jeweiliger Fassung bereits bestehen und erstmals als Luftfahrthindernis gelten, binnen 12 Monaten ein Antrag gemäß § 92 zu stellen ist bzw. eine Anzeige gemäß § 91a zu erstatten ist. Es soll jedoch – da ja das Luftfahrthindernis bereits besteht – im Fall der Anwendung des § 92 lediglich geprüft werden, ob eine Kennzeichnungsmaßnahme erforderlich ist.

Zu Z 91 (91c):

Diese Bestimmung soll ein Teil des neuen § 95a werden.

Zu Z 92 (§ 92 Abs. 1):

Der Hinweis auf § 91a soll mangels Erforderlichkeit entfallen.

Zu Z 93 (§ 93 Abs. 2):

Da Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 2 Z 1 einen Einfluss auf die von der Austro Control GmbH festgelegten Instrumentenflugverfahren haben können, soll vor Erteilung der Ausnahmegenehmigung das Einvernehmen mit der Austro Control GmbH hergestellt werden.

Zu Z 94 und Z 95 (§ 94 Abs. 1):

Die auf Grund eines Redaktionsversehens fehlende Paragraphenbezeichnung soll eingefügt werden. Weiters soll klargestellt werden, dass auch mobile Anlagen, wie zB mobile Laseranlagen, in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen.

Zu Z 96 und 97 (§ 94 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll – dem § 93 entsprechend – darauf Rücksicht genommen werden, dass es auch bei Flugfeldern Sicherheitszonen geben kann und daher hinsichtlich dieser Sicherheitszonen die Bezirksverwaltungsbehörde zur Erteilung der Genehmigung gemäß § 94 zuständig sein soll.

Weiters soll klargestellt werden, dass es bei Anlagen mit optischen oder elektrischen Störwirkungen auf den Wirkungsbereich dieser Störungen ankommt und somit – wenn die Störwirkungen eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt innerhalb einer Sicherheitszone verursachen könnten – diese Anlagen als innerhalb der Sicherheitszone gelegen gelten.

Zu Z 98 (§ 95 Abs. 2):

Die Zitierung soll an den neuen § 85 Abs. 1 angepasst werden.

Zu Z 99 (§ 95a):

Diese neue Bestimmung soll zum einen die Regelungen des bisherigen § 91c enthalten und zum anderen explizit eine Meldepflicht des Eigentümers bzw. Errichters über den Baubeginn sowie die Fertigstellung des Hindernisses festlegen. Für die Richtigkeit der Angaben über die Lage und die Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses ist der Meldungsleger verantwortlich. Weiters soll der zuständigen Behörde im Falle eines Wechsels des Eigentümers eines Luftfahrthindernisses vom neuen Eigentümer der Name und die Adresse gemeldet werden.

Zu Z 100 (§ 96 Abs. 1):

Es soll mit dieser Umformulierung berücksichtigt werden, dass zB Bäume nicht in jedem Fall angepflanzt wurden, sondern bereits seit vielen Jahrzehnten vorhanden sind.

Zu Z 101 (§ 96a Abs. 4):

Mit dieser Erweiterung soll ermöglicht werden, dass auch im Falle von zum Zeitpunkt der Festlegung einer Sicherheitszone bereits bestehender Hindernisse, für die dem Zivilflugplatzhalter mit Bescheid die Durchführung von Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben worden ist, nachträgliche Kennzeichnungsmaßnahmen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt vorgeschrieben werden können.

Zu Z 104 und 105 (§ 101 und 102 Abs. 1 und Abs. 2):

Diese Bestimmungen sollen an die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 angepasst werden. Als „Unternehmen“ soll in Anlehnung an die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 jede natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, aber auch „amtliche Einrichtungen“ (funktionelle oder organisatorische Behörden) gelten. Weiters soll als Reaktion auf das Urteil des EuGH vom 25. Jänner 2011 in der Rechtssache C-382/08 „Neukirchinger“ festgelegt werden, dass eine Beförderungsbewilligung (und Betriebsaufnahmebewilligung) für Unternehmen, die Beförderungen im gewerblichen Luftverkehr mit Segelfliegern, Freiballonen, Ultraleichtluftfahrzeugen oder ausschließlich Rundflüge durchführen wollen und bereits eine von einem anderen Mitgliedstaat der Union für diese Beförderungen erteilte Genehmigung innehaben, nicht erforderlich ist. Da die Europäische Gemeinschaft im Anwendungsbereich der früheren Verordnung (EWG) 2407/92 und in der nachfolgenden Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 davon ausgegangen ist, dass innerhalb der Union ein gleichwertiger flugbetrieblicher Standard besteht (die von den einzelnen Mitgliedstaaten ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse sind gegenseitig anzuerkennen, auch wenn es für diese (noch) keine harmonisierten Bestimmungen gibt), soll auch für den Bereich der gewerblichen Beförderungen außerhalb des Anwendungsbereiches der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 von einem gleichwertigen Standard innerhalb der Union ausgegangen werden. Eine Prüfung der Gleichwertigkeit im Einzelfall ist aus verwaltungsökonomischen Gründen nicht tunlich.

