

Erläuternde Bemerkungen zum ZLLV Änderungsvorschlag

Inhalt

1	Allgemein	1
2	Ausländische Regelungen	3
2.1	<i>Technische Vorschriften für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern in Deutschland</i>	<i>3</i>
2.2	<i>Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter und motorisierte Hänge- und Paragleiter in Großbritannien.....</i>	<i>3</i>
2.3	<i>Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter in Frankreich</i>	<i>3</i>
2.4	<i>Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter in Italien</i>	<i>4</i>
2.5	<i>Technische Vorschriften für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern in der Schweiz</i>	<i>4</i>
2.6	<i>Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter und motorisierte Hänge- und Paragleiter in den USA.....</i>	<i>4</i>
3	Statistische Angaben zu Unfallursachen	5
4	Erläuterungen zu den Änderungsvorschlägen im Einzelnen	6

1 Allgemein

Der Österreichische Aero-Club strebt eine Änderung der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerätverordnung (ZLLV 2005) an, die eine Vereinfachung der Anforderungen für die Prüfung und Beurkundung der Lufttüchtigkeit von Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern sowie von motorisierten Hänge- und Paragleitern zum Ziel hat.

Der vorliegende ZLLV Novellierungsvorschlag des ÖAeC sieht im Kern vor, die Prüfung der Lufttüchtigkeit für Hänge- und Paragleiter und teilweise auch für motorisierte Hänge- und Paragleiter an die Regelungen der ZLLV 2005 für einsitzige Fallschirme anzupassen. Die Regelungen für zweisitzige Fallschirme werden ebenfalls an die Regelungen für einsitzige Fallschirme angepasst:

- Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme werden von luftfahrtbehördlichen Muster-, Stück- und Nachprüfungen befreit.
- Motorisierte Hänge- und Paragleiter werden von luftfahrtbehördlichen Muster- und Stückprüfungen befreit.
- Anstelle der Muster- und Stückprüfung tritt bei Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern eine Bestätigung des Herstellers, wonach die für eine Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile erforderlichen bzw. anwendbaren Standards erfüllt sind.
- Der Hersteller hat die Luftfahrzeuge bzw. deren Komponenten entsprechend zu kennzeichnen.
- Für den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit von Hänge- und Paragleitern und Fallschirmen ist der Halter verantwortlich, der dafür Sorge zu tragen hat, dass die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen von entsprechend geschulten Personen gemäß den Angaben des Herstellers vorgenommen werden.
- Bei motorisierten Hänge- und Paragleitern ist (wie bisher) vor der ersten Verwendung in Österreich eine luftfahrtbehördliche Prüfung durchzuführen. Das Erfordernis luftfahrtbehördlicher Nachprüfungen an motorisierten Hänge- und Paragleitern in turnusmäßigen Abständen von 24 Monaten (bzw. 12 Monaten / 150 Flügen bei gewerbsmäßiger Verwendung) bleibt unverändert.
- Die Genehmigung von Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben für Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme und für motorisierte Hänge- und Paragleiter entfällt.

Österreich ist das einzige Land in Europa, das für Hänge- und Paragleiter eine luftfahrtbehördliche Prüfung und Beurkundung der Lufttüchtigkeit vorsieht.

In fast allen anderen Ländern Europas ist die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen luftfahrtrechtlich nicht geregelt, weil die Gewährleistung der Produktsicherheit durch die Produkthaftung als völlig ausreichend erachtet wird. Lediglich in Deutschland gelten für Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme Prüfpflichten und Lufttüchtigkeitsforderungen, sie sind jedoch auch hier von allen behördlichen Beurkundungserfordernissen befreit.

Das liegt daran, dass angesichts des etablierten Standes der Technik und der geringen technischen Komplexität dieser Luftfahrzeuge technische bedingte Unfälle sehr selten sind und das Drittgefährdungspotential sehr gering ist.

Seit ca. 30 Jahren (Hängegleiter) bzw. 20 Jahren (Paragleiter) gehört es zum Stand der Technik, dass Hersteller die Lufttüchtigkeit neuer Muster bei privaten Prüfinstituten nachweisen lassen und die einzelnen Stücke baugleich mit dem geprüften Muster ausliefern. Die Übereinstimmung mit dem geprüften Muster wird vom Hersteller auf jedem Stück durch eine Konformitätskennzeichnung bestätigt.

