

Erläuterungen ZLPV

Allgemeiner Teil

Hintergrund:

Auf Grund von Entwicklungen auf unionsrechtlicher Ebene, nämlich insbesondere der Erlassung der neuen EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 wären die nationalen luftfahrtrechtlichen Vorschriften zu überarbeiten. Die neuen Regelungen des Unionsrechts beinhalten eine geänderte Systematik gerade auch im Bereich der Sportluftfahrt. Die notwendige Überarbeitung der nationalen österreichischen luftfahrtrechtlichen Vorschriften betrifft in erster Linie die Bestimmungen der ZLLV 2010, jedoch wären gleichzeitig – in kleinerem Umfang – auch die Regelungen der ZLPV 2006 anzupassen.

Darüber hinaus erscheinen diverse Anpassungen der Regelungen im Bereich der Fallschirmspringer auf Grund von in der Vollzugspraxis gewonnenen Erfahrungen als sinnvoll.

Ziel:

Mit dem vorliegenden Änderungsvorhaben sollen die begleitenden Regelungen in der ZLPV 2006 zur neuen EASA-Grundverordnung und den gleichzeitig erfolgenden Anpassungen der ZLLV 2010 geschaffen werden. Allfällig erforderliche weitere Änderungen sollen schrittweise in darauffolgenden Vorhaben berücksichtigt werden.

Besonderer Teil

Zu Z 1 bis Z 3 (§ 1a Abs. 1 und Abs. 7):

Hier sollen die Verweisungen auf die nun gültige EASA Grundverordnung (EU) 2018/1139 und deren Bestimmungen samt den entsprechenden Zitierungen aktualisiert werden.

Zu Z 4 (§ 24a Abs. 1 bis 3):

Bei der Definition der Ultraleichtscheine sollen auch hier die notwendigen Änderungen auf Grund der neuen EASA-Grundverordnung und vor allem deren neuen Anhang I erfolgen. Gleichzeitig sollen die nötigen Anpassungen auf Grund zu ändernden Bestimmungen der ZLLV 2010 erfolgen.

Die vorgeschlagene Änderung des Abs. 3 ist damit zu begründen, dass Inhaber von SPL+TMG LAPL(S)+TMG Lizenzen sind in den Anrechnungen bzgl. UL/A derzeit noch nicht inkludiert sind, obwohl diese Lizenzen der MiM Lizenz gleichwertig wären. Für Inhaber von LAPL(A) gibt es derzeit kein Erfordernis, dass Privilegien aktuell gültig sein müssen (Anforderungen hinsichtlich laufender Flugerfahrung), weshalb die entsprechende Anforderung eingefügt werden soll.

Zu Z 5 (§ 74):

Im Hinblick auf den Umstand, dass nationale Segelfliegerscheine in Bälde nicht mehr ausgestellt werden können, alle Segelfliegerlizenzen damit dem Unionsrecht unterliegen und in dem Unionsrecht unterliegenden Segelfliegerlizenzen eine Packberechtigung nicht vorgesehen ist und damit nicht eingetragen werden kann, ist die Möglichkeit, eine Packberechtigung auch für Segelflieger auszustellen, hinfällig und damit zu streichen.

Zu den Z 6 und 7 (§§ 75 und 76 Z 3):

Da eine Ausbildungstätigkeit zur Erlangung von Fallschirmspringerberechtigungen gemäß § 44 Abs. 1 LFG nur im Rahmen einer behördlich genehmigten Zivilluftfahrerschule zulässig ist, ist die vorgesehene Klarstellung zweckmäßig.

Zu Z 8 (§ 77 Abs. 3):

Da die Grundberechtigung für Fallschirmspringer unbefristet gültig ist (siehe § 77 Abs. 1) und damit ein Ruhen der Grundberechtigung nicht mehr eintritt, ist der Beisatz gegenstandslos und damit zu streichen.

