

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Mit dem vorliegenden Entwurf sollen in die Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung (AOCV) nationale flugbetriebliche Regelungen für den gewerblichen Rundflugbetrieb mit bestimmten Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1 (sog. „EASA-Grundverordnung“), aufgenommen werden.

Mit der neuen EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 ist der Anhang II der vorherigen EASA Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 durch einen neuen Anhang I ersetzt worden. Dieser Anhang erweitert beispielsweise im Bereich der Ultraleichtluftfahrzeuge die nationalen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten (Segelflugzeuge, Ballone und Luftschiffe). Darüber hinaus ist in der neuen EASA-Grundverordnung nicht mehr vorgesehen, dass der gewerbliche Flugbetrieb mit bestimmten Anhang I – Luftfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 durchzuführen ist (siehe die ehemalige EASA-Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008, Art. 4 Abs. 5). Gewerblicher Flugbetrieb mit Anhang I Luftfahrzeugen ist seit Geltung der EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 jedenfalls nach nationalem Recht zu beurteilen.

Für diese Anhang I – Luftfahrzeuge (z. B. historische Luftfahrzeuge) stehen für den gewerblichen Flugbetrieb zeitgemäße nationale Regelung nach derzeitiger Rechtslage aus. Aufgrund der unionsrechtlichen sonstigen Vorgaben (Verordnung (EU) Nr. 1008/2008 iVm Verordnung (EU) Nr. 965/2012) dürfen diese Luftfahrzeuge (ausgenommen Ultraleichtflugzeuge, die nicht unter die Verordnung (EU) Nr. 1008/2008 fallen) de facto nur für gewerbliche Rundflüge eingesetzt werden.

Das Ziel dieser Novelle ist daher, für gewerbliche Rundflüge mit Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 ein den unionsrechtlichen Vorschriften gleichwertiges Sicherheitsniveau in Hinblick auf flugbetriebliche Vorschriften zu erreichen.

Mit dem vorliegenden Entwurf sollen daher flugbetriebliche Regelungen für den gewerblichen Rundflugbetrieb mit Anhang I – Luftfahrzeugen, ausgenommen Ultraleichtluftfahrzeuge, geschaffen werden, die sich an den unionsrechtlichen flugbetrieblichen Vorgaben orientieren (Einführung eines nationalen AOC und nationaler Betriebsspezifikationen) und als Mindestvoraussetzung die Erfüllung der ICAO Vorgaben („Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis“), das zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt, vorsehen.

Zukünftig sollen in einem weiteren Umsetzungsschritt nationale flugbetriebliche Regelungen für Ultraleichtflugzeuge eingeführt werden.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1 Z 2):

In § 1 (Geltungsbereich) soll aufgenommen werden, dass die AOCV nunmehr die flugbetrieblichen Voraussetzungen für die Beförderungsbewilligung für Luftbeförderungsunternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr ausschließlich Rundflüge mit Anhang I – Luftfahrzeugen durchführen wollen, regelt. Zu den Hintergründen ist auf den allgemeinen Teil dieser Erläuterungen hinzuweisen. Jene Anhang I – Luftfahrzeuge, die über kein ICAO Standard Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen, sollen für gewerblichen Rundflugbetrieb aus Sicherheitsgründen nicht eingesetzt werden dürfen (z. B. Replika, Eigenbau). Die Einschränkung auf die Berechtigung zu grenzüberschreitenden Flügen ist für jene sehr seltenen Fälle erforderlich, bei welchen nicht konformen Luftfahrzeugen ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, in welchem Abweichungen und Einschränkungen aufgelistet sind. Aufgrund der gelisteten Abweichungen im Lufttüchtigkeitszeugnis ist das Luftfahrzeug nicht an der Teilnahme am internationalen Luftverkehr berechtigt.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 1 Schlusssatz):

Es soll der Hinweis auf den neuen Anhang 3, in welchem Bedingungen und Einschränkungen des nationalen AOC festgelegt werden, aufgenommen werden.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 2):

Im Vergleich zum bisherigen § 1 Abs. 2 soll der Verweis auf die nicht anzuwendenden unionsrechtlichen Vorschriften entfallen.