Bei Fallschirmen erfolgt die Entwicklung und Herstellung der einzelnen Bestandteile seit Jahrzehnten nach international anerkannten technischen Normen (z.B. TSO C23d der US Luftfahrtbehörde FAA), wobei der Hersteller auch hier durch einen entsprechenden Vermerk auf dem Typenschild die normgerechte Herstellung bestätigt.

Eine Musterprüfung für Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme kann – wie die Erfahrungen mit dem Verzicht auf die Musterprüfung für einsitzige Fallschirme auch in Österreich zeigen – ohne relevante Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt entfallen, sofern durch die in der Novelle vorgesehenen Maßnahmen sichergestellt wird, dass nur dem Stand der Technik entsprechende Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme verwendet werden dürfen.

Behördliche Stückprüfungen gemäß ZLLV 2005 stellen redundante Wiederholungen von Prüfungen dar, die der Hersteller bereits vor der Auslieferung seines Produkts mit höherer Genauigkeit und spezifischem Knowhow durchgeführt hat.

Behördliche Nachprüfungen und behördlich genehmigte Instandhaltungsbetriebe sind angesichts der einfachen Konstruktion von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen nicht verhältnismäßig. Die luftfahrtbehördliche Genehmigung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben für Hänge- und Paragleiter stellt ein gravierendes Handelshemmnis dar. Nur ein geringer Anteil der in Österreich verwendeten Hänge- und Paragleiter (<10% bei HG, <20% bei PG) stammt von österreichischen Herstellern. Da eine Genehmigung von Betrieben mit Sitz im Ausland durch eine österreichische Behörde nicht möglich ist, ist die große Mehrheit der Betriebe gezwungen österreichische Partner zu suchen, die im Sinne der ZLLV 2005 als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb fungieren.

Vor dem Hintergrund der Regelungen in den anderen europäischen Staaten, des etablierten Standes der Technik, der geringen Komplexität der Fluggeräte und den nicht nachweisbaren Auswirkungen auf die Flugsicherheit erscheinen die Anforderungen der ZLLV 2005 unverhältnismäßig und behindern zudem den Handel bzw. den freien Warenverkehr der betroffenen Produkte.

2 Ausländische Regelungen

2.1 Technische Vorschriften für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern in Deutschland

Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern gehören zur Gruppe der "Luftsportgeräte", einer Untergruppe der Luftfahrzeuge (Anm.: der Wortteil "gerät" in Luftsportgerät hat nichts mit "Luftfahrtgerät" im österreichischen Sinne zu tun).

Die Luftsportgeräte sind wiederum unterteilt in die musterzulassungspflichtigen und die nicht musterzulassungspflichtigen oder "leichten" Luftsportgeräte.

Ein- und zweisitzige Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme sowie ein- und zweisitzige motorisierte Hänge- und Paragleiter sind allesamt leichte Luftsportgeräte, für deren Lufttüchtigkeit der Hersteller verantwortlich ist.

Vor der Auslieferung des ersten Stücks hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen durch eine vom Luftfahrt-Bundesamt hierfür anerkannten Prüfstelle bescheinigen zu lassen.

Der Hersteller hat vor der Auslieferung jedes einzelnen Stücks eine Stückprüfung durchzuführen, bei welcher er die Übereinstimmung mit dem geprüften Muster, die Vollständigkeit der Betriebsanweisungen und das Vorhandensein einer Ursprungskennzeichnung bestätigt.

Dies ist keine Stückprüfung im hoheitlichen Sinn.

Nachprüfungen von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen und von motorisierten Hänge- und Paragleiter sind nicht geregelt.

Dem Schutz des Passagiers bei zweisitzigen Luftsportgeräten wird über die Ausbildungsvorschriften, nicht jedoch durch technische Vorschriften Rechnung getragen.

Anmerkungen

In Deutschland bestanden in den 90er Jahren für die leichten Luftsportgeräte ähnliche Regelungen wie in Österreich, d.h. Musterzulassung, behördliche Stück- und Nachprüfungen sowie behördliche Genehmigung von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben.

Aufgrund einer Empfehlung des Bund-Länder Fachausschusses Luftfahrt wurden Luftsportgeräte Mitte 2001 jedoch weitgehend dereguliert. Die ursprüngliche Empfehlung des Fachausschusses hatte noch die vollständige Deregulierung der Prüfung der Lufttüchtigkeit von leichten Luftsportgeräten vorgesehen.