Zu Z 106 (§ 102 Abs. 4):

Mit der Erweiterung dieser Bestimmung soll im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung ermöglicht werden, dass gewerbliche Beförderungen mit motorisierten Hänge- oder Paragleitern, Hänge- oder Paragleitern oder Fallschirmen ohne die gemäß § 102 Abs. 1 erforderliche Beförderungsbewilligung durchgeführt werden dürfen. Im Sinne des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sollen an Stelle dieser Bewilligung bestimmte Erfordernisse erfüllt werden (siehe die Z 113).

Zu Z 107 (§ 103 Abs. 1):

Diese Bestimmung soll ohne inhaltliche Änderung sprachlich klarer formuliert werden.

Zu Z 108 (§ 106):

Mit diesen Änderungen soll zum einen eine Gleichstellung mit den Regelungen des Zustellgesetzes (§ 9) hergestellt werden. Zum anderen soll festgelegt werden, dass im Falle von Rundflügen mit Flugzeugen und Hubschraubern jene für die gewerbliche Beförderung von Flugzeugen und Hubschraubern im Rahmen von Luftfahrtunternehmen (§ 102 Abs. 2) mit Verordnung gemäß § 131 LFG erlassenen oder unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Betriebsvorschriften entsprechend erfüllt werden müssen. Dies ist aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt geboten, da gewerbliche Beförderung von Personen im Rahmen von Rundflügen (von A nach A) dasselbe Gefährdungspotential wie die Beförderung von A nach B hat.

Zu Z 109, 111 und 112 (§ 107 Abs. 2, § 108 Abs. 3 und § 110):

In diesen Bestimmungen soll berücksichtigt werden, dass die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb teilweise in den unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen festgelegt sind (vgl. auch § 131 Abs. 4) und in manchen Fällen an Stelle der Betriebsaufnahmebewilligung ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wird.

Zu Z 110 (§ 108 Abs. 1):

Diese Übertragung der Zuständigkeit zur Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung auf die Austro Control GmbH soll aus Gründen der Verwaltungsökonomie erfolgen. Bei der Betriebsaufnahmegenehmigung wird nämlich überprüft, ob das Luftbeförderungsunternehmen die in der Beförderungsgenehmigung vorgeschriebenen flugbetrieblichen und technischen Verpflichtungen einhält. Die Betriebsaufnahmegenehmigung ist somit dem – von der Austro Control GmbH erteilt – Luftverkehrsbetreiberzeugnis für Luftfahrtunternehmen gleichzuhalten. Da die Austro Control GmbH grundsätzlich für alle technischen und flugbetrieblichen Angelegenheiten (mit Ausnahme jener Luftfahrzeugarten, für die der ÖAeC gemäß der ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung diesbezüglich verantwortlich ist) zuständig ist, soll auch die schon bisher von Sachverständigen der Austro Control GmbH für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgte Beurteilung der flugbetrieblichen und technischen Eignung des Luftbeförderungsunternehmens aus Gründen der Vereinfachung der Austro Control GmbH zugeordnet werden. Es soll somit zu keiner Übertragung von neuen Aufgaben kommen. Ist an Stelle der Betriebsaufnahmegenehmigung auf Grund der anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis auszustellen, ist dafür ebenfalls die Austro Control GmbH zuständig (vgl. § 131 Abs. 4).

Zu Z 113 (§ 111):

Mit dieser Bestimmung sollen die aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Voraussetzungen für die gewerbliche Beförderung von Personen mit motorisierten Hänge- oder Paragleitern, Hänge- oder Paragleitern bzw. Fallschirmen geregelt werden. Da für diese Flüge keine Beförderungsgenehmigung und Betriebsaufnahmegenehmigung mehr erforderlich sein soll (vgl. § 102 Abs. 4), soll die Einhaltung der bisher individuell mittels Auflagen in den jeweiligen Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Voraussetzungen – soweit weiterhin im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich – generell festgelegt werden (vgl. insbesondere die in der ZLPV 2006 enthaltenen Bestimmungen über die erforderliche Mindesterfahrung des verantwortlichen Piloten). Weiters ist auf das Erfordernis der Ausstellung einer Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes für die Beförderung gemäß § 102 Abs. 4 hinzuweisen.

Zu Z 115 (§ 112):

Der Abs. 2 (vormals § 115 Abs. 2) soll entfallen, da es eine diesbezügliche Regelung in § 147 gibt.

