

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Vorschriften über die Luftaufsicht und die Luftfahrtdateien

A. Problem und Ziel

Die internationale Zusammenarbeit zur Gewähr der betrieblichen und technischen Sicherheit im Luftverkehr (Luftverkehrssicherheit) ist innerhalb der letzten Jahre intensiviert worden, auch aufgrund von tragischen Unfällen im internationalen Luftverkehr. Im Mittelpunkt dieser Zusammenarbeit steht der Austausch relevanter Informationen, insbesondere der Ergebnisse der Untersuchung der Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen während ihres Aufenthaltes auf einem Flughafen (Vorfeldkontrolle oder Ramp Check) zwischen den zuständigen staatlichen Stellen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Erhebung von Daten zur Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen aus Staaten außerhalb der Europäischen Union, da diese nicht den weitgehenden und umfassenden europäischen Rechtsvorschriften im Bereich der Zulassung, der Instandhaltung und der Betriebsgenehmigungen unterliegen. Die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76) sowie die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EU Nr. L 344 S. 15) sehen einen Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vor. Das Luftverkehrsgesetz beinhaltet bereits die notwendigen Rechtsgrundlagen für die Durchführung von Vorfeldkontrollen. Eine Anpassung an die europäischen Vorgaben ist bezüglich der Unterrichtung ausländischer Stellen und aus Gründen des Datenschutzes aber geboten.

In der Zentralen Luftfahrerdatei (§ 65 des Luftverkehrsgesetzes) können nach derzeitiger Rechtslage auch medizinische Einzelbefunde, die im Rahmen der flugmedizinischen Untersuchung von Luftfahrern oder Bewerberinnen erhoben werden, gespeichert werden. Im Rahmen einer deutlicheren Trennung der Kompetenzen der Luftfahrtbehörden und der flugmedizinischen Sachverständigen bedarf es zukünftig einer solchen Speicherung nicht mehr.

Die gegenwärtige Vorschrift zur Zentralen Luftfahrerdatei berücksichtigt noch nicht die Pflicht der Luftfahrer, ihre Zuverlässigkeit nach § 7 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes überprüfen zu lassen und das Erfordernis, das Ergebnis zu speichern.

B. Lösung

Die Schaffung einer weiteren gesetzlichen Grundlage zur Durchführung von Vorfeldkontrollen ist nicht erforderlich, da die insoweit bereits in § 29 Abs. 1 und 4 des Luftverkehrsgesetzes vorhandene Rechtsgrundlage für diesen Zweck ausreicht. Diese Rechtsgrundlage wird nur insoweit überarbeitet, als sie an die Vorgaben der Richtlinie 2004/36/EG angepasst wird. Die Zuständigkeit ist in § 31 Abs. 1 und 2 Nr. 18 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 2 Nr. 18 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt geregelt. Eine Rechtsgrundlage zur Übermittlung der Daten an in- und ausländische Stellen wird zusätzlich in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen.

Die Vorschriften über die Luftaufsicht werden dahin gehend ergänzt, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, um den Einflug von auffällig gewordenen Luftfahrzeugen oder von Luftfahrzeugen, gegen deren Halter eine im Gebiet aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union wirksame Betriebsuntersagung ergangen ist, in den Luftraum über Deutschland zu verhindern.

Die Luftverkehrs-Ordnung wird ergänzt, um sicherzustellen, dass bei einem aus Sicherheitsgründen ausgesprochenen Startverbot oder Sicherheitsauflagen die entsprechenden Angaben umgehend an die für die Luftverkehrssicherheit zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union übermittelt werden, so dass diese angemessen reagieren können. Soweit nicht das Luftfahrt-Bundesamt diese Maßnahme trifft, sondern eine Landesluftfahrtbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeit, erfolgt die Übermittlung an ausländische Stellen über das Luftfahrt-Bundesamt.

Es wird die Rechtsgrundlage, in der Luftfahrerdater auch das Ergebnis und das Datum der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes zu speichern, geschaffen.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Ausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Im Rahmen der Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrssicherheit innerhalb der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) beteiligt sich die überwiegende Anzahl der EU-Mitgliedstaaten bereits freiwillig an dem so genannten SAFA-Programm (SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft), das unter anderem den Austausch von für die Luftverkehrssicherheit relevanten Informationen vorsieht. Für diesen Zweck verfügen die in Deutschland zuständigen Stellen bereits über Personal, das die relevanten Daten sowohl in der nationalen als auch in einer internationalen Datenbank verwaltet. Die internationale Datenbank wurde im Rahmen des freiwilligen SAFA-Programms der ECAC errichtet. Entsprechende EDV-Arbeitsplätze sind beim Luftfahrt-Bundesamt und den meisten Landesbehörden bereits vorhanden.