Erst Lobbyarbeit der betroffenen Luftsportverbände führte zu der Lösung mit der Anerkennung von Prüfstellen durch das Luftfahrt-Bundesamt.

2.2 Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter und motorisierte Hänge- und Paragleiter in Großbritannien

Ein- und zweisitzige Hänge- und Paragleiter fallen unter die Luftfahrzeug-Kategorie "gliders".

Ein- und zweisitzige motorisierte Hänge- und Paragleiter sind "self-propelled hang gliders" und als solche ebenfalls eine Unterkategorie von gliders.

Bis zum Erscheinen der EU Verordnung 1592/2002 waren in Großbritannien alle gliders bis hin zu Segelflugzeugen dereguliert. Nun sind nur noch jene gliders dereguliert, welche dem Annex II der 1592/2002 (bzw. der Neufassung 216/2008) entsprechen ("non EASA gliders").

Zu den "non EASA gliders" zählen Hänge- und Paragleiter und motorisierte Hänge- und Paragleiter, d.h. es bestehen für sie keine Zulassungs-, Registrierungs- oder Prüfvorschriften.

2.3 Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter in Frankreich

Dereguliert durch das DGAC, d.h. keine Vorschriften für Prüfung, Zulassung oder Registrierung von ein- oder zweisitzigen nicht motorisierten Hänge- und Paragleitern.

Redaktionelle Anmerkung:

Es liegen uns keine verlässlichen Angaben zu den Regelungen für motorisierte Hänge- und Paragleiter vor.

2.4 Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter in Italien

Es bestehen keine Vorschriften für Prüfung, Zulassung oder Registrierung von ein- oder zweisitzigen nicht motorisierten Hänge- und Paragleitern.

Dem Schutz des Passagiers bei zweisitzigen Hänge- und Paragleitern wird durch höhere Lizenzanforderungen an den Piloten Rechnung getragen.

Redaktionelle Anmerkung:

Es liegen uns keine verlässlichen Angaben zu den Regelungen für motorisierte Hänge- und Paragleiter vor.

2.5 Technische Vorschriften für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern in der Schweiz

Ein- und zweisitzige nicht motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme gehören gemäß Luftfahrtgesetz zu den "Luftfahrzeugen besonderer Kategorien", für welche der Bundesrat Ausnahmen von den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes festlegt.

In der "Verordnung für Luftfahrzeuge besonderer Kategorien" sind die wesentlichen Vorschriften zusammengefasst, die beim Betrieb von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen in der Schweiz anzuwenden sind.

Die "Verordnung für Luftfahrzeuge besonderer Kategorien" sieht vor, dass die Lufttüchtigkeit von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen nicht geprüft wird.

Dem Schutz des Passagiers bei zweisitzigen Hänge- und Paragleitern wird durch höhere Lizenzanforderungen an den Piloten Rechnung getragen.

Der Betrieb von motorisierten Hänge- und Paragleitern ist in der Schweiz nicht vorgesehen.

2.6 Technische Vorschriften für Hänge- und Paragleiter und motorisierte Hänge- und Paragleiter in den USA

In den USA fallen einsitzige Hänge- und Paragleiter und einsitzige motorisierte Hänge- und Paragleiter unter die Federal Aviation Regulation (FAR) part 103.

Laut FAR 103 gelten für diese Luftfahrzeuge keine Prüfungs-, Zulassungs- oder Registrierungsanforderungen.

Zweisitzige Flüge mit Hänge- und Paragleitern sind nur unter der FAA Exemption #4721 zum FAR 103, der sogenannten "Tandem Exemption" möglich. Diese Tandem Exemption erlaubt Doppelsitzerflüge mit nicht motorisierten Hänge- und Paragleitern, wenn sie nach den Regeln der United States Hang Gliding and Paragliding Association (USHPA) ausgeführt werden.

Die Regeln der USHPA sehen im Wesentlichen Anforderungen an die Lizenzierung des Piloten und des Passagiers vor, stellen jedoch keine Anforderungen an die Lufttüchtigkeit des verwendeten Luftfahrzeugs.

Zweisitzige motorisierte Hänge- und Paragleiter sind als "light sports aircraft" zulassungspflichtig.