Zu den Z 119 bis 130 (§ 119, 120 Abs. 6, 120a, 120b, 120c, 120d und 120e):

Mit diesen Änderungen soll vor allem eine Anpassung an die neuen unionsrechtlichen Regelungen im Bereich der Flugsicherung erfolgen. Bei diesen unionsrechtlichen Regelungen handelt es sich vor allem um Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 („EASA-Basic Regulation“). Diese Regelungen ersetzen bereits bestehende unionsrechtliche Regelungen, eine inhaltliche Veränderung der Bestimmungen ist dadurch jedoch nicht erfolgt. So wurde die Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz durch die Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ersetzt. Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurde die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 ersetzt.

Weiters soll in § 120a eine Klarstellung der schon bisher bestehenden Rechtslage erfolgen. In der Praxis werden seit langem bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren auch die daraus resultierenden Immissionsbelastungen berücksichtigt. Als rechtliche Grundlagen dafür werden einzelne Bestimmungen auf Verordnungsebene (insbesondere § 19 Abs. 1, 5 und 6 LVR 2010, § 9 Abs. 1 LVR 2010; vgl. OLG Wien 21.8.2006, 12 R 90/06b) herangezogen. Die gesetzliche Grundlage dafür bietet vor allem das Kriterium der Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren (§§ 120a, 124 Abs. 2), wovon auch unzumutbare Immissionen (wie zB gesundheitsgefährdende Immissionen durch Fluglärm, vgl. VwGH 20.03.2002, GZ. 99/03/0251, oder übermäßiger Schadstoffausstoß) fallen.

In § 120a soll die gesetzliche Grundlage für die bestehende Praxis nun auch explizit klargestellt werden. Dies erfolgt durch den – nicht taxativen („insbesondere“) – Hinweis, dass bei der Festlegung der für den sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehr erforderlichen Flugverfahren unter dem Aspekt der Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren auch auf den Teilaspekt der Minimierung der Immissionsbelastung („möglichst geringe Immissionsbelastung“) Bedacht zu nehmen ist.

Planung und Festlegung von Flugverfahren bilden einen äußerst komplexen Vorgang, in dem zahlreiche Sicherheits-, Kapazitäts-, Gefahrenabwehr- und Effizienz Aspekte zu beachten sind (vgl. dazu die Prinzipien der sicheren, einfachen und wirtschaftlichen Verfahrensgestaltung durch Beachtung von Leistungsvermögen der Luftfahrzeuge, Navigationsmethoden, Hindernisfreiheit, Luftraumnutzung, Flugweglänge, Anbindung an das sonstige Streckennetz, Kapazität von Pisten[systemen], Wetterlagen etc.). Bei der Abwägung der möglichen Flugrouten-Varianten unter Immissionsaspekten kann es je nach Gewichtung unterschiedlicher Immissionsarten – wie etwa Fluglärm und Schadstoffausstoß – zu unterschiedlichen

Beurteilungen des Gefahrenpotentials kommen. Auch bei Betrachtung möglicher Flugroutenvarianten unter Lärmschutzaspekten ist es in aller Regel nicht möglich, eindeutige und allgemein befriedigende Bewertungsergebnisse auf technischem Weg zu erzielen.

Aber es kann – wie die positiven Erfahrungen aus partizipativen Verfahren an verkehrsreichen Flughäfen belegen – in komplexen Situationen ein verhandlungsorientierter Ansatz, in dem Lösungsvarianten und deren jeweilige Auswirkungen mit Betroffenen bzw. Interessensvertretern analysiert, optimiert und abgewogen werden, eine stabile Grundlage für die Festlegung von Flugverfahren unter Berücksichtigung des Lärmschutzes schaffen.

Die Regelung in § 120a Abs.1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 soll somit – auch weiterhin – als Berücksichtigungs- und Abwägungsgebot zu verstehen sein.

Zu Z 131 (§ 122 Abs. 1):

Es soll explizit klargestellt werden, dass der Antrag auf Bewilligung von Flugsicherungsanlagen von den Flugsicherungsorganisationen zu stellen ist.

Zu Z 132 (§ 122 Abs. Abs. 4a):

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, dass für Flugsicherungsanlagen und militärische Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt keine zusätzliche Bewilligung gemäß § 92 oder § 94 erforderlich ist, auch wenn diese Objekte ein Luftfahrthindernis oder eine Anlage mit optischer oder elektrischer Störwirkung sind. Die Genehmigungserfordernisse gemäß den §§ 92 und 94 werden von den Verfahren gemäß Abs. 1 und 4 ausreichend abgedeckt. Diese Bestimmung entspricht hinsichtlich der Bewilligung gemäß § 92 dem bisherigen § 85 Abs. 6.