Zu Z 9 (§ 77 Abs. 3a):

Die Praxis hat gezeigt, dass es für die Aufrechterhaltung einer Lehrberechtigung für die Erlangung der Tandemfallschirmberechtigung nicht ausreicht, dass der Ausbilder seine Tandemfallschirmberechtigung aufrecht erhält, sondern, dass er darüber hinaus seine Kenntnisse im Rahmen eines von der Behörde genehmigten Standardisierungslehrgangs zumindest alle 24 Monate auffrischt und so zu einer dem aktuellen

Stand der Technik und der Ausbildungsmethodik entsprechenden, österreichweit standardisierten Tandempilotenausbildung beiträgt.

Zu Z 10 (§ 77 Abs. 4):

Es soll eine Klarstellung erfolgen, dass bei allen besonderen Berechtigungen, die nicht unbefristet gültig sind, bei Nichterfüllung der Voraussetzungen für deren Aufrechterhaltung Ruhen eintritt.

Zu Z 11 (§ 77 Abs. 7):

Da in § 77 Abs. 4 klargestellt wird, dass auch bei einer Berechtigung gemäß § 78 Abs. 5 Ruhen bei Nichterfüllung der Voraussetzungen für deren Aufrechterhaltung eintritt, sind Voraussetzungen für die Erneuerung festzulegen.

Zu Z 12 (§ 78 Abs. 6):

Der Umstand, dass eine Lehrberechtigung für Fallschirmspringer ruht, wenn die Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung nicht erfüllt werden, ergibt sich zwar auch aus den allgemeinen Bestimmungen der ZLPV, ist der Vollständigkeit halber auch hier festzuhalten und gleichzeitig die Voraussetzungen für die Erneuerung der schon bisher gepflogenen Behördenpraxis entsprechend ausdrücklich festzulegen. Der letzte Satz dieses Absatzes ist zu streichen, da sich dies ohnehin aus § 77 Abs. 3a ergibt.

Erläuterungen ZLLV

Allgemeiner Teil

Hintergrund:

Mit dem vorliegenden Vorhaben sollen vor allem einige Änderungen im Hinblick auf die allgemeine Luftfahrt („Sportluftfahrt“) sowie betreffend die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgen.

Die Sportluftfahrt ist sowohl von unionsrechtlichen als auch von nationalen Regelungen umfasst, wobei insbesondere einerseits flugbetriebliche und technische Anforderungen für Luftfahrzeuge und andererseits die Befähigungen und Schulungen der Piloten betroffen sind. Im unionsrechtlichen Bereich gibt es bereits eine „Roadmap towards simpler, lighter, better regulations for General Aviation (GA)“. Die EASA hat darin ein Konzept für Erleichterungen im Bereich des Zugangs zu IFR-Flügen, der Schulung von Piloten außerhalb genehmigter Flugschulen sowie der Zertifizierung, Instandhaltung und Reparatur der Luftfahrzeuge im Bereich der allgemeinen Luftfahrt erarbeitet. Eine Umsetzung dieser Ziele ist großteils bereits erfolgt.

Im nationalen Bereich gelten derzeit im technischen Bereich Regelungen, die bereits vor längerer Zeit erlassen worden sind (vgl. ZLV 2005 und ZLLV 2010). Diese Regelungen unterscheiden zwar grundsätzlich zwischen der kommerziellen Luftfahrt und der Sportluftfahrt und es wurden auch bereits bestimmte Elemente der EASA-Regelungen (Halterverantwortlichkeit, Instandhaltungsprogramm, CAMO) eingeführt. Es ist aber unbestritten, dass bestimmte Weiterentwicklungen und Erleichterungen sowie moderne Konzepte (risikobasierter Ansatz) noch nicht enthalten sind.

Weiters bestehen bei der Instandhaltung der im nationalen Zuständigkeitsbereich gelegenen Luftfahrzeuge Probleme, da es aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl dieser im österreichischen Register eingetragenen Luftfahrzeuge bzw. der gar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand durchführbaren Erlangung oder Verlängerung bestimmter Musterberechtigungen einen Mangel an Inhabern von Luftfahrzeugwartscheinen und Luftfahrzeugwartscheinen I. Klasse zur Durchführung und Freigabe von notwendigen Instandhaltungsarbeiten gibt.