3 Statistische Angaben zu Unfallursachen

Alle uns bekannten in- und ausländischen Statistiken zu Unfallursachen weisen einen sehr geringen Anteil technisch bedingter Unfälle aus.

Die folgende Statistik von Unfallursachen basiert auf einer Auswertung der ÖAeC Unfalldatenbank mit Unfällen aus der Zeit 1997-2007.

(Anm.: HG 1 steht für Hängegleiter einsitzig, HG 2 für Hängegleiter zweisitzig, etc.)

	Unfall-Anzahl				
	HG 1	HG 2	PG 1	PG 2	Insges.
Unfälle in der Datenbank insgesamt	118	0	601	27	746
Unfälle mit Angaben zur Ursache	42		239	4	285
Unfälle mit Angaben zu technischen Ursachen	3		8		11
Angaben zu Unfallursachen (Mehrfachnennungen waren möglich)					
Humanfaktoren					
Fehler beim Vorflugcheck	2		19	3	24
Steuerfehler des Piloten	4		58		62
Pilot unaufmerksam	4		18		22
räumliche Fehleinschätzung	22		61	1	84
Pilot beeinträchtigt	1		3		4
Pilot risikofreudig	1		6		7
Umgebungsfaktoren					
Ungeeigneter Start- oder Landeplatz	1		13		14
Fehleinschätzung der Wetterbedingungen	14		94		108
Fehleinschätzung des Geländeeinflusses auf die Strömung	1		25	1	27
Fehleinschätzung einer Windscherung	2		29	1	32
Technische Faktoren					
Fehlfunktion des Fluggerätes	1		4		5
Strukturelles Versagen des Fluggerätes	2				2
Fehlfunktion des Rettungsgerätes			4		4
Strukturelles Versagen des Rettungsgerätes					
Fehlfunktion des Gurtzeugs					
Strukturelles Versagen des Gurtzeugs					

Die EHPU¹ hat uns folgende Zahlen zur Verfügung gestellt:

Anzahl Hänge- und Paragleiterunfälle insgesamt	2310
Anzahl Hänge- und Paragleiterunfälle mit technischen Ursachen	38
Von diesen Unfällen mit technischen Ursachen ereigneten sich ...	
HG einsitzig	16
HG zweisitzig	0
PG einsitzig	20
PG zweisitzig	2

Die Daten basieren auf Unfallmeldungen aus Großbritannien (2001-2006), Schweiz (2002-2006), Frankreich (2006), Deutschland (2006) und Italien (2006).

Es zeigt sich also, dass der geringe Anteil technischer Ursachen auch in Ländern festgestellt wird, in welchen keine luftfahrtbehördlichen Anforderungen zur Prüfung und Beurkundung der Lufttüchtigkeit von Hänge- und Paragleitern existieren.

Aus den Statistiken ist daher ein positiver Einfluss luftfahrtbehördlicher Regelungen hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes mit Hänge- und Paragleitern nicht ableitbar.

¹ European Hanggliding and Paragliding Union, der Dachverband der europäischen Hänge- und Paragleiterverbände (<http://www.ehpu.org/>).

4 Erläuterungen zu den Änderungsvorschlägen im Einzelnen

§ 3 Zulässige Verwendung

Anstelle der für andere Luftfahrzeuge erforderlichen Voraussetzungen für die zulässige Verwendung tritt eine Bestätigung des Herstellers über die Lufttüchtigkeit seiner Produkte und eine Verpflichtung des Halters, die Lufttüchtigkeit anhand der Regelungen im Betriebshandbuch aufrecht zu erhalten.

Für motorisierte Hänge- und Paragleiter besteht - wie bisher – eine Pflicht zur behördlichen Überprüfung vor der ersten Inbetriebnahme in Österreich und dann in regelmäßigen Abständen. Die Details dieser Prüfung sind im Handbuch (OHB) zu regeln. Das bedeutet, dass in der Regel nur noch motorisierte Hänge- und Paragleiter Gegenstand eines behördlichen Verfahrens sind, während Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme ohne behördliches Einschreiten benutzt werden dürfen, sofern die Herstellerbestätigung über die Lufttüchtigkeit vorliegt und die Bestimmungen des Betriebshandbuchs eingehalten werden.

Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass die in Bezug auf motorisierte Hänge- und Paragleiter evidenten öffentlichen Interessen (potentielle Gefährdung Dritter, Lärmemission etc.) gewahrt werden, während überall dort, wo dies zur Sicherheit der Luftfahrt nicht zwingend erforderlich ist, im Hinblick auf die Produkthaftung des Herstellers und die Eigenverantwortung des Halters auf Behördenschritte verzichtet werden kann.