Zu Z 4 (§ 2):

Um Missverständnisse bei der Auslegung der weiteren Bestimmungen zu vermeiden, soll in § 2 der Begriff Luftverkehrsunternehmen für die AOCV definiert werden. Unter Luftverkehrsunternehmen im Sinne der AOCV sind derzeit nicht sämtliche Luftbeförderungsunternehmen im Sinne des § 102 Abs. 1 LFG zu verstehen.

Zu Z 5 bis 14 und Z 16 bis 17 (§ 5, § 6, § 7, § 10, § 11, § 12 Abs. 2 und 4, § 13, § 14, § 15, § 16 Abs. 1, § 18 und § 20):

Ein Großteil der früher für den gewerblichen Luftverkehr entwickelten nationalen Bestimmungen sind aufgrund des Anwendungsvorranges der unionsrechtlichen Regelungen (Verordnung (EU) Nr. 965/2012) obsolet und können daher entfallen, insofern sie auch für den gewerblichen Rundflug mit Anhang 1 Luftfahrzeugen nicht anwendbar sein sollen.

Manche administrative Bestimmung sollen für alle Luftverkehrsunternehmen – somit auch Luftfahrtunternehmen – weiterhin gelten (vgl. den bisherigen § 20a Abs. 3), daher soll in diesen Bestimmungen jeweils „Luftfahrtunternehmen“ durch „Luftverkehrsunternehmen“ ersetzt werden.

Zu Z 15 (§ 17):

Für die Luftbeförderungsunternehmen, die gewerbliche Rundflüge mit Anhang 1 – Luftfahrzeugen durchführen, können hinsichtlich Instandhaltung und Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) nicht die unionsrechtlichen Vorschriften angewendet werden. § 17 soll daher in diesem Bereich nur die ZLLV 2010 für anwendbar erklären.

Zu Z 18 (§ 20a Abs. 3):

Durch den Entfall der durch das Unionsrecht überholten Bestimmungen des 1. Abschnittes kann die bisher in § 20a Abs. 3 vorgenommene Aufzählung der noch für Luftfahrtunternehmen anzuwendenden Bestimmungen gestrichen werden und durch einen allgemeinen Hinweis ersetzt werden.

Zu Z 19 (§ 21e):

In § 20e soll festgelegt werden, dass die gegenständlichen unionsrechtlichen Regelungen für die umfassten Luftfahrzeugarten (CAT, nichtgewerblicher Flugbetrieb, SPO) grundsätzlich mit 8. April 2019 für Ballone und mit 8. Juli 2019 für Segelflugzeuge anzuwenden sind.

Zu Z 21 und Z 23 (neuer § 20h und § 22 Abs. 7):

Die Bestimmung über die Verpflichtung zur Mitführung von Notsendern bei Flügen mit Luftfahrzeugen, die nicht vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erfasst sind (Anhang 1 - Luftfahrzeugen) soll in den Luftverkehrsregeln 2014 (§ 29 LVR 2014) entfallen und in überarbeiteter Form in die AOCV übernommen werden. Gleichzeitig sollen die Ausnahmen von dieser Verpflichtung (Abs. 2) im Hinblick auf Ballone und Segelflugzeuge an die unionsrechtlichen Regelungen angepasst werden, um im nationalen Regelungsbereich keine unsachlichen Unterschiede zu schaffen (vgl. BOP.BAS.345 im Anhang II der Verordnung (EU) 2018/395 und SAO.IDE.125 im Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976, die beide ebenfalls auf Gebieten abstellen, in denen der Einsatz des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre).

Zu Z 22 (§ 20i):

Für die gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2018/1042 von der zuständigen Behörde durchzuführenden Alkoholtests soll aus Rechtsicherheitsgründen der Alkoholgrenzwert entsprechend dem von der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in den annehmbaren Nachweisverfahren (AMC1 ARO.RAMP.106) veröffentlichten Grenzwert festgelegt werden. In Abs. 2 soll für den nationalen Regelungsspielraum die Möglichkeit geschaffen werden, Besatzungsmitgliedern einem Alkoholtest zu unterziehen. Für den Fall der Verweigerung des Alkoholtests soll die Fiktion der Alkoholbeeinträchtigung eingeführt werden.