Ein erhöhter Vollzugaufwand ergibt sich nicht unmittelbar. Allerdings ist zur Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit eine Erhöhung der Anzahl und der Intensität der Kontrollen mittelfristig geboten. Es kann außerdem ein erhöhter Vollzugaufwand aufgrund von Schulungsbedarf entstehen. Zukünftig, voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2006, werden alle zuständigen Behörden in Deutschland mit der europäischen SAFA-Datenbank arbeiten, also direkt in diese

Daten eingeben und die für die Vorbereitung von Vorfeldkontrollen erforderlichen Daten dieser entnehmen können. Wegen der zu erwartenden Arbeits erleichterung aufgrund einfach zu handhabender Software können im Vergleich zum jetzigen Informationssystem langfristig Kosten eingespart werden. Außerdem stehen allen deutschen Behörden mehr Datensätze zur Verfügung, so dass die Möglichkeiten zur Vorbereitung einer Kontrolle verbessert und auch im Ausland auffällig gewordene Luftfahrzeuge schneller identifiziert werden können.

Die öffentlichen Haushalte des Bundes und der Länder werden durch den geringfügig ansteigenden Aufwand insgesamt belastet. Mittelbar preisrelevante Effekte sind aufgrund des erforderlichen, aber vergleichsweise geringen Finanzierungsaufwandes nicht zu erwarten. Den Gemeinden entstehen durch dieses Gesetz keine Kosten.

E. Sonstige Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, entstehen keine Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, den 15. März 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Vorschriften über die
Luftaufsicht und die Luftfahrtdateien

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 820. Sitzung am 10. März 2006 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Vorschriften über die Luftaufsicht und die Luftfahrtdateien¹⁾

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Soweit eine von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EU Nr. L 344 S. 15) erlassene und in der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten gemeinschaftlichen Liste aufgeführte Betriebsuntersagung dem entgegensteht, ist die Erlaubnis nach Absatz 7 Satz 1 unwirksam und gilt Absatz 7 Satz 2 nicht.“

2. In § 21a Satz 2 wird die Angabe „§ 21 Abs. 1 Satz 2 bis 4 und Abs. 2 und 3 findet“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 9 und § 21 Abs. 1 Satz 2 bis 4 und Abs. 2 und 3 finden“ ersetzt.

3. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:

„(3) Die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen sind zur Abwehr der in Absatz 1 genannten Gefahren, insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Luftfahrzeugs, befugt, auch stichprobenartig Luftfahrzeuge zu betreten und sie und ihren Inhalt ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen. Die zuständigen Stellen können die an Bord mitgeführten Urkunden sowie Lizenzen und Berechtigungen der Besatzungsmitglieder prüfen. Der Flugplatzbetreiber ist verpflichtet, das Betreten des Flugplatzes durch Vertreter der zuständigen Stellen zum Zwecke der Durchführung von Untersuchungen zu dulden. Nach Abschluss der Untersuchung eines Luftfahrzeugs unterrichtet die zuständige Stelle den verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder den Halter des Luftfahrzeugs über das Ergebnis der Untersuchung. Behindert die Besatzung eines Luftfahrzeugs die Untersuchung, ins-

besondere das Betreten des Luftfahrzeugs, kann die zuständige Stelle ein Startverbot verhängen. Ein Startverbot kann auch verhängt werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die an die Verkehrssicherheit des untersuchten Luftfahrzeugs oder an die Tauglichkeit der Besatzung zu stellenden Anforderungen nicht erfüllt sind. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen ein Startverbot haben keine aufschiebende Wirkung.“

b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 4 bis 7 eingefügt:

„(4) Bei der Auswahl der nach Absatz 3 zu überprüfenden Luftfahrzeuge berücksichtigen die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen die ihnen bekannten Informationen, insbesondere die Erkenntnisse aus dem Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76) und die in Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 dieser Richtlinie aufgeführten tatsächlichen Hinweise. Die Untersuchung wird nach dem in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten Verfahren durchgeführt.“

(5) Die für die Luftaufsicht nach Absatz 1 zuständigen Stellen übermitteln unverzüglich nach Abschluss der Untersuchung eines Luftfahrzeugs nach Absatz 3 folgende Informationen zur Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen unter Verwendung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 2004/36/EG genannten Vordrucke an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und auf Anforderung an die für Luftverkehrssicherheit zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Europäische Agentur für Flugsicherheit:

1. Art, Muster und Baureihe des Luftfahrzeugs,
2. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Seriennummer des Luftfahrzeugs,
4. Halter oder Betreiber des Luftfahrzeugs,
5. Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder eines gleichwertigen Dokumentes,
6. Name und Staat des Leasinggebers,
7. Abflug- oder Zielflughafen, Flugnummer,
8. Staat der Ausstellung und Art der Erlaubnisscheine sowie Berechtigungen der Flugbesatzung,
9. Art und Kategorisierung von Beanstandungen, insbesondere Abweichungen von internationalen Sicherheitsstandards nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/36/EG.

¹⁾ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76).