§ 4 Arten von Luftfahrzeugen

Die Definitionen von Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen werden erweitert, um Klarheit über die für den Betrieb erforderlichen Komponenten bzw. Bestandteile zu schaffen.

Welcher der Bestandteile nun das Luftfahrzeug und welche Bestandteile nur Luftfahrtgeräte sind, ist nicht mehr relevant, da für alle Bestandteile eine der bisherigen Musterprüfung entsprechende Herstellerbestätigung vorliegen muss und die für motorisierte Hänge- und Paragleiter weiterhin erforderliche Prüfung alle Bestandteile und deren Kompatibilität zu umfassen hat.

Durch die Neufassung der Definition der motorisierten Hänge- und Paragleiter soll klargestellt werden, dass die grundsätzliche Fußstartfähigkeit des für eine Motorisierung vorgesehenen Hänge- oder Paragleiters, nicht jedoch die Fußstartfähigkeit des gesamten motorisierten Systems Voraussetzung dafür ist, dass ein LFZ unter den Begriff motorisierter Hänge- oder Paragleiter fällt.

§ 29 Sonderbestimmungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter

Enthält eine einheitliche und praxismgerechte Kennzeichnungspflicht für Hänge- und Paragleiter, Fallschirme sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter und ihre jeweiligen Bestandteile.

§ 30 Urkunden betreffend die Lufttüchtigkeit

Da Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern gestrichen werden, entfällt auch eine Ermächtigung für solche Betriebe. Für motorisierte Hänge- und Paragleiter wird die derzeitige Regelung mit Sonderlufttüchtigkeitszeugnis und Nachprüfungsbescheinigung bzw. Lärmzeugnis beibehalten und von einer Prüfung gem. § 40 Abs. (9), nicht jedoch von einer vorangegangenen Musterzulassung abhängig gemacht.

Für alle nicht motorisierten Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme wird die schon bisher für einsitzige Fallschirme geltende Regelung eingeführt, die nur eine entsprechende Kennzeichnung, nicht jedoch eine behördliche Prüfung vorsieht.

§ 31 Allgemeine Bestimmungen über die Feststellung der Lufttüchtigkeit

Hier wurde ein neuer Absatz (7) eingefügt, wonach für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter die Bestimmungen über die Musterprüfung, die Musteranerkennung und die Stückprüfung nicht anzuwenden sind.

Dabei handelt es sich um eine zentrale Bestimmung der Novelle.

Die Musterprüfung wird durch die Bestätigung des Herstellers ersetzt, wonach die für eine Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile erforderlichen bzw. anwendbaren Standards erfüllt sind.

§ 32 Musterprüfungen

Die Abschaffung der Musterprüfungspflicht für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern erfordert die entsprechende Anpassung.

§ 35 Musterzulassungsschein, Musterkennblatt

Als Konsequenz der Bestimmungen des neuen § 31 (7) sind die Bestimmungen über die Urkunden zur Bescheinigung der Musterprüfung für Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme und für motorisierte Hänge- und Paragleiter nicht anzuwenden.

Die Führung einer Liste der Behörde, in die alle zulässigen Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme und deren Bestandteile nach Vorlage der entsprechenden Bestätigung des Herstellers aufgenommen werden, hat sich im Fallschirmbereich bereits bewährt und ist ein Service für die Piloten, der ihnen Rechtssicherheit gibt, welche Geräte sie verwenden dürfen. In dieser Liste muss nicht jedes einzelne Muster zwingend angeführt sein. Vielmehr könnten Prüfnormen, die es in bestimmten Bereichen gibt (z.B. EN oder TSO) generell akzeptiert werden. Die Eintragung in die Liste kann daher auch so formuliert werden, dass alle Bestandteile zur Verwendung zulässig sind, bei denen der Hersteller die Einhaltung einer konkreten Norm bestätigt.

Für Bestandteile, die nicht nach einer generell anerkannten Norm hergestellt wurden, muss der Hersteller eben eine separate Bestätigung im Sinne des § 31 Abs. (7) ausstellen, damit das entsprechende Muster in die Liste aufgenommen wird.