Zu Z 134 (§ 124 Abs. 2 und 3):

Zum einen soll in Abs. 2 auf die unionsrechtlichen gemeinsamen Luftverkehrsregeln (standardised rules of the air – SERA) hingewiesen werden. Soweit nationale Übergangsbestimmung („opt out“) oder begleitende bzw. ausführende nationale Regelungen zulässig sind, sollen diese mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden können. Zuständige nationale Behörde zur Vollziehung der gemeinsamen Luftverkehrsregeln soll – wie dies bisher auch bei den nationalen Luftverkehrsregeln der Fall war – die Austro Control GmbH sein. Zum anderen soll in Abs. 3 die Zitierung an die bereits mit einer vorangegangenen Novelle geänderte Bestimmung des § 119 angepasst werden, weiters soll der Bundesminister für Unterricht auf Grund der Änderungen des BMG durch den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung ersetzt werden.

Zu Z 135 (§ 125 Abs. 2):

Es soll eine Anpassung an die legislatischen Richtlinien sowie die Behebung eines Redaktionsversehens erfolgen.

Zu Z 136 (§ 128):

Diese Bestimmung soll in mehrfacher Hinsicht geändert werden. So soll zum einen aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden, dass das Steigenlassen von Kleinballonen generell innerhalb von Sicherheitszonen und unterhalb von Sicherheitszonen verboten ist. Zum anderen soll der gemäß der bisherigen Rechtslage unbestimmte Begriff „größere Anzahl“ von Kleinluftballonen für die Bereiche außerhalb von Sicherheitszonen einheitlich für das gesamte Bundesgebiet beziffert werden, um sowohl den Vollziehungsbehörden als auch den Normadressaten einen klaren und einheitlichen Richtwert zur Verfügung zu stellen. So soll im Umkreis von 15 000 m um den Flugplatzbezugspunkt (vgl. die Definition gemäß § 88 Abs. 2, welche im vorliegenden Fall auch für Flugplätze ohne Sicherheitszone anzuwenden ist) das Steigenlassen von mehr als 30 Kleinluftballonen, sonst von mehr als 100 Kleinluftballone bewilligungspflichtig sein. Bei den gegenständlichen Kleinballonen handelt es sich insbesondere um die handelsüblichen Gummiballone mit einem Maximaldurchmesser von 50 cm, es sind dabei jedoch nicht die sog. unbemannten (Wetter)Ballone im Sinne des ICAO Annex 2 oder der SERA-Regelungen gemeint. Von dem Begriff „Kleinluftballone“ sind aber auch sog. „Schaumherzen“, Miniatur-Heißluftballone udgl. umfasst. Hinsichtlich der Miniatur-Heißluftballone (zB Wunschlaternen, Skylaternen, Himmelslaternen oder Glücksballone) ist anzumerken, dass deren In-Verkehr-Bringen seit dem Jahre 2009 durch Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz verboten ist (vgl. BGBl. II Nr. 423/2009). Begründet wurde dieses Verbot mit der Gefährlichkeit der Miniatur-Heißluftballone. Um nicht der Intention dieser Verordnung entgegen zu wirken, steht einer luftfahrtbehördlichen Bewilligung der Miniatur-Heißluftballons – sollten diese weiterhin im Umlauf sein – wohl die Gefährdung des Luftverkehrs oder von Personen oder Sachen auf der Erde gemäß Abs. 3 entgegen.

Bei der Erteilung der Bewilligung für das Steigenlassen der Kleinballone ist weiters zu beachten, dass die Kleinballone nur einzeln und nicht gebündelt steigen gelassen werden sollten und keinerlei radarreflektierende beschichtete Karten oder dergleichen angehängt werden dürfen.

Des Weiteren soll auf Grund der in letzter Zeit gehäuften Vorkommnissen mit Lasern festgelegt werden, dass die Verwendung bestimmter Laser-Klassen innerhalb von Sicherheitszonen sowie - insbesondere im Fall von Flugplätzen ohne Sicherheitszone – innerhalb eines Umkreises von 2 500 m um den Flugplatzbezugspunkt im Sinne des § 88 Abs. 2 nicht erlaubt sind. So soll vermieden werden, dass Piloten im An- und Abflug durch Laser geblendet werden. Sicherheitspolizeiliche oder strafrechtliche Regelungen bleiben dadurch unberührt.

Schließlich soll im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch festgelegt werden, dass die Verwendung von Feuerwerkskörpern bestimmter Kategorien innerhalb von Sicherheitszonen verboten ist.

Zu Z 141 bis 143 (§ 131):

Mit diesen Änderungen soll zum einen – ähnlich wie bereits in § 21 – explizit die Möglichkeit der Erlassung oder Veröffentlichung von allgemeinen Hinweisen und Anweisungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen durch die Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde normiert werden (Abs. 2 Z 13).