Schließlich ist mit der neuen EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 der bisherige Anhang II der vorherigen EASA Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 durch einen neuen Anhang I ersetzt worden. Dieser Anhang erweitert im Bereich der Ultraleichtluftfahrzeuge die nationale Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten (Segelflugzeuge, Ballone und Luftschiffe). Weiters gibt es in der neuen EASA-Grundverordnung nunmehr für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Zuständigkeit im Bereich der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung, Flugbetrieb und Lizenzen für bestimmte – grundsätzlich vom Anwendungsbereich des Unionsrechtes umfasste – Luftfahrzeugarten zu übernehmen. Bei diesen Luftfahrzeugarten handelt es sich um Ultraleichtluftfahrzeuge (Flugzeuge, Hubschrauber und Segelflieger) mit einer MTOM bis 600 kg.

Ziel:

Aus den oben genannten Gründen soll eine Aktualisierung bzw. in weiterer Folge eine grundlegende Überarbeitung der im nationalen Zuständigkeitsbereich gelegenen Regelungen erfolgen. Mit dem vorliegenden Änderungsvorhaben sollen als erster Schritt die begleitenden Regelungen zur neuen EASA-Grundverordnung sowie einige Anpassungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgen, um die dringendsten Regelungserfordernisse abdecken zu können. Die weiteren geplanten Änderungen sollen in mehreren darauf folgenden Schritten berücksichtigt werden, wobei auch eine Übernahme von unionsrechtlichen Regelungen, soweit diese zu einer Verwaltungsvereinfachung führen, evaluiert wird.

Besonderer Teil

Zu den Z 1 bis 4 (§ 1 Abs. 1 und Abs. 2):

Mit dieser Erweiterung des Geltungsbereiches soll klargestellt werden, dass auch ausländisch registrierte Luftfahrzeuge, die im Rahmen eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens betrieben werden, von den Anforderungen der ZLLV 2010 umfasst sein sollen. Diese Vorgabe wird wohl vor allem auf der Grundlage von sog. ICAO-Art. 83bis – Abkommen erfüllt werden können.

Zu Z 5 (§ 3 Abs. 7):

In der derzeit geltenden ZLLV 2010 ist gemäß § 57 iVm § 3 Abs. 6 die Beauftragung einer nationalen Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) mit der Durchführung der Halterverpflichtungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit möglich. Es gibt derzeit

jedoch keine Verpflichtung zur Übertragung der Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an eine genehmigte Organisation CAMO.

Im Gegensatz dazu ist im Bereich des unionsrechtlichen Regulationssystems für komplexe Luftfahrzeuge und für Großluftfahrzeuge aufgrund der erhöhten Anforderungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des erhöhten Gefährdungspotentials für die Allgemeinheit im Falle eines Unfalles (Risiko) die Übertragung der Halterverantwortlichkeiten an eine CAMO zwingend vorgeschrieben.

Dieses System soll nunmehr auch im nationalen Regelungsbereich für Luftfahrzeuge, die im Rahmen von Beförderungsbewilligungen betreiben werden dürfen, oder die 5 700 kg bzw. 3 175 kg höchstzulässige Abflugmasse übersteigen, eingeführt werden. Die Anzahl insbesondere der historischen Luftfahrzeuge, die in der nationalen österreichischen Verantwortung liegen, ist derzeit gering, jedoch ansteigend. Um den international hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, erscheint die Einführung der nunmehrigen Verpflichtung geboten.