Neben den Daten nach Satz 1 können die folgenden die Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen betreffenden Angaben erhoben und an die in Satz 1 genannten Stellen übermittelt werden:

1. Informationen, die aus Berichten von Flugbesatzungen, von Fluggästen, von Instandhaltungsbetrieben, von den zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von sonstigen von diesen unabhängigen Stellen hervorgehen. Die Namen der berichtenden natürlichen Personen dürfen nicht weitergegeben werden; ihre Identität ist vor Weitergabe zu anonymisieren;
2. Angaben über die im Anschluss an eine Untersuchung nach § 29 Abs. 3 getroffenen Maßnahmen und deren Überwachung einschließlich der vom Halter des Luftfahrzeugs getroffenen Abhilfemaßnahmen;
3. Angaben über freiwillig durchgeführte Überprüfungen der Luftfahrtunternehmen im Bereich der Luftverkehrssicherheit;
4. Angaben über Kontakte mit den für Luftverkehrssicherheit zuständigen Luftfahrtbehörden anderer Staaten;
5. Informationen über die staatliche Aufsicht über die Luftverkehrssicherheit in einzelnen Staaten.

Die in den Sätzen 1 und 2 genannten Daten können außerdem den mit Aufgaben der Flugsicherung beauftragten Stellen und an die Europäische Organisation für Flugsicherung (EUROCONTROL) übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stelle liegenden Aufgaben erforderlich ist.

(6) Die Datenübermittlung nach Absatz 5 und die Verwendung der im Rahmen des Informationsaustausches mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhaltenen Erkenntnisse dürfen nur zum Zweck der Verbesserung der Luftverkehrssicherheit im Sinne des Artikels 1 Abs. 1 der Richtlinie 2004/36/EG erfolgen. § 70 bleibt unberührt. Eine Übermittlung an Luftfahrtbehörden in Staaten außerhalb der Europäischen Union kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass sich diese Staaten verpflichtet haben, die Daten ausschließlich zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit zu verwenden.

(7) Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die Luftverkehrssicherheit durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs gefährdet wird, da internationale Sicherheitsstandards im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/36/EG nicht wirksam angewendet oder eingehalten werden, und dass die Sicherheit des Flugbetriebs des das Luftfahrzeug verwendenden Luftfahrtunternehmens insgesamt nicht gewährleistet ist, kann das Luftfahrt-Bundesamt die Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 oder die Betriebsgenehmigung nach § 21a für alle Luftfahrzeuge dieses Luftfahrtunternehmens widerrufen. Ist eine Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 Satz 2 nicht erforderlich, kann ein allgemeines Einflugverbot verhängt werden. Bei der Entscheidung über den

Widerruf oder die Verhängung eines Einflugverbots berücksichtigt das Luftfahrt-Bundesamt die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EU Nr. L 344 S. 15) aufgeführten gemeinsamen Kriterien. Die Anfechtungsklage gegen den Widerruf einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 oder einer Betriebsgenehmigung nach § 21a oder gegen die Verhängung eines Einflugverbots hat keine aufschiebende Wirkung.“

- c) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 8 und wie folgt gefasst:

„(8) Die Absätze 4 bis 6 finden keine Anwendung auf Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) und Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse unter 5 700 Kilogramm, die nicht zu gewerblichen Zwecken betrieben werden. Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs gilt § 27c Abs. 3 entsprechend.“

4. § 65 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) In der Zentralen Luftfahrerdatei werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vorname, Geschlecht, Geburtsdatum und -ort;
2. Anschrift;
3. Art und Nummer der Erlaubnis und der sonstigen Berechtigung, Datum ihrer Erstaussstellung, ihre Gültigkeitsdauer sowie die jeweilige Ausstellungsbehörde;
4. rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal,
 - b) über die Ausstellung einer Erlaubnis oder über die Erneuerung oder Verlängerung einer Berechtigung nach den Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal oder nach den anderen in § 20 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Bestimmungen,
 - c) über die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) über das Ergebnis der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes durch die Luftsicherheitsbehörden einschließlich des Zeitpunktes der Überprüfung;
5. Art des Tauglichkeitszeugnisses, Datum der Ausstellung, Gültigkeitsdauer, Referenznummer, ausstellender flugmedizinischer Sachverständiger und

die im Tauglichkeitszeugnis eingetragenen Auflagen und Einschränkungen, untersuchender flugmedizinischer Sachverständiger bei und Datum von nicht abgeschlossenen Tauglichkeitsuntersuchungen, die Verweigerung einer Ausstellung einschließlich Datum und entscheidendem flugmedizinischem Sachverständigen bei festgestellter Untauglichkeit.“

- b) In Absatz 5 Satz 1 werden nach Nummer 4 ein Komma und folgende Nummer 5 angefügt:
- „5. für die Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes an die zuständige Luftsicherheitsbehörde“.
5. § 70 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 wird die Angabe „Abs. 1“ gestrichen.
- b) In Absatz 1 werden nach Nummer 6 ein Komma und folgende Nummer 7 angefügt:
- „7. zum Zwecke der zollrechtlichen Überwachung“.
- c) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „von Flugunfällen zuständige Behörde“ ein Komma und die Wörter „an die zuständigen Zolldienststellen“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 5a wie folgt gefasst:
- „§ 5a Startverbote, Übermittlung an ausländische Stellen“.
2. § 5a wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „Startverbote, Übermittlung an ausländische Stellen“.
- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Die Wörter und das Satzzeichen „und anschließend entsprechend seiner Bewertung zu verfahren.“ werden ersetzt durch die Satzzeichen und Wörter „. Dessen Bewertung ist bei der Entscheidung über die Aufrechterhaltung der getroffenen Maßnahme zu berücksichtigen. Wirkt sich der Mangel auf die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses aus, so ist das Startverbot erst aufzuheben, wenn der Betreiber die Genehmigung für diesen Flug von allen Staaten erhalten hat, deren