Zum anderen sollen die im Bereich „Flugbetrieb“ schon bisher anwendbaren unionsrechtlichen Regelungen aktualisiert bzw. auf die nunmehr auch für den Bereich „Flugbetrieb“ anwendbare Verordnung (EU) Nr. 216/2008 hingewiesen werden sowie die im Sinne dieser Verordnung zuständige nationale Behörde festgelegt werden. Soweit nationale Übergangsbestimmung für die Anwendung der unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 216/2008 zulässig sind („opt out“), sollen diese mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden können (Abs. 7).

Weiters soll explizit klargestellt werden, dass – da das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) als öffentliche Urkunde nicht widerrufen werden kann – als Ersatz für einen Widerruf im Fall der Nichterfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung oder Aufrechterhaltung des AOC sowie der nicht fristgerechten Behebung dieser Mängel die Feststellung der Ungültigkeit des Zertifikates zu erfolgen hat. In bestimmten Fällen ist es auch möglich, dass sich die Ungültigkeit nur auf bestimmte Einsatzarten bzw. Sondergenehmigungen der vom AOC umfassten Luftfahrzeuge bezieht und das AOC samt den dazugehörigen Operation Specifications nur diesbezüglich ungültig wird (zB Unzulässigkeit des Rettungsflug-Einsatzes, andere Beförderungen sind weiterhin möglich). Die Feststellung der Ungültigkeit kann sich daher auch nur auf einen Teilbereich des AOC beziehen. Diese Bestimmung soll sowohl für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, die auf Grund nationaler Rechtsgrundlagen (AOCV 2008 iVm JAR-OPS 3) als auch für solche, die auf Grund unionsrechtlicher Bestimmungen erteilt worden sind, gelten. Die Bestimmung soll somit auch anzuwenden sein, wenn das AOC auf Grund unionsrechtlicher EASA-Bestimmungen zu „widerrufen“ ist. Da eine öffentliche Urkunde nach österreichischem Recht nicht widerrufen werden kann, sondern lediglich als ungültig festgestellt werden kann, ist der unionsrechtliche Widerruf als Feststellung der Ungültigkeit zu werten (Abs. 5).

Schließlich soll bereits auch auf die im nationalen Recht bisher nicht verankerte und durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die zu dieser Verordnung erlassene Durchführungsverordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF eingeführte „Erklärung der Befähigung“ (declaration) im Bereich der nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge Bezug genommen werden. Auch in diesem Fall darf das Luftfahrzeug bei einer fehlenden oder nicht bzw. nicht mehr ordnungsgemäßen Erklärung nicht mehr im Fluge verwendet werden, wenn der Mangel nicht innerhalb der von der Austro Control GmbH festgelegten Frist behoben worden ist und darüber von der Austro Control GmbH – in Vollziehung der diesbezüglichen unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen (vgl. zB ARO.GEN.350 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012) – ein Feststellungsbescheid erlassen werden. Diese Bestimmung kommt allerdings erst dann zum Tragen, wenn die entsprechenden unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassen und national anwendbar sind (Abs. 6).

Zu Z 144 (§ 132a):

Mit dem neuen § 132a soll eine sog. „Gästeflugregelung“ eingeführt werden. So soll ermöglicht werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung festlegen kann, dass ausländisch registrierte Luftfahrzeuge von Piloten, die Inhaber eines von demselben Registerstaat ausgestellten Zivilluftfahrerscheins sind, ohne Anerkennung gemäß den §§ 18 und 40 LFG im Bundesgebiet betrieben werden dürfen. Diese Regelung ist für jene Luftfahrzeugarten anwendbar, die nicht von den EASA-Regelungen umfasst sind und für die kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß den ICAO-Regelungen ausgestellt worden ist. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat vor

Erlassung dieser Verordnung zu evaluieren, ob der betreffende ausländische Staat einen vergleichbaren Standard hinsichtlich der Luftfahrzeugtechnik, des Flugbetriebes und der Pilotenanforderungen vorweist.

Dasselbe soll weiters auch für Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter, deren Verwendung in Österreich zulässig ist, und von Zivilluftfahrern mit einer von einem ausländischen Staat ausgestellten Erlaubnis unentgeltlich betrieben werden dürfen, gelten. So sollen jene Piloten von Hänge- oder Paragleitern oder Fallschirmen, deren Zivilluftfahrerlaubnis von einem mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegten Staat ausgestellt worden ist, ohne Anerkennung gemäß § 40 zulässige Flüge im Bundesgebiet durchführen können.

Zu Z 146 bis 149 (§ 134a):

Mit diesen Änderungen sollen vor allem Anpassungen an die unmittelbar anwendbaren Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 sowie (EU) Nr. 185/2010 erfolgen. So sollen insbesondere die Zitierungen ergänzt und jene Bestimmungen, die sich bereits aus den unmittelbar anwendbaren Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 sowie (EU) Nr. 185/2010 ergeben, gestrichen werden.

