

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten ist mit der Richtlinie 2008/49/EG in Bezug auf die Kriterien für die Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, erweitert worden. Das Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern, welches in Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG erlassen worden ist, muss daher ebenfalls erweitert werden, um den neuen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben gerecht zu werden. Davon abgesehen sollen die gegenständlichen Sicherheitsmaßnahmen - wiederholten Forderungen der Europäischen Kommission entsprechend - auch auf Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen, die der Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, erweitert werden.

Ziel:

Schaffung einer gemeinschaftsrechtskonformen Rechtslage.

Lösung:

Sachgerechte Erweiterung der bereits bestehenden Regelungen über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern.

Inhalt:

Die Regelungen über die Durchführung von Vorfeldinspektionen sollen an die Bestimmungen der Richtlinie 2008/49/EG angepasst werden. Weiters soll der Regelungsumfang auch auf ausländische Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen, die der Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, erweitert werden. Im Sinne der leichteren Les- und Anwendbarkeit soll an Stelle einer Novellierung des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern die Neuerlassung eines Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen erfolgen.

Alternativen:

Auf Grund der Verpflichtung, die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen der Richtlinie 2008/49/EG umzusetzen, gibt es keine Alternativen zu der vorgeschlagenen Vorgangsweise.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen

Auf Grund der neuen Qualifikationsanforderungen für die Inspektoren (leitende Inspektoren) und die Erweiterung des Regelungsumfanges auch auf Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und des damit verbundenen erhöhten administrativen Aufwandes ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes bei der zuständigen Behörde von zumindest einem zusätzlichen Mannjahr zu rechnen.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen

• Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

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

• Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen nur ausländische Luftfahrtunternehmen und haben daher keinen Einfluss auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorgesehenen Regelungen soll die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.04.2004 S. 76, in der Fassung der Richtlinie 2008/49/EG zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2004/36/EG in Bezug auf die Kriterien für die Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 109 vom 19.4.2008 S. 17, umgesetzt werden.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, sieht Regeln und Verfahren zur wirksamen Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten vor. Mit diesen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihre auf Grund von Art.16 des Abkommens über den zwischenstaatlichen Luftverkehr bestehende Befugnis zur Überprüfung von ausländischen Luftfahrzeugen, die auf ihren Flughäfen landen, harmonisiert ausüben. Die Erfassung von Informationen über gemeldete Mängel, die Durchführung von Überprüfungen von Luftfahrzeugen und deren Besatzung und schließlich die Vorschreibung von Sofortmaßnahmen bei Vorliegen einer Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt sollen innerhalb der Gemeinschaft möglichst einheitlich erfolgen, um eine lückenlose Reaktion auf Sicherheitsmängel zu erreichen.

Diese Richtlinie wurde in Österreich mit dem Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, BGBl. I Nr. 150/2006, umgesetzt.

Mit der Richtlinie 2008/49/EG zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2004/36/EG in Bezug auf die Kriterien für die Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 109 vom 19.4.2008 S. 17, wurde die Richtlinie 2004/36/EG erweitert. So wurden insbesondere nähere Vorgaben über die Qualifikationserfordernisse der Inspektoren sowie die Klassifizierung der festgestellten Mängel und die daraus folgenden Sofortmaßnahmen festgelegt. Diese neuen Bestimmungen müssen nunmehr ebenfalls in österreichisches Recht umgesetzt werden.

Da – nicht zuletzt im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 – von der Europäischen Kommission wiederholt gefordert worden ist, dass die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards nicht nur bei Luftfahrzeugen bzw. Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, sondern auch bei Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft harmonisiert überprüft wird, sollen die gegenständlichen Regelungen auch auf diese erweitert werden.

Mit dem vorliegenden Gesetz soll daher einerseits die Umsetzung der Richtlinie 2008/49/EG in nationales Recht erfolgen sowie andererseits der Regelungsumfang des bisherigen Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern auch auf Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen, die der Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, erweitert werden.

Schließlich soll auch die zum gegenständlichen Regelungsbereich der Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen dazugehörige Informationspflicht über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens gemäß Art. 11 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 344 vom 27.12.2005 S. 15, hinsichtlich der national festzulegenden Sanktionsbestimmungen berücksichtigt werden.

Aus Gründen der leichteren Les- und Anwendbarkeit sollen die vorgeschlagenen Bestimmungen nicht in das bisher geltende Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern eingefügt werden, sondern es soll ein neues Gesetz geschaffen werden.

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

Zu den finanziellen Auswirkungen ist anzumerken, dass auf Grund der neuen Qualifikationsanforderungen für die Inspektoren (leitende Inspektoren) und die Erweiterung des Regelungsumfanges auch auf Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und des damit verbundenen erhöhten administrativen Aufwandes gegenüber der bisherigen Rechtslage bei der zuständigen Behörde mit einer Steigerung des personellen Aufwandes von zumindest einem zusätzlichen Mannjahr zu rechnen ist.

