

10.02.06**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit**KOM(2005) 579 endg.; Ratsdok. 14903/05**

Der Bundesrat hat in seiner 819. Sitzung am 10. Februar 2006 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat hält das Vorhaben, die Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 durch eine neue Verordnung zu ändern, für das am besten geeignete Rechtsinstrument, um den Zuständigkeitsbereich der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA - European Aviation Safety Authority) zu erweitern.
2. Der Bundesrat begrüßt außerdem das mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag verfolgte Ziel, das Sicherheitsniveau im Luftverkehr auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen.
3. Nach Auffassung des Bundesrates wird mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag teilweise die Regelungskompetenz der EU überschritten und unzweckmäßige und unklare Regelungen werden eingeführt. Daher sollten die nachfolgend genannten Regelungen überarbeitet werden.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Artikel 3 Buchstabe i und k Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

4. Der Bundesrat unterstützt die vorgesehene Einführung von Erleichterungen für den Freizeitflugverkehr. Er weist allerdings darauf hin, dass nach den in Artikel 3 aufgenommenen Definitionen für "gewerbliche Tätigkeit" und "Freizeitbetrieb" die gerade im Flugsportbereich gängigen so genannten Selbstkostenflüge als gewerbliche Tätigkeit anzusehen wären, mit allen damit verbundenen Konsequenzen hinsichtlich der Anforderungen an den Flugbetrieb, die Lizenzierung und das flugmedizinische Tauglichkeitsverfahren. Vor dem Hintergrund, dass gerade Selbstkostenflüge vielen Freizeitpiloten ermöglichen, zusätzliche Flugstunden zu absolvieren und so ihre Flugerfahrung auszuweiten und ihre fliegerischen Fähigkeiten zu optimieren, sollten Selbstkostenflüge möglich bleiben, ohne dass damit höhere Anforderungen in den genannten Bereichen verbunden wären.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher darauf hinzuwirken, dass die Definition in Artikel 3 Buchstabe i um das Kriterium "auf Gewinnerzielung ausgerichtete" ergänzt wird. Dies entspräche auch der historisch gebildeten Definition für eine gewerbsmäßige Betätigung, die in Lehre, Rechtsprechung, Gesetzgebung und in der behördlichen Praxis allgemein anerkannt und verwendet wird.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Artikel 3 Buchstabe j i. V. m. Buchstabe k Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

5. Gemäß Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe j i. V. m. Buchstabe k des Vorschlags zu Änderungen an der Grundverordnung werden folgende Luftfahrzeuge, soweit sie nicht gewerblich eingesetzt werden, dem so genannten Freizeitbetrieb zugeordnet:

Flächenflugzeuge:

- Startmasse 5,7 Tonnen oder
- maximal neun Fluggastsitzplätze oder
- nur ein Luftfahrzeugführer oder
- kein Strahlantrieb;

Hubschrauber:

- Startmasse 3,175 Tonnen oder
- maximal fünf Fluggastsitzplätze oder
- nur ein Luftfahrzeugführer oder
- kein Kipprotor.

Bei diesen freizeitrelevanten Luftfahrzeugen handelt es sich zu einem großen Teil um solche, die auch im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden und entsprechend anspruchsvolles Fluggerät darstellen. Darüber hinaus gilt, dass sich diese Luftfahrzeuge in den gleichen Lufträumen bewegen, die auch von der gewerblichen Fliegerei benutzt werden. Demzufolge ist sicherzustellen, dass auch für den so genannten Freizeitbetrieb ein ausreichendes Anspruchsniveau für die Flugbetriebs-/Flugsicherheit beibehalten wird.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Artikel 3 Buchstabe j Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

6. Mit der Ergänzung um den Ausdruck "technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug" (Buchstabe j) werden versteckt die Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAR-OPS 1 deutsch) und Hubschraubern (JAR-OPS 3 deutsch) für die private Nutzung und den Werksverkehr eingeführt. Auf Grund der Betriebsvorschriften würde dies dazu führen, dass zum Beispiel eine Reihe von Flugplätzen wegen zu kurzer Start- und Landebahnen nicht mehr mit Flugzeugen angefliegen werden können.