Schließlich soll klargestellt werden, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Bewerbern für einen Flugbesatzungsausweis sowie von Personal von sog. unabhängigen Validieren vergleichbar den Überprüfungen jener Personen, die sich um einen Flughafenausweis bewerben, durchgeführt werden. Für Personen, die sich einer Verlässlichkeitsprüfung gemäß den §§ 23 f des Militärbefugnisgesetzes unterzogen haben und eine gültige Prüfbescheinigung vorweisen können, gelten die Anforderungen der Zuverlässigkeitsüberprüfungen als erfüllt.

Zu den Z 151 bis 156 (§ 136):

Mit diesen Änderungen sollen Anpassungen im Hinblick auf die Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes (BGBl. I Nr. 40/2012) erfolgen. Weiters soll festgelegt werden, dass die Meldungen von Unfällen, Störungen und Ereignissen auch an die gemäß dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde weiterzuleiten sind, da auch diese Behörde in bestimmten Fällen Sofortmaßnahmen bei der Durchführung der Bodenabfertigung vorschreiben muss.

Die bisher von der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes erfolgte Erfassung und Speicherung von Informationen gemäß Art. 5 sowie der Informationsaustausch gemäß Art. 6 der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt soll nunmehr im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung von der Austro Control GmbH durchgeführt werden. Im Sinne der Nutzung von Synergien sollen somit die Funktionen der zentralen Meldestelle mit der Verarbeitung der gemeldeten Daten zusammengeführt werden.

Schließlich soll klargestellt werden, dass hinsichtlich meldepflichtiger Ereignisse im Sinne des Anhangs I und II der Richtlinie 2003/42/EG auch jene in Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 angeführten Informationen zu speichern, auszuwerten und zu verarbeiten sind. Diese Daten sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 iVm Art. 6 der RL 2003/42/EG der Europäischen Kommission zur Einspeisung in einen Zentralspeicher zu übermitteln. Der Zugang zu diesen Daten soll für die Aufsichtsbehörden jedoch hinsichtlich jener Angaben, aus denen der Luftfahrzeughalter unmittelbar hervorgeht, nicht möglich sein (Abs. 6).

Zu Z 158 (§ 139 Abs. 2):

In Anlehnung an vergleichbare Bestimmungen (zB § 7 Abs. 1 Umweltkontrollgesetz) soll festgelegt werden, dass die Austro Control GmbH im Rahmen der Amtshilfe berechtigt ist, Auskünfte einzuholen sowie auf Verlangen verpflichtet ist, den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden sowie der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde Auskünfte zu erteilen.

Zu Z 159 (§ 140 Abs. 4):

Art. 133 Abs. 8 B-VG normiert die Möglichkeit, durch Bundesgesetz vorzusehen, wer in anderen als den im B-VG ausdrücklich aufgezählten Fällen wegen Rechtswidrigkeit Revision erheben kann. Von dieser Möglichkeit soll Gebrauch gemacht und dem Bundesminister Verkehr, Innovation und Technologie auch in jenen Fällen, in denen er nicht belangte Behörde im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht war, ein Revisionsrecht gegen Erkenntnisse und Beschlüsse der Landesverwaltungsgerichte und des Bundesverwaltungsgerichtes eingeräumt werden, um auf einen einheitlichen Vollzug und eine einheitliche Anwendung der gegenständlichen Rechtsvorschriften hinwirken zu können.

Zu Z 160 bis 162 (§ 140b Abs. 1, Abs. 3a und Abs. 5):

Es soll insbesondere die grundsätzliche Möglichkeit der Übertragung von einzelnen Aufgaben im Hinblick auf Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge normiert werden. Ob die dafür erforderlichen Voraussetzungen (insbesondere das Interesse der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit so-

wie die erforderlichen Einrichtungen und Kenntnisse der Organisation) vorliegen, muss im Rahmen der konkreten Übertragung evaluiert werden.

Mit Abs. 3a soll eine dem neuen § 139 Abs. 2 entsprechende Regelung geschaffen werden (vgl. die Erläuterungen zur Z 158).

Zu Z 164 bis 166 (§ 141 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 4 und 5):

In Abs. 1 und 2 sollen zum einen an Stelle des Verweises auf „Betriebe gemäß Anhang I, Unterabschnitt G, der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ der – auch im nationalen Recht – verwendete Begriff „Betrieb zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ (als Kurzform ist das Wort „CAMO“ gebräuchlich) gesetzt werden. Zum anderen soll berücksichtigt werden, dass es keine registrierten Flugschulen mehr geben soll (vgl. die Erläuterungen zu den Z 48 bis 52).