Gebiet überflogen wird und dies gegenüber der für die Luftaufsicht zuständigen Stelle bestätigt. Der für die Aufsicht über den Flugbetrieb eines Luftfahrzeugs nach Satz 1 zuständige Staat soll außerdem unterrichtet werden, wenn die luftaufsichtliche Untersuchung eines solchen Luftfahrzeugs zu Bedenken im Hinblick auf dessen Verkehrssicherheit Anlass gegeben hat, ohne dass bereits eine Maßnahme nach § 29 Abs. 3 Satz 5 und 6 oder Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes getroffen wurde. Zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen bleiben unberührt.“

- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Verhängung eines Startverbots aufgrund von Sicherheitsmängeln für ein gewerblich genutztes Luftfahrzeug oder ein Luftfahrzeug mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 5 700 Kilogramm ist von den für die Luftaufsicht nach § 29 Abs. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Stellen unverzüglich dem Luftfahrt-Bundesamt zu übermitteln, soweit das Luftfahrt-Bundesamt nicht selber gehandelt hat. Dies gilt auch, wenn die für die Luftaufsicht zuständige Stelle dem Halter oder der Besatzung eines Luftfahrzeugs aufgibt, vor dem Start Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit zu treffen. Wenn die diese Maßnahmen begründenden Sicherheitsmängel ein Luftfahrzeug nach Satz 1 betreffen, das nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert ist, unterrichtet das Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich alle für die Luftverkehrssicherheit zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung. Die Übermittlung der Daten, auf die sich die Entscheidung stützt, richtet sich nach § 29 Abs. 5 und 6 des Luftverkehrsgesetzes.“

Artikel 3

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 2 beruhenden Teile der Luftverkehrs-Ordnung können auf Grund der Ermächtigung des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 des Luftverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündung in Kraft.

Begründung

1. Allgemeiner Teil

Die internationale Zusammenarbeit zur Gewährleistung der betrieblichen und technischen Sicherheit im Luftverkehr (Luftverkehrssicherheit) ist innerhalb der letzten Jahre insbesondere auf europäischer Ebene intensiviert worden. Im Mittelpunkt dieser Zusammenarbeit steht der Austausch relevanter Informationen zwischen den für die Luftverkehrssicherheit und die Untersuchung der Sicherheit der Luftfahrzeuge (Vorfeldinspektion oder Ramp Check) zuständigen Stellen. Das internationale Luftverkehrsrecht sieht die Möglichkeit solcher Untersuchungen in Artikel 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) vor. Das Luftverkehrsgesetz beinhaltet bereits die notwendigen Rechtsgrundlagen für die Durchführung von Vorfeldkontrollen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen aus Staaten außerhalb der Europäischen Union, da diese nicht den umfassenden und weitreichenden europäischen Rechtsvorschriften im Bereich der Zulassung, Instandhaltung und Betriebsgenehmigung unterliegen. Die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU L Nr. 143 S. 76), verpflichtet die Staaten zu einem Austausch der durch diese Kontrollen gewonnenen Erkenntnisse.

Die Untersuchung der Verkehrssicherheit eines Luftfahrzeugs ist Teil der luftaufsichtlichen Tätigkeit. Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sind hierfür sowohl die Luftfahrtbehörden der Länder als auch das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Auch auf nationaler Ebene ist daher der Austausch von Informationen zwischen den Länderbehörden untereinander, aber auch zwischen den Länderbehörden und dem Luftfahrt-Bundesamt von großer Bedeutung. Neben dem Informationsaustausch mit anderen europäischen Stellen, wie es europarechtlich vorgeschrieben ist, stellt das vorliegende Gesetz auch den Austausch der Erkenntnisse unter den in Deutschland zuständigen Stellen sicher.

Durch eine Änderung der Luftverkehrs-Ordnung werden die für die Luftaufsicht zuständigen deutschen Stellen neben der Aufgabe, am europäischen Informationsaustausch teilzunehmen, verpflichtet, Informationen über erhebliche Sicherheitsmängel an zuständige ausländische Stellen unverzüglich zu übermitteln, wenn diese ein Startverbot zur Folge haben. Dadurch wird sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Informationen den zuständigen Stellen anderer europäischer Staaten ohne Verzögerung bekannt gemacht werden, so dass erforderliche Maßnahmen getroffen werden können, falls das entsprechende Luftfahrzeug dort einfliegen will.