Zu Z 24 (Anhang 3):

Zur besseren Systematik sollen alle für gewerbliche Rundflüge mit Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Standards des Anhangs 8 zum AIZ ausgestellt wurde und die zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt sind, anwendbaren flugbetrieblichen Vorschriften in einem eigenen Anhang zur AOCV aufgenommen werden. In Punkt 1.1. sollen jene Teile der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 aufgezählt werden, die auch für die gewerblichen Rundflüge mit Anhang 1 – Luftfahrzeugen zur Anwendung kommen sollen. Dies sind im Wesentlichen der Teil ORO (mit wenigen Ausnahmen, insbesondere Teil FTL), Teil CAT und einzelne Abschnitte des Teiles SPA (der Großteil der Sondergenehmigungen ist für gewerbliche Rundflüge nicht relevant bzw. nicht praktikabel). Mangels Vorhandensein eines EASA-

Lufttüchtigkeitszeugnisses sollen Verweise auf die diesbezüglichen unionsrechtlichen Vorschriften in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 als Verweise auf die nationale Regelung in der ZLLV 2010 verstanden werden. Darüber hinaus soll die Anwendbarkeit der annehmbaren Nachweisverfahren (AMC) ausdrücklich geregelt werden. Eine Ausnahmegewilligung für Spezialfälle (Punkt 2.) erscheint im Hinblick auf den umfangreichen Verweis auf Unionsrecht jedenfalls sinnvoll. Die Vollzugspraxis wird zeigen, inwieweit von dieser Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht werden muss, um den Betrieb von Anhang 1 – Luftfahrzeugen im gewerblichen Rundflugbetrieb zu ermöglichen. Die diesbezügliche Evaluierung wird in die nächste Novelle der AOCV einfließen (allfälliger Änderungsbedarf in Punkt 1). Voraussetzung der Ausnahmegewilligung soll eine zuvor durchgeführte Risikobewertung sein.

Die Regelung der Flug, Dienst- und Ruhezeiten in Punkt 3 soll mit Adaptierungen in etwa der Regelung für das fliegende Personal von SPO-Betreibern (siehe § 20f) entsprechen. Für gewerbliche Rundflüge mit Flugzeugen soll der Teilabschnitt Q des Anhanges III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Anwendung gelangen. OPS 1.1115 („Verlängerung der Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Flugs“) soll als Ausnahme hinzugefügt werden, da der Einsatz von Ruhezeiten während des Fluges für Rundflüge nicht notwendig erscheint.

Im Gegensatz zu den SPO-Betreibern soll die Ruhezeitenbestimmung und die Standby-Regelung (OPS. 1.1110 Punkt 2 und OPS 1.1125) sehr wohl zum Einsatz kommen, da diese auch für gewerbliche Rundflüge im Anwendungsbereich des Unionsrechtes gelten und sinnvoll sind. Zu den ergänzenden und durchführenden Bestimmungen des AOCV Anhang 1 erscheint es sinnvoll, im Gegensatz zu den SPO-Betreibern Punkt 7 zu entfernen, da eine Verlängerung der Flugzeit aufgrund einer Ruhezeit an Bord bei Rundflügen nicht notwendig ist (siehe auch Ausnahme von OPS 1.1115 in Punkt 1) und Punkt 8 einzufügen, da die Stand-by Regelung ebenfalls für Rundflüge gelten soll. Da eine Reserveregelung für gewerbliche Rundflüge im Unionsbereich nicht vorgesehen ist, soll im Sinne der Gleichstellung der Betreiber entgegen § 20f dieser Punkt entfernt werden. Es wurde als Ersatz der in EU-OPS Subpart Q vorgesehene Punkt für Stand-by wieder eingefügt. Für Rundflüge mit Hubschraubern soll der Anhang 2 gelten.