Weiters soll aus Gründen der Verwaltungsökonomie im Zusammenhang mit der nunmehr in § 108 Abs. 1 und in § 131 Abs. 4 vorgesehenen Zuständigkeit der Austro Control GmbH für die Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung bzw. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses im Hinblick auf Luftbeförderungsunternehmen auch die flugbetriebliche und technische Aufsicht über diese Unternehmen an die Austro Control GmbH übertragen werden. Diese Tätigkeit wurde auch bisher von den flugbetrieblichen und technischen Sachverständigen der Austro Control GmbH im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführt. Es soll somit zu keiner Übertragung von neuen Aufgaben kommen.

Schließlich soll ebenfalls aus Gründen der Verwaltungsökonomie die Teilnahme der Aufsichtsbehörden bei Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von juristischen Personen und Personengesellschaften entfallen. Es ist damit keine Verschlechterung der Aufsichtstätigkeit verbunden, da das Recht auf Einholung jeder im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlichen Auskunft gemäß Abs. 2 weiterhin unverändert bestehen bleibt.

Bei den in Abs. 4 genannten „sonstigen Urkunden“ handelt es sich insbesondere um Bescheide, die in Vollziehung des Luftfahrtgesetzes und der auf Grund des Luftfahrtgesetzes ergangenen Verordnungen erlassen worden sind, zB Betriebsbewilligungen für Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 oder Bewilligungen der Unterschreitung der Mindestflughöhe.

In einem neuen Abs. 5 soll festgelegt werden, dass auch die für die Erteilung einer Genehmigung gemäß § 9 oder § 126 oder § 133 zuständige Behörde berechtigt ist, zu überprüfen, ob die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt in den jeweiligen Genehmigungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen, Bedingungen und Befristungen eingehalten werden. Soweit dies zur ordnungsgemäßen Durchführung dieser Überprüfung erforderlich ist, haben die verantwortlichen Piloten, die Genehmigungsinhaber sowie die Zivilluftfahrzeughalter unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 72 Stunden nach der Aufforderung durch die zuständige Behörde jede im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Auskunft zu erteilen.

Zu Z 167 (§ 141a):

Diese Bestimmung soll nunmehr auch für Aufsichtstätigkeiten, die nicht im LFG und dessen Durchführungsverordnungen, sondern in anderen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen geregelt sind, anwendbar sein. Es sollen somit sämtliche Organe, die luftfahrtrechtliche Aufsichtstätigkeiten durchführen, eine Dienstkarte gemäß § 141a erhalten.

Zu Z 168 (§ 142 Abs. 1):

Abgesehen von einer Anpassung der Zitierung soll explizit im Sinne von Art. 14 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegt werden, dass die Durchführung von Flugdiensten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 ohne zugewiesene Zeitnischen oder zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen, oder die Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, unzulässig ist.

Zu Z 169 (§ 145 Abs. 4):

Diese Regelung soll der Klarstellung dienen, dass Einsatzflüge als operationeller Flugverkehr im Sinne der gemeinsamen Luftverkehrsregeln (standardised rules of the air – SERA) gelten.

Zu Z 172, Z 174 und Z 175 (§ 156 Abs. 2, § 160 Abs. 1 und 164 Abs. 2):

Der Inflationsanpassung (Anhebung um 13,1 %) der Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen), BGBl. III Nr. 11/2010, wurde von der Europäischen Union durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber durch die Verordnung (EG) Nr. 285/2010 Rechnung getragen. In

Artikel 6 der konsolidierten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 wurden die Mindestversicherungssummen zur Deckung von Schäden an Reisegepäck und Gütern auf 1 131 SZR je Fluggast bzw. auf 19 SZR je Kilogramm bei gewerblichen Flügen angehoben. Im österreichischen Luftfahrtgesetz soll nunmehr eine Anpassung der Haftungshöchstbeträge sowie der Mindestdeckungssummen an die erhöhten Beträge der völker- bzw. unionsrechtlichen Vorgaben durchgeführt werden.

Im Montrealer Übereinkommen wurde der Haftungshöchstbetrag von 100 000 SZR bei Tod oder bei Körperverletzung von Reisenden auf 113 100 SZR angehoben. Um das österreichische Recht mit den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens in Einklang zu bringen, soll daher auch der für die verschuldensunabhängige Haftung in § 156 Abs. 2 vorgesehene Haftungshöchstbetrag auf 113 100 SZR erhöht werden.

Um die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes mit den oben angeführten internationalen bzw. unionsrechtlichen Vorgaben in Einklang zu bringen, sollen in § 160 Abs. 1 die Haftungshöchstbeträge für leichte Fahrlässigkeit für den Fall der Zerstörung, des Verluste oder der Beschädigung von Frachtgut von 17 SZR auf 19 SZR pro Kilogramm sowie bei Reisegepäck von 1 000 SZR auf 1 131 SZR angehoben werden.