Zu den Ergebnissen von Vorfeldkontrollen ist anzumerken, dass sich die in Deutschland zuständigen Stellen im Rahmen der Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrssicherheit innerhalb der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) neben den übrigen EU-Mitgliedstaaten bereits seit 1996 freiwillig an dem so genannten SAFA-Programm (SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft), das unter anderem den Austausch von relevanten Informationen für die Luftverkehrssicherheit vorsieht, beteiligen. Deutschland

war Hauptinitiator dieses Programms. Für diesen Zweck verfügen die in Deutschland zuständigen Stellen bereits über Personal, das für die Luftverkehrssicherheit relevante Daten sowohl in der nationalen als auch in einer internationalen Datenbank verwaltet. Die internationale Datenbank wurde im Rahmen des freiwilligen SAFA-Programms der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz errichtet. Entsprechende EDV-Arbeitsplätze sind beim Luftfahrt-Bundesamt und den meisten Landesbehörden bereits eingerichtet. Die Vorgaben der Richtlinie 2004/36/EG orientieren sich weitgehend an diesem Programm.

Sowohl das Luftfahrt-Bundesamt als auch die Behörden mehrerer Länder verfügen über Personal, das entweder im Rahmen der Task Force Luftverkehrssicherheit (Luftfahrt-Bundesamt) oder im Rahmen der Luftaufsicht (Landesbehörden) die Sicherheit von Luftfahrzeugen kontrolliert. Stellenweise sind diese Befugnisse auch an Dritte, in der Regel an im Bereich der Verkehrsleitung tätige Mitarbeiter der Flughafenbetreiber, nach § 29 Abs. 2 LuftVG im Wege der Beileihung delegiert. Konkrete Vorgaben bezüglich einer Mindestanzahl von durchzuführenden Untersuchungen werden weder von der Richtlinie 2004/36/EG noch von der hier vorgenommenen Gesetzesänderung gemacht. Ein erhöhter Vollzugsaufwand ergibt sich somit zunächst nicht unmittelbar. Mittelfristig sollte eine Erhöhung der Anzahl der Vorfeldkontrollen zur weiteren Verbesserung der Luftverkehrssicherheit aber angestrebt werden, auch vor dem Hintergrund einer zunehmenden Zahl von Flugbewegungen. Außerdem kann ein erhöhter Vollzugsaufwand aufgrund von Schulungsbedarf entstehen. Zur Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG bedarf es vorrangig der Präsenz der gesondert geschulten Mitarbeiter an internationalen Verkehrsflughäfen. Die Anzahl der Mitarbeiter sollte sich an der Zahl der aus Drittstaaten zu erwartenden Luftfahrzeuge orientieren.

Gegenwärtig arbeiten die deutschen Luftfahrtbehörden noch mit einem Datenverbundsystem, das speziell für diesen Zweck im Jahr 1996 geschaffen wurde (Kommunikations- und Informationssystem Luftverkehrssicherheit – KISLS). Zukünftig, voraussichtlich ab Frühjahr 2006, werden aber auch alle zuständigen Behörden mit der europäischen SAFA-Datenbank arbeiten und direkt in diese Daten eingeben können. Dadurch wird der von der Richtlinie 2004/36/EG geforderte Informationsaustausch sichergestellt. Die zurzeit noch erforderliche Übertragung von Daten per Hand kann entfallen. Außerdem stehen allen deutschen Behörden dann mehr Datensätze zur Verfügung, so dass die Möglichkeit zur Vorbereitung einer Kontrolle und zur schnellen Identifizierung auch im Ausland auffällig gewordener Luftfahrtunternehmen verbessert wird. Das Luftfahrt-Bundesamt wird von der Aufgabe, die KISLS-Datenbank zu pflegen und zu warten, entlastet. Ein Festhalten an einer zusätzlichen nationalen Datenbank hätte erhebliche Kosten verursacht, da die jetzige Datenbank dem heutigen technischen Standard nicht entspricht und in vollem Umfang neu hätte entwickelt werden müssen.

Zum effektiveren Schutz von Fluggästen wird eine präzise Rechtsgrundlage geschaffen, um den Einflug auffällig ge-

wordener Luftfahrzeuge in den deutschen Luftraum zu verhindern. Sicherheitsmängel können darüber hinaus auch zu einem Widerruf der Einfluggenehmigung für ein Luftfahrtunternehmen führen. Das entsprechende Verfahren, auch unter Beachtung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EU Nr. L 344 S. 15), ist Gegenstand dieses Änderungsgesetzes.

Darüber hinaus ergänzt das Gesetz die Regelungen zur Zentralen Luftfahrerdatei. Die aus Gründen der Luftverkehrssicherheit nicht erforderliche Speicherung medizinischer Befunde, die im Rahmen der flugmedizinischen Untersuchung erhoben worden sind, ist nicht mehr möglich. Gleichzeitig wird die Möglichkeit zur Speicherung der Angaben, wann und mit welchem Ergebnis eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Abs. 1 des Luftsicherheitsgesetzes durchgeführt worden ist, geschaffen.

Die öffentlichen Haushalte des Bundes und der Länder werden durch den insgesamt geringfügig ansteigenden Aufwand belastet. Mittelbar preisrelevante Effekte sind aufgrund des erforderlichen, aber vergleichsweise geringen Finanzierungsaufwandes nicht zu erwarten. Den Gemeinden entstehen keine Kosten. Die vom Bund zu tragenden Kosten werden einschließlich eines etwaigen Mehrbedarfs an Planstellen/Stellen innerhalb des Einzelplans 12 erwirtschaftet.