Dies ist in dieser Form nicht zu akzeptieren, da Gründe für eine Neubewertung der Betriebsvorschriften nicht erkennbar sind.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Artikel 3 Buchstabe k Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

7. Die bei den Pilotenlizenzen vorgesehene Unterscheidung zwischen dem gewerbsmäßigen Transport und dem Freizeitflugverkehr ist gerade im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen sachgerecht und zu unterstützen. Allerdings wird der Freizeitbetrieb in Artikel 3 Buchstabe k als eine nicht gewerbliche Tätigkeit mit einem technisch weniger komplizierten motorgetrie-

benen Luftfahrzeug definiert. Segelflugzeuge und Ballons sind hiervon nicht mit umfasst, der Freizeitbetrieb damit unvollständig geregelt. Die Bundesregierung wird daher gebeten, im Rahmen der weiteren Beratungen der Verordnung auf eine Ergänzung der Definition in Artikel 3 Buchstabe k um Segelflugzeuge und Ballons hinzuwirken.

Der Bundesrat begrüßt, dass durch den vorliegenden Verordnungsvorschlag gemeinsame Anforderungen an die medizinische Flugtauglichkeit von Flugzeugführern aufgestellt werden. Die im Verordnungsvorschlag vorgesehenen Anforderungen bleiben jedoch hinter den in der Bundesrepublik Deutschland nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) geltenden Standards zurück. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den Beratungen für folgende im Interesse der Flugsicherheit notwendigen Verbesserungen der Standards einzusetzen:

Zu Artikel 1 Nr. 5 (Artikel 6a Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

8. Mit der vorgeschlagenen Einfügung des Artikels 6a Abs. 2 soll die Lizenz für Luftfahrzeugführer ohne Prüfung der Zuverlässigkeit des Bewerbers erteilt werden. Geprüft werden sollen nur mehr die Befähigung und die flugmedizinische Tauglichkeit. Eine Vorschrift, die § 24 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LuftVZO entspricht, ist in Artikel 6a an keiner Stelle, auch nicht in Absatz 6, vorgesehen.

Dies ist aus sicherheitlichen Gründen nicht akzeptabel.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (Artikel 6a Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

9. Nach Artikel 6a Abs. 2 Unterabsatz 2 Satz 2 kann eine Lizenz für den Freizeitluftverkehr von einer so genannten "Bewertungsstelle" erteilt werden. Dies soll insbesondere Sportverbänden (DAeC, AOPA) ermöglichen, im Lizenzierungswesen tätig zu werden. Wer für die Anerkennung bzw. Zulassung der Bewertungsstelle zuständig sein soll bzw. ob und welche sonstige Stelle an dieser Entscheidung in welchem Maße mitwirkt, geht aus dem Verordnungstext nicht abschließend hervor, bedarf aber einer eindeutigen Regelung. Dabei ist zu gewährleisten, dass eine solche Entscheidung nur im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten getroffen werden kann.

Die Bewertungsstellen sollten gemäß Nummer 3 Anhang V des Kommissionsvorschlags über die erforderlichen Mittel verfügen, um ausreichend Personal und die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben gesichert finanzieren

zu können, wobei laut Nummer 5 Anhang V ausdrücklich gefordert wird, dass die Unparteilichkeit des Personals gesichert sein muss, weshalb dessen Vergütung unabhängig von der Zahl der Untersuchungen garantiert werden soll.

Inwieweit aber etwa ein Sportverband objektiv in der Lage ist, derartige Kapazitäten in der gebotenen Qualität vorzuhalten, steht dahin, ist aber zur Gewährleistung eines nachhaltig angemessenen Flugbetriebs-/Flugsicherheitsmindeststandards unabdingbar. Im Gegensatz zu Nummer 9 der Gründe des Kommissionsvorschlags sollte die Agentur nicht befugt sein, selbst Zulassungen oder Lizenzen zu erteilen. Stattdessen soll die Umsetzung der erweiterten Verordnung in diesem Punkt ausnahmslos in die Verantwortlichkeit der Regierungen der Mitgliedstaaten gestellt werden.