Zu den Z 6 bis 10 (§ 4 Z 1, Z 2 und Z 6):

Mit diesen Änderungen soll eine Anpassung an die neue EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 erfolgen. Neben der Aktualisierung der Zitierung soll vor allem die Definition der „Ultraleichtluftfahrzeuge“ an den neuen Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 angeglichen werden. Weiters soll von der in Art. 2 Abs. 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehenen Möglichkeit, die Zuständigkeit für bestimmte Luftfahrzeugarten bis zu einer MTOM von 600 kg zu übernehmen, im Hinblick auf Flugzeuge (Z 6 lit. a) und Hubschrauber (Z 6 lit. b) Gebrauch gemacht werden. Hinsichtlich der Segelflugzeuge soll von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht werden, da diese Luftfahrzeugkategorie durch die Erweiterung des vormaligen Anhang II im nunmehrigen Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 ohnehin bis zu 425 kg (zweisitzige Segelflugzeuge) in den nationalen Zuständigkeitsbereich fällt und darüber hinaus aufgrund der allgemein akzeptierten unionsrechtlichen Regelungen kein Bedarf besteht. Schließlich soll die Unterscheidung zwischen eigenstartfähigen und nicht eigenstartfähigen Motorseglern in den Begriffsbestimmungen gestrichen werden. Sollte eine diesbezügliche Unterscheidung erforderlich sein, soll diese in den einzelnen Bestimmungen der Verordnung vorgenommen werden.

Zu den Z 11 bis 18, 20 bis 23 und 25 bis 28 (§ 12 Z 2, § 13 Abs. 2, Überschrift zu § 15, § 15 Abs. 1, Überschrift zu § 16, § 16 Abs. 1 und 2, Überschrift zu § 19, Überschrift zu § 20, § 20 Abs. 1, Überschrift zu § 24, § 24 Abs. 1 und 2, Überschrift zu § 25, § 25 Abs. 1 und 2, § 30 Abs. 5, 6 und 8, § 40 Abs. 4):

Es sollen einerseits die erforderlichen Anpassungen an die neue Definition der Ultraleichtluftfahrzeuge (siehe oben) und andererseits eine Aktualisierung der Zitierungen des EU-Rechts vorgenommen werden.

Zu den Z 19 und 24 (§ 21 samt Überschrift und Überschrift zu § 26):

Die derzeit geltende ZLLV 2010 ermöglicht keine generelle Abweichung von den Anforderungen an das Kennzeichen eines Luftfahrzeuges, obwohl die Erfüllung dieser Anforderungen aufgrund der Baugröße der Luftfahrzeuge in vielen Fällen nicht möglich ist. Insbesondere die Rumpfbauhöhe moderner Luftfahrzeuge lässt eine Höhe der Schriftzeichen von mindestens 30 cm nicht zu (vgl. § 19 Abs. 2).

Es soll daher ein Abweichen von den Anforderungen an die Höhe des Schriftfeldes ohne Ausnahmebewilligung ermöglicht werden, allerdings soll – um eine Mindesterkennbarkeit zu gewährleisten – eine Schriftgröße von 15 cm an Rumpf und Leitwerk sowie von 25 cm an den Tragflächen erforderlich sein. Ein Unterschreiten diese Mindesthöhen soll weiterhin nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde möglich sein.

Zu den Z 29 bis 32 (§ 47 Abs. 2, 5 und 7):

In dieser Bestimmung soll – aufgrund der in den Begriffsbestimmungen erfolgten Streichung der Nennung der „nicht eigenstartfähigen Motorsegler“ – diese Luftfahrzeugart nunmehr explizit genannt werden (Abs. 2 Z 1 lit. c, Abs. 5). In Abs. 2 Z 2 lit. b soll ein Redaktionsversehen behoben werden, um die Konsistenz mit Abs. 5 herzustellen. In Abs. 5 soll die neue Untergliederung der Ultraleichtluftfahrzeuge berücksichtigt werden. In Abs. 7 soll die Zitierung von EU-Recht aktualisiert werden.

Zu Z 33 und Z 37 (§ 47 Abs. 8 und § 50 Abs. 7):

Die bisherige Möglichkeit, dass Instandhaltungsarbeiten an historischen Luftfahrzeugen, die nicht für die gewerbliche Beförderung betrieben werden dürfen, auch von Luftfahrzeugwarten ohne entsprechende Musterberechtigung durchgeführt werden können, soll nunmehr auf sämtliche Luftfahrzeugarten, die dem nationalen Regelungsbereich unterliegen, ausgeweitet werden. Voraussetzung dafür soll sein, dass die Erlangung oder Verlängerung der entsprechenden Musterberechtigung gar nicht oder nur unter einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist und dieses Privileg auf Antrag des Luftfahrzeugwartes von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist. Die näheren Bedingungen für die Erteilung dieser

Genehmigung sollen von der zuständigen Behörde mittels Zivilluftfahrtpersonal-Hinweis festgelegt werden können.