Für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, entstehen keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

2. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Luftverkehrsgesetz)

Zu den Nummern 1 und 2

Das Verfahren zur Verhängung von Flugverboten im gesamten Gebiet der Europäischen Union nach den Artikeln 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EU Nr. L 344 S. 15) sieht vor, dass von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften ausgesprochene Betriebsuntersagungen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten. Die Mitgliedstaaten haben keine Möglichkeit, von einer von der Kommission beschlossenen Betriebsuntersagung Ausnahmen zuzulassen. Die Änderung sieht daher vor, dass im Fall einer solchen Kommissionsentscheidung eine dieser zuwiderlaufende Erlaubnis oder Genehmigung automatisch ihre Wirksamkeit verliert. Das Recht auf erlaubnisfreien Einflug erlischt in diesem Falle ebenfalls. In den Fällen, dass die von der Kommission ausge-

sprochene Betriebsuntersagung nicht den gesamten Flugbetrieb betrifft, sondern nur einzelne Teile des Betriebs und die Fortsetzung des Flugbetriebs unter Beschränkungen und Bedingungen zulässig ist, wie es Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 auch vorsieht, hat das Luftfahrt-Bundesamt zusätzlich die Möglichkeit, Erlaubnisse und Betriebsgenehmigungen insoweit mit Auflagen zu versehen, wie es erforderlich ist, um den von der Kommission beschlossenen Beschränkungen oder Bedingungen zu entsprechen. Die dafür erforderliche Rechtsgrundlage ist in § 93 Abs. 1 in Verbindung mit § 98 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung bereits vorhanden.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Die in § 29 Abs. 3 a. F. bzw. Abs. 4 n. F. vorgenommenen Ergänzungen sind teilweise redaktioneller Art und dienen dem besseren Verständnis. Es wird die Möglichkeit geschaffen, Kontrollen auch stichprobenartig durchzuführen, also ohne einen konkret vorliegenden Gefahrenverdacht. Die Anforderungen an die Sicherheit ergeben sich vorrangig aus den Sicherheitsvorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, insbesondere aus den Anhängen 1, 6 und 8 zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411). Aus Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/36/EG ergibt sich, dass die Besatzung oder der Betreiber des Luftfahrzeugs von dem Ergebnis in Kenntnis zu setzen ist.

Zu den Buchstaben b und c

Durch Absatz 4 wird klargestellt, dass die Hinweise und Informationen, die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76) unter den europäischen Luftfahrtbehörden ausgetauscht werden, bei der Auswahl zu überprüfender Luftfahrzeuge zu berücksichtigen sind. So kann der Intention der Richtlinie entsprochen werden, dass bereits auffällig gewordene Luftfahrzeuge besondere Beachtung bekommen und Sicherheitsdefizite grenzübergreifend nachverfolgt werden (Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie). Neben derartigen, anlassbezogenen Kontrollen können die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen auch Stichprobenkontrollen durchführen, also auch ohne einen konkreten Gefahrenverdacht (Absatz 3 Satz 2). Zur europaweiten Harmonisierung haben sich die Untersuchungen an dem im Anhang der Richtlinie 2004/36/EG festgelegten Verfahren zu orientieren, das den Umfang der Untersuchung von der zur Verfügung stehenden Zeit abhängig macht.

Während Absatz 4 die Verwendung von im Rahmen des Informationsaustausches erhaltenen Erkenntnissen regelt, gibt Absatz 5 vor, in welcher Form die zuständigen Stellen in Deutschland Erkenntnisse in diesem Rahmen zur Verfügung stellen. Dabei handelt es sich um Erkenntnisse von Untersuchungen nach Absatz 3, aber auch um ergänzende Informationen, zum Beispiel über die behördlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrssicherheit in den verantwortlichen Staaten, über die von den Luftfahrtunternehmen freiwillig durchgeführten Überprüfungsmaßnahmen und um

Informationen, welche Maßnahmen nach der Feststellung eines Sicherheitsmangels getroffen worden sind. Absatz 5 stellt dabei nicht nur die Rechtsgrundlage für die Übermittlung, sondern auch zur Erhebung dieser Informationen dar. Die geeignete Stelle für die zentrale Erfassung solcher Berichte ist das Luftfahrt-Bundesamt. Die Regelungen entsprechen den Vorgaben des Artikels 5 der Richtlinie 2004/36/EG. Zum Zweck des Informationsaustausches wird auf europäischer Ebene eine Datenbank eingerichtet, die bis Ende 2006 von den Joint Aviation Authorities, einer Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtbehörden, und voraussichtlich ab 2007 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit verwaltet wird. Eine entsprechende EG-Verordnung, die der Europäischen Agentur diese Aufgabe überträgt, wird zurzeit von der Europäischen Kommission vorbereitet. Die Europäische Kommission und zuständige Stellen in den Mitgliedstaaten haben Zugang zu der Datenbank. In dringenden Fällen, insbesondere bei erheblichen Sicherheitsbedenken, können zuständige Stellen anderer Mitgliedstaaten und die Kommission auch unmittelbar kontaktiert werden.