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

Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 143 vom 30.04.2004 S. 76, CELEX- Nr.: 32004L0036, in der Fassung der Richtlinie 2008/49/EG zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2004/36/EG in Bezug auf die Kriterien für die Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, ABl. Nr. L 109 vom 19.4.2008 S. 17, CELEX- Nr.: 32008L0049 umgesetzt.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Mit dieser Bestimmung soll der Anwendungsbereich des vorliegenden Gesetzes festgelegt werden. Neben dem gemäß der RL 2004/36/EG von den Vorfeldinspektionen und Sicherheitsmaßnahmen umfassten Luftfahrzeugen bzw. Luftfahrtunternehmen aus Drittländern soll zudem von der im Art. 1 Abs. 2 der RL 2004/36/EG normierten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Anwendungsbereich auch auf Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrtunternehmen, welche der Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Gemeinschaft unterliegen, auszudehnen. Die im Abs. 2 genannten Ausnahmen vom Anwendungsbereich richten sich nach der RL 2004/36/EG (vgl. Art. 1 Abs. 3 der RL).

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

Zu § 2:

In der Z 1 soll der Begriff „ausländisches Luftfahrzeug“ näher definiert werden. Dies sind jene Luftfahrzeuge, die nicht in Österreich registriert sind oder – im Falle einer ausländischen Registrierung - auch nicht der Aufsicht Österreichs gemäß Art. 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) unterliegen. Gemäß Art. 83bis AIZ können nämlich durch Übereinkunft die Funktionen und Aufgaben des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist (das ist insbesondere die Überwachung der (weiter bestehenden) Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges), an einen anderen Staat übertragen werden. Das betreffende Luftfahrzeug ist dann gleich wie ein in diesem Staat registriertes Luftfahrzeug zu behandeln.

Die „internationalen Sicherheitsstandards“ sind gemäß Z 6 jene Sicherheitsstandards, die gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (sog. Chicago Convention) und dessen Anhänge (sog. Annexe) festgelegt sind. Diese Standards sind für alle Mitgliedstaaten der Chicago Convention maßgeblich und von diesen auf unterschiedliche Weise umgesetzt worden. Abweichungen von diesen Standards müssen notifiziert werden. Diese Standards sollen der Maßstab für die Überprüfungen der Luftfahrzeuge im Sinne des vorliegenden Gesetzes sein.

Zu § 3:

Zuständige Behörde zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes soll – wie bereits im Falle des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern - die Austro Control GmbH sein. Die von der Austro Control GmbH zur Durchführung der Vorfeldinspektionen und Auferlegung der Sicherheitsmaßnahmen ermächtigten Organe müssen eine dem Anhang 4 zum vorliegenden Gesetz entsprechende Qualifikation haben (vgl. auch den Anhang II gemäß der RL 2008/49/EG).

Zu § 4:

In dieser Bestimmung soll in Umsetzung des Art. 3 der RL 2004/36/EG dargelegt werden, welche sicherheitsrelevanten Informationen von der zuständigen Behörde standardmäßig festzuhalten sind. Dies sind vor allem jene Informationen, die auf Grund von Meldungen gemäß § 136 des Luftfahrtgesetzes oder auf Grund von Vorfeldinspektionen bekannt geworden sind.

Zu § 5:

Mit dieser Bestimmung soll insbesondere in Umsetzung des Art. 4 der RL 2004/36/EG festgelegt werden, wann die Vorfeldinspektionen von der zuständigen Behörde zu veranlassen sind.

Zu § 6:

Mit diesen Bestimmungen soll in Umsetzung der neuen Bestimmungen der RL 2008/49/EG das Verfahren bei der Durchführung der Vorfeldinspektionen näher ausgeführt werden.

Zu § 7:

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

Zu § 8:

Die in dieser Bestimmung vorgesehene Klassifizierung der festgestellten Mängel richtet sich nach den diesbezüglichen Festlegungen der RL 2008/49/EG.

Zu § 9:

In dieser Bestimmung soll die nach erfolgter Feststellung von Mängeln erforderliche weitere Vorgangsweise festgelegt werden. So soll neben der mündlichen Unterrichtung des verantwortlichen Piloten oder des Luftfahrzeughalters und der Übergabe der Inspektionsbescheinigung bzw. der Durchschrift des Vorfeld-Inspektionsberichtes im Falle von Mängel der Kategorie 2 und 3 der Luftfahrzeughalter auch schriftlich mit der Aufforderung, innerhalb einer angemessenen Frist die Durchführung geeigneter Abhilfemaßnahmen nachzuweisen, verständigt werden. Die Übermittlung dieser Verständigung wird im Regelfall elektronisch per E-Mail erfolgen.