Der Verordnungsvorschlag sieht vor, dass Flugzeugführer über ein ärztliches Zeugnis verfügen müssen. Während bei berufsmäßigen Flugzeugführern das Zeugnis von flugmedizinischen Sachverständigen zu erstellen ist, soll bei Privatpiloten das Zeugnis eines Arztes für Allgemeinmedizin ausreichen (vgl. Artikel 6a Abs. 2 Unterabsatz 3). Ein Arzt für Allgemeinmedizin ohne flugmedizinische Weiterbildung verfügt jedoch nicht über die für die Beurteilung der Flugtauglichkeit notwendigen besonderen Kenntnisse. Im Interesse der Flugsicherheit sollte daher auch bei Privatpiloten zur Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen ärztlichen Begutachtung die Erstellung des ärztlichen Zeugnisses durch flugmedizinische Sachverständige verlangt werden.

Zu Anhang Nr. 1 (Anhang III Nr. 1.c.1 zu Artikel 6a Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

10. Gemäß Nummer 1.c.1 des vorgesehenen neuen Anhangs III zur Verordnung soll für Luftfahrzeugführer generell eine theoretische Prüfung nicht mehr notwendig sein. Die ständige Bewertung theoretischer Kenntnisse während der Ausbildung soll genügen dürfen.

Diese Vorschrift steht insoweit sehr deutlich im Widerspruch zu einem zureichenden Qualitätsanspruch an Flugbetriebs- bzw. Flugsicherheit und sollte unbedingt nachgebessert werden.

Zum Anhang Nr. 1 (Anhang III Nr. 3.a.2 zu Artikel 6a Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

11. Der Verordnungsvorschlag lässt es zu, dass ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden können, wenn die flugmedizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen ist, aber dadurch eine gleichwertige Flugsicherheit gewährleistet werden kann (vgl. Anhang III Nr. 3.a.2). Diese Regelung ist nicht vollzugstauglich. Sie lässt offen, welche Einschränkungen der Flugtauglichkeit noch akzeptabel sind und nach welchen Kriterien eine ausgleichende Maßnahme als ausreichend anzusehen ist. Eine Konkretisierung dieser Regelung wäre im Interesse eines einheitlichen Vollzugs wünschenswert.

Zum Anhang Nr. 1 (Anhang III Nr. 3.b.1 zu Artikel 6a Verordnung (EG) Nr. 1592/2002)

12. Der Verordnungsvorschlag sieht vor, dass die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger neben einer flugärztlichen Ausbildung und einschlägigen praktischen Erfahrungen lediglich die Befähigung und Anerkennung als Arzt voraussetzt (vgl. Anhang III Nr. 3.b.1). Aus medizinischer Sicht ist die alleinige Approbation als Arzt jedoch nicht ausreichend, sondern darüber hinaus ist der Nachweis einer Facharztkompetenz für Allgemeinmedizin, Arbeitsmedizin oder innere Medizin bzw. einer nach Artikel 25 ff. der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen als gleichwertig anzuerkennenden Facharztkompetenz in den anderen Mitgliedstaaten zu verlangen. Erst die Kombination dieser Facharztkompetenzen mit der flugmedizinischen Weiterbildung gewährleistet die Befähigung des Arztes zur qualitativ hochwertigen Begutachtung der Luftfahrzeugführer.
13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass sowohl im Bereich des Flugbetriebswesens als auch bei der Lizenzierung von Luftfahrzeugführern in der Verordnung Regelungen getroffen werden, die für die Mitgliedstaaten einen hinreichenden, aber auch notwendigen Einfluss auf die Mitgestaltung der jeweiligen luftverkehrsrechtlichen Verfahren und Inhalte gewährleisten.