Außerdem wird auch die Übermittlung von Daten an einige weitere aufgezählte Stellen ermöglicht. Die Datenübermittlung an mit Aufgaben der Flugsicherung beauftragte Stellen, insbesondere an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, ist erforderlich, um mit deren Amtshilfe die Einhaltung von Einflugverboten überwachen zu können. Der Austausch von Informationen zwischen den für Aufgaben der Luftaufsicht zuständigen Stellen in Deutschland untereinander ist erforderlich, da sowohl die Landesluftfahrtbehörden als auch das Luftfahrt-Bundesamt diese Aufgabe wahrnehmen und ohne den Austausch ein einheitliches Niveau der Luftverkehrssicherheit in Deutschland nicht gewährleistet wäre. Der Austausch unter den deutschen Stellen wird auch unter Zuhilfenahme der europäischen Datenbank erfolgen. Soweit Daten ausgetauscht werden, bezüglich derer keine europäische Übermittlungspflicht besteht, können diese ausschließlich für deutsche Benutzer sichtbar gemacht werden.

Absatz 6 gestattet die Übermittlung nur zum Zweck der Verbesserung der Luftverkehrssicherheit. Dies entspricht der Vorgabe des Artikels 6 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2004/36/EG. Die Möglichkeit, diese Daten im Rahmen des Informationsaustausches auch anderen ausländischen staatlichen Stellen außerhalb der Europäischen Union zugänglich zu machen, steigert die Effektivität des Informationsaustausches, da die auswertbare Datenmenge erhöht wird und auch andere Staaten Informationen erhalten, die für die Luftverkehrssicherheit erheblich sein können. Es wird allerdings vorausgesetzt, dass diese nur für den oben genannten Zweck verwendet werden. Dies erfolgt regelmäßig durch eine entsprechend verbindliche Erklärung eines Drittstaates gegenüber der Europäischen Kommission. Unabhängig von dieser Regelung werden ausländische Stellen im Falle von Sicherheitsmängeln informiert, wenn sie für die Überwachung der Sicherheit des Luftfahrzeugs oder des Luftfahrtunternehmens zuständig sind.

Die vorgenommene Ergänzung des Absatzes 7 stellt klar, dass auch einem Luftfahrtunternehmen insgesamt der Einflug in den deutschen Luftraum untersagt werden kann, wenn erhebliche Zweifel an der Verkehrssicherheit der von ihm betriebenen Luftfahrzeuge vorliegen. Dies kann durch

Widerruf zuvor erteilter Erlaubnisse und Genehmigungen geschehen, aber auch durch Verhängung eines allgemeinen Einflugverbotes. Derartige Untersagungen sind auch Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 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. EG Nr. L 344 S. 15), deren Vorschriften die hier getroffenen Regelungen ergänzen. Das Luftfahrt-Bundesamt ist gehalten, bei der Entscheidung über die Verhängung einer solchen Betriebsuntersagung die im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Kriterien zu berücksichtigen, um der beabsichtigten europäischen Harmonisierung solcher Entscheidungen Rechnung zu tragen. Der Sachverhalt, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften eine gemeinschaftsweit wirksame Betriebsuntersagung ausspricht und die damit verbundenen rechtlichen Konsequenzen für zuvor vom Luftfahrt-Bundesamt erteilte Erlaubnisse sind Gegenstand der ebenfalls hiermit geänderten §§ 2 und 21a des Luftverkehrsgesetzes. Da es sich bei den in den Absätzen 3 und 6 genannten Maßnahmen um solche zur Gefahrenabwehr handelt und eine Fortsetzung des Flugbetriebes trotz Zweifel an der Luftverkehrssicherheit die Gefahr aufrechterhalten würde, scheidet die aufschiebende Wirkung von Rechtsmitteln gegen diese Maßnahmen aus.

Absatz 8 nimmt Erkenntnisse in den Fällen von der Pflicht zum Informationsaustausch und zur Mitteilung erheblicher Sicherheitsbedenken aus, wenn sie nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2004/36/EG fallen (Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie). In begründeten Fällen kann jedoch eine Übermittlung an ausländische Stellen erfolgen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Die Änderung dient einer klaren Formulierung, welche Daten in die Zentrale Luftfahrerdatei aufgenommen werden können. Insbesondere wird dem Datenschutz Rechnung getragen und eine Speicherung medizinischer Befunddaten in der Zentralen Luftfahrerdatei nicht weiter vorgesehen. Gespeichert werden aber weiterhin Angaben zu den Tauglichkeitszeugnissen der Luftfahrer, einschließlich die darin vermerkten Auflagen, wie etwa die Notwendigkeit, eine Sehkorrektur zu tragen. Aufgrund des § 7 Abs. 1 des Luftsicherheitsgesetzes ist nun auch die Zuverlässigkeit bestimmter Luftfahrer von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde zu überprüfen. Die entsprechende Bescheinigung ist der für die Erlaubniserteilung zuständigen Behörde vorzulegen. Durch die Möglichkeit, das Ergebnis und das Datum der Überprüfung zu speichern, können die Behörden die regelmäßige Vorlage der Bescheinigung über die durchgeführte Überprüfung, die unabhängig von der Verlängerung einer Erlaubnis oder Berechtigung erfolgt, verfolgen. Einzelheiten der Überprüfung, zum Beispiel gewonnene Erkenntnisse über den Luftfahrer, werden an die für die Erlaubniserteilung zuständige Stelle nicht übermittelt und können dementsprechend nicht gespeichert werden.