Die Versicherungspflicht in § 164 Abs. 2 bestimmt, dass der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts zur Deckung der Schadenersatzansprüche der Fluggäste pro vorhandenen Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung über eine Versicherungssumme von zumindest 250 000 SZR abzuschließen hat. Bei einem Luftfahrzeug oder einem selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät mit einer MTOM bis zu 2 700 kg muss die Versicherungssumme bei nichtgewerblichen Flügen zumindest 100 000 SZR betragen (Artikel 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004). Da nun der Haftungshöchstbetrag des § 156 Abs. 2 auf 113 100 SZR angehoben werden soll, soll auch die in § 164 Abs. 2 festgesetzte Mindestversicherungssumme für Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mit einer MTOM bis zu 2 700 kg auf 113 100 SZR angehoben werden.

Zu Z 173 (§ 156 Abs. 3):

Bislang sieht § 156 Abs. 3 vor, dass die nach § 156 Abs. 1 normierte teilweise verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers dann nicht zum Tragen kommt, wenn ein Fluggast mit einem Segelflugzeug, Ultraleicht-Flugzeug, Freiballon, Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirm oder motorisierten Hänge- oder Paragleiter befördert und dabei durch einen Unfall getötet oder am Körper verletzt wird. Der Beförderer haftet für den gesamten Schaden in diesen Fällen nur dann, wenn dieser auf sein Verschulden oder auf das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

Seit Einführung dieser Bestimmung haben sich Schadensfälle bei der Beförderung mit den oben genannten Luftfahrzeugen mit teils gravierenden Folgen ereignet, die es nahelegen, auch in diesen Fällen ein Gefährdungshaftungsregime – wie in der allgemeinen Regelung des § 156 Abs. 1 vorgesehen – einzuführen. Sie haben vor Augen geführt, dass ein Passagier, der bei der Beförderung mit einem in § 156 Abs. 3 genannten Luftfahrzeug geschädigt wird, nicht schlechter gestellt werden sollte, als im Fall des § 156 Abs. 1. Zu bedenken ist, dass die Voraussetzung des Vorliegens eines Verschuldens für einen Entschädigungsanspruch zu unnötigen Rechtsstreitigkeiten und Belastungen für den Geschädigten führt. Außerdem sind etwa Ultraleicht-Flugzeuge auf Grund des technischen Fortschritts mit Motorflugzeugen in puncto Leistung, Geschwindigkeit, Höhe und Steigrate durchaus vergleichbar. Daher soll nun auch für die in § 156 Abs. 3 aufgezählten Luftfahrzeuge die teilweise verschuldensunabhängige Haftung nach § 156 Abs. 1 und 2 zum Tragen kommen und Abs. 3 deshalb ersatzlos aufgehoben werden.

Zu Z 176 (§ 165 Abs. 1):

Da es nicht sachgerecht erscheint, die grundsätzlich für die Beförderung mit Motorluftfahrzeugen konzipierte Vorschusspflicht auch für die Beförderung mit Hänge- oder Paragleitern oder Fallschirmen zur Anwendung zu bringen, soll diesbezüglich eine Ausnahme vorgesehen werden.

Zu Z 177 (§ 168 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass auch der Nachweis einer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 erforderlichen Versicherung mitgeführt werden muss.

Zu Z 179 (§ 169 Abs. 1 Z 3):

Diese Bestimmung soll aktualisiert und mit den zwischenzeitlich neu erlassenen unionsrechtlichen Verordnungen ergänzt werden.

Zu Z 180 (§ 169 Abs. 1 Z 6):

Diese Erweiterung der Straftatbestände soll ermöglichen, dass auch Zuwiderhandlungen gegen die in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern (insbesondere das Betriebs-

handbuch) festgelegten oder genehmigten – sicherheitsrelevanten – Verfahren oder Vorgaben geahndet werden können. Bei sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben handelt es sich insbesondere um jene Anforderungen, die einen Einfluss auf die Sicherheit der Luftfahrt haben und daher erforderlich sind, um einen sicheren Luftverkehr zu gewährleisten.

Zu Z 181 (§ 169 Abs. 1):

Die Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei der Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren auf Grund des Luftfahrtgesetzes soll gestrichen werden, da kein Bezug zu den Kernaufgaben dieser Organe gegeben ist.

Zu Z 183 (§ 171a):

Diese Bestimmung soll es den Zivilflugplatzhaltern ermöglichen, Luftfahrzeuge im Falle eines Betriebsverbotes auch ohne Zustimmung des Halters auf eine andere Abstellposition zu verschieben.

Zu Z 185 und 186 (§ 172a Abs. 1 und 2):

In dieser Bestimmung soll darauf Rücksicht genommen werden, dass neben der Austro Control GmbH auch eine gemäß § 140b zuständige Behörde Kundmachungen in luftfahrtüblicher Weise durchführen kann.