Zu § 10:

Mit diesen Regelungen soll die Vorgangsweise bei Vorliegen einer akuten Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt (sehr schwerer Mangel gemäß Kategorie 3) festgelegt werden. So ist der Halter des Luftfahrzeuges vom befugten Organ aufzufordern, vor dem Abflug alle erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung nachweislich zu veranlassen. Wird dieser Aufforderung nicht nachgekommen, dann ist die Durchführung des Fluges zu verbieten. Darüber sind der Registerstaat bzw. der Staat, der die Sicherheitsaufsicht gemäß Art. 83bis AIZ auszuüben hat, sowie der Staat, der die Aufsicht über den Luftfahrzeughalter auszuüben hat, unverzüglich in Kenntnis zu setzen und um eine Stellungnahme zu ersuchen, da diese ihre Verantwortung als „State of Register“ bzw. „State of Operator“ wahrnehmen müssen. Die Verfahrensbestimmungen des AVG bleiben von den Bestimmungen des Abs. 1 und 2 unberührt. Der für den Fall einer erforderlichen Durchsetzung des Flugverbotes erfolgte Verweis auf § 171 Abs. 2 bis 5 ist zur Regelung des vorliegenden Gegenstandes unbedingt erforderlich, um im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt möglichst effizient und rasch vorgehen zu können.

Zu § 11:

In dieser Bestimmung soll auf Grund des engen Zusammenhanges mit der RL 2004/36/EG auch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 berücksichtigt werden. Diese Verordnung ist die Grundlage zur Erstellung der sog. „Black Lists“. Es soll explizit klagestellt werden, dass – unbeschadet anderer Bestimmungen - bei Vorliegen jener Umstände, die gemäß dem Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu einer gänzlichen oder teilweisen Betriebsuntersagung eines ausländischen Luftfahrtunternehmens oder eines bestimmten ausländischen Luftfahrzeuges zu führen haben, ein Antrag auf Erteilung einer Flugplanbewilligung gemäß den §§ 13 oder 14 BGzLV 2008 abzuweisen oder mit Auflagen zu erteilen ist oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen sind. Weiters sind auch Anträge eines Inhabers eines nationalen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses auf Genehmigung des Leasing der betroffenen ausländischen Luftfahrzeuge abzuweisen oder bestehende Genehmigungen zu widerrufen. Schließlich sollen auch Anträge auf Bewilligung gemäß § 18 Abs. 2 LFG abgewiesen oder bereits bestehende Genehmigungen widerrufen werden. Ist keinerlei Genehmigung zum Betrieb des betroffenen Luftfahrtunternehmens oder Luftfahrzeuges von und nach Österreich erforderlich, dann ist der Einflug gemäß § 171 des Luftfahrtgesetzes zu verweigern.

Zu § 12:

Um den vorliegenden speziellen Fall eines im Ausland ansässigen Adressaten behördliche Anordnungen, die unverzüglich rechtswirksam werden müssen, berücksichtigen zu können, soll eine Zustellungsbevollmächtigung ex lege normiert werden. So sollen die mündliche Verkündung und gegebenenfalls schriftliche Ausfolgung der behördlichen Anordnungen gemäß § 10 rechtswirksam an den verantwortlichen Piloten oder einen Vertreter des Luftfahrzeughalters erfolgen können. Dies stellt eine zur Regelung des vorliegenden Gegenstandes unbedingt erforderliche abweichende Bestimmung zum AVG dar.

Zu § 13:

Mit dieser Bestimmung soll der Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit den durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staaten sowie der Europäischen Kommission geregelt werden. Diese Bestimmung folgt den Vorgaben des Art. 5 der RL 2004/36/EG in der Fassung der RL 2008/49/EG. Die Art und Weise dieses Informationsaustausches ist gemäß Art. 8 der RL 2004/36/EG durch Verordnung der Europäischen Kommission festzulegen. Diese Verordnung ist bereits erlassen worden (Verordnung (EG) Nr. 768/2006) und von der zuständigen Behörde bei Durchführung des Informationsaustausches zu beachten.

Da es zur ordnungsgemäßen Vollziehung dieses Bundesgesetzes unerlässlich ist, dass die zuständige Behörde die genauen An- und Abflugzeiten der von der Vorfeldinspektion betroffenen Luftfahrzeuge kennt, soll die SCA Schedule Coordination Austria GmbH sowie der Halter des jeweiligen Flughafens verpflichtet werden, auf Anfrage der zuständigen Behörde diese Daten bekannt zu geben.

Die bei der zuständigen Behörde eingelangten Informationen und Daten dürfen von dieser nur für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt verwendet werden. Auf Anfrage soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und zuständige Aufsichtsbehörde Bericht über die gemäß diesem Bundesgesetz von der zuständigen Behörde getroffenen Maßnahmen und die vorhandenen sicherheitsrelevanten Daten erstattet werden.

Zu § 16:

Mit dieser Bestimmung sollen die gemäß Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 national festzulegenden Strafbestimmungen hinsichtlich Luftfahrtunternehmen, die gegen ihre Informationspflichten über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens gemäß Art. 11 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 verstoßen, geschaffen werden.

Zu § 18:

Mit diesen Übergangsbestimmungen soll – im Einklang mit den diesbezüglichen Bestimmungen der RL 2008/49/EG – ermöglicht werden, dass jene Inspektoren, die bereits gemäß den bisher geltenden Bestimmungen zur Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen ermächtigt waren, auch weiterhin tätig sein dürfen, sofern sie in weiterer Folge die zur Wahrung der Gültigkeit ihrer Qualifikation erforderlichen Lehrgänge absolvieren.