Zu Buchstabe b

Ebenso wie Absatz 3 Nr. 6 dient die Ergänzung in Absatz 5 einer einfacheren Durchführung der nach § 7 Abs. 1 des Luftsicherheitsgesetzes erforderlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung von Luftfahrern. Die Übermittlung von Daten aus der Zentralen Luftfahrerdatei an die Luftsicherheitsbehörde ermöglicht, dass die Luftsicherheitsbehörde selbständig feststellen kann, welche Luftfahrer in den Anwendungsbereich des § 7 Abs. 1 des Luftsicherheitsgesetzes in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes fallen.

Zu Nummer 5

Die Änderung berücksichtigt die Artikel 183, 37 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. EG Nr. L 302 S. 1). Danach unterliegen Waren, die aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden, der zollamtlichen Überwachung. Zum Zwecke der damit verbundenen Kontrolle haben alle Personen, die mittelbar oder unmittelbar an Vorgängen des Warenverkehrs beteiligt sind, den Zolldienststellen relevante Unterlagen und Angaben zur Verfügung zu stellen. Die geltende Fassung des § 70 schließt jedoch die Übermittlung dieser Angaben an Zolldienststellen aus, obwohl mit jedem Flugzeug entsprechende Waren transportiert werden können. Deshalb ist es geboten, dass den Zollämtern die entsprechende Kontrolle aufgrund der relevanten Daten des Hauptflugbuches ermöglicht wird. Das in Absatz 2 geregelte Erforderlichkeitsprinzip stellt sicher, dass nur die zollrechtlich relevanten Daten übermittelt werden dürfen, was es zum Beispiel ausschließt, dass Angaben über Start- und Ziellandplätze innerhalb der EG übermittelt werden, da diese nicht der zollrechtlichen Überwachung unterliegen und deshalb die entsprechenden Daten zollrechtlich nicht einschlägig sind.

Zu Artikel 2 (Luftverkehrs-Ordnung)

Die Ergänzung des Satzes 1 dahin gehend, dass vor Aufhebung des Startverbotes, das aufgrund von Zweifeln an der Lufttauglichkeit des Luftfahrzeugs ausgesprochen wurde, zuvor die Genehmigung aller überflogenen Staaten vorliegen muss, dient der Umsetzung der Vorgabe des Artikels 7 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2004/36/EG. Dies entspricht aber auch der bisherigen Praxis des Luftfahrt-Bundesamtes. Das Luft-

fahrtunternehmen hat das Vorliegen der Genehmigungen der zuständigen Stelle zu bestätigen.

Die Luftverkehrs-Ordnung wird des Weiteren ergänzt, um an ein aus Sicherheitsgründen ausgesprochenes Startverbot, oder an die Bedingung, dass vor dem Start notwendige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sind, die Konsequenz zu knüpfen, dass die entsprechenden Angaben umgehend bei Vorliegen der in der Richtlinie 2004/36/EG (Artikel 5 Abs. 3 der Richtlinie) genannten Voraussetzungen an die dort genannten ausländischen Stellen übermittelt werden, sofern die untersuchten Luftfahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Die Aufgabe dieser Übermittlung, die unabhängig vom Informationsaustausch nach § 29 Abs. 5 erfolgt, wird vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen. Falls andere Stellen eine mitteilungspflichtige Maßnahme getroffen haben, teilen sie dies für den genannten Zweck unverzüglich dem Luftfahrt-Bundesamt mit.

Im Fall des Widerrufs einer Einflugerlaubnis oder einer Betriebsgenehmigung oder eines allgemeinen Einflugverbotes aus Sicherheitsgründen wird dies vom Luftfahrt-Bundesamt direkt der Europäischen Kommission mitgeteilt, um das Verfahren zur Entscheidung einer möglichen europaweiten Ausweitung dieser Betriebsuntersagung in Gang zu setzen. Diese Pflicht ergibt sich unmittelbar aus Artikel 3 Abs. 3 und Artikel 4 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Annahme einer gemeinschaftlichen Liste mit den Namen 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 [vom 14. Dezember 2005 (ABl. EG Nr. L 314 S. 15)].

Zu Artikel 3 (einheitlicher Verordnungsrang)

Dieser Artikel enthält die so genannte Entsteinungsklausel. Er erlaubt die nachträgliche Änderung der durch formelles Gesetz geänderten Regelungen von Rechtsverordnungen im Rahmen der einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen im Verordnungswege.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten.