Zu Z 34 (§ 47 Abs. 12 und 13):

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl von im nationalen Zuständigkeitsbereich gelegenen Luftfahrzeugen (sog. Annex I – Luftfahrzeugen), die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind, gibt es, insbesondere im Bereich Avionik, einen Mangel an Luftfahrzeugwarschein- und Luftfahrzeugwarscheinklasse I – Inhabern zur Durchführung und Freischreibung von notwendigen Instandhaltungsarbeiten. Unter bestimmten Rahmenbedingungen und Auflagen sollen daher nunmehr Inhaber bestimmter Teil-66 Lizenzen berechtigt werden, Instandhaltungsarbeiten an Annex I – Luftfahrzeugen durchzuführen und freizuschreiben. Die vorgesehenen Bedingungen sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich, um die beiden unterschiedlichen Systeme – nämlich das nationale und das unionsrechtliche – ohne Gefährdung von Sicherheitsinteressen zusammenführen zu können.

Zu den Z 35, 36, 40, 45, 47 und 49 (§ 50 Abs. 3, 4 und 5, § 52 Abs. 4, § 54 Abs. 1, § 53 Abs. 4, § 58 Abs. 1 und § 65):

Es sollen einerseits die erforderlichen Anpassungen an die neue Definition der Ultraleichtluftfahrzeuge (siehe oben) und andererseits Aktualisierungen der Zitierungen des EU-Rechts vorgenommen werden.

Zu den Z 38, 39 und 41 (§ 52 Abs. 1, 2 und 5):

Diese Änderungen dienen der Klarstellung, dass es – wie schon bisher – im Bereich der nationalen Instandhaltungsbetriebe zwei unterschiedliche Kategorien gibt. So sind das zum einen jene Betriebe, welche die ausschließlich nationalen Vorgaben gemäß § 51 Abs. 3 und 4 erfüllen (Instandhaltungsbetriebe der Kategorie 1). Zum anderen können Betriebe auch – sinngemäß – die Anforderungen gemäß Teil-145 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erfüllen. Diese Betriebe gelten trotz Erfüllung des unionsrechtlichen Standards als nationale Instandhaltungsbetriebe (Instandhaltungsbetriebe der Kategorie 2). Bei Instandhaltungsbetrieben, die (für den unionsrechtlichen Anwendungsbereich) bereits eine aufrechte Genehmigung gemäß Teil- 145 innehaben, kann die Behörde das Ermittlungsverfahren auf die Prüfung der für die beantragte nationale Erweiterung der Instandhaltungsbetriebsbewilligung erforderlichen Voraussetzungen beschränken. Für den Fall, dass ein ausländischer Instandhaltungsbetrieb in Österreich eine nationale Instandhaltungsbewilligung beantragt, können von der Behörde die Prüfungsergebnisse der ausländischen Behörde als Beweismittel herangezogen werden (Abs. 5).

Zu den Z 42 bis 44 (§ 53 Abs. 1, 2 und 3):

Für Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe gilt dasselbe wie für Instandhaltungsbetriebe (siehe oben).

Zu Z 46 (§ 57):

Die Bestimmung des § 57 soll einerseits hinsichtlich der Zitierung der unionsrechtlichen Regelungen aktualisiert werden und andererseits hinsichtlich der näheren Bestimmungen über die Erteilung der Bewilligung präzisiert werden.

Zu z 48 (§ 58 Abs. 7):

Diese Bestimmung soll entfallen, da sich eine vergleichbare Regelung nunmehr in § 52, § 53 und § 57 befindet.

Zu den Z 51 bis 64 (Anlage B, C und D):

Es sollen die erforderlichen Anpassungen an die neue Definition der Ultraleichtluftfahrzeuge (siehe oben) vorgenommen werden.