Zur Klarstellung sei betont, dass die Aufnahme eines Musters in die Liste der zulässigen Muster keine Voraussetzung für die zulässige Verwendung in Österreich ist. Rechtlich bindend sind die Anforderungen des § 3.

§ 37 Stückprüfungen

Die Anpassung ist eine Folge der Abschaffung der Stückprüfung von Hänge- und Paragleitern, Fallschirmen sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern.

§ 40 Nachprüfungen

Da eine Nachprüfung von Hänge- und Paragleitern sowie von Fallschirmen nicht mehr vorgesehen ist, müssen die entsprechenden Regelungen in Abs. 1 Z 4 gestrichen werden.

Die Übertragung der Zuständigkeit zur Durchführung von Nachprüfungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleitern an Betriebe in Abs. 4 Z 4 kommt im Hinblick auf die Abschaffung behördlich genehmigter Betriebe in diesem Bereich nicht mehr in Betracht.

Im neu eingefügten Abs. 9 werden für motorisierte Hänge- und Paragleiter die Voraussetzungen beschrieben, unter denen eine behördliche Prüfung zu erfolgen hat. Dabei wurden die bisherigen Anforderungen beibehalten und lediglich eine Anpassung im Hinblick auf die Abschaffung der Musterprüfungspflicht vorgenommen. Wie eine solche Prüfung konkret vor sich gehen soll, bleibt dem OHB vorbehalten. Als Richtlinie ist die sinngemäße Anwendung der Nachprüfungsregeln vorgesehen. Anstelle der bei Stückprüfungen vorgesehenen Konformitätsbestätigung des Herstellers, die eine Musterprüfung voraussetzt, tritt bei der ersten Inbetriebnahme in Österreich die schon erwähnte Bestätigung des Herstellers über die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Komponenten.

§ 41 Nachprüfberichte

Die Änderung stellt eine Konsequenz aus den zu § 40 gemachten Ausführungen dar.

§ 44 Voraussetzungen für die zulässige Verwendung

Nur für die Verwendung von motorisierten Hänge- und Paragleitern sind Sonderlufttüchtigkeitszeugnis und Nachprüfungsbescheinigung notwendig. Das Anbringen von Stempeln oder Plaketten auf einzelnen Bestandteilen ist nicht erforderlich. Aus dem Sonderlufttüchtigkeitszeugnis und der Nachprüfungsbescheinigung ergibt sich in Verbindung mit der Verpflichtung, auf den einzelnen Komponenten Seriennummern anzubringen, die Zugehörigkeit eines bestimmten Systems zu bestimmten Papieren.

Bei Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen und deren Bestandteilen besteht nur die Notwendigkeit der Kennzeichnung durch ein Typenschild gemäß § 29.

§ 47 Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Schon die bisherige Rechtslage erlaubte die Instandhaltung von Hänge- und Paragleitern, Fallschirmen sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern außerhalb von Instandhaltungsbetrieben, sofern diese Luftfahrzeuge nicht gewerblich eingesetzt wurden. Gefordert war nur eine entsprechende fachliche Qualifikation der dabei tätigen Personen (siehe § 47 Abs. 5). Diese Regelung hat sich in der Praxis durchaus bewährt. Unfälle, die auf mangelnde Qualität von Instandhaltungsarbeiten zurückgeführt werden könnten, sind unbekannt. Angesichts des etablierten Standes der Technik und der geringen technischen Komplexität dieser Luftfahrzeuge besteht kein Anlass, die Berechtigung zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an gewerblich eingesetzten Hänge- und Paragleitern, Fallschirmen sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern auf behördlich zugelassene Instandhaltungsbetriebe zu beschränken. Damit gibt es keine sachliche Rechtfertigung für eine Aufrechterhaltung aller Bestimmungen über Instandhaltungsbetriebe und Instandhaltungshilfsbetriebe für Hänge- und Paragleiter, motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme. Diese Bestimmungen sind daher ersatzlos zu streichen.

Als Konsequenz aus der Abschaffung der Musterprüfungspflicht bedarf es keiner behördlich genehmigten Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe für Hänge- und Paragleiter, motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme. Die Produkthaftungsbestimmungen stellen sicher, dass Hersteller für die Lufttüchtigkeit ihrer Produkte, die sie vor einer Verwendung in Österreich ausdrücklich bestätigen müssen (§ 3 Abs. 7 und § 31 Abs. 7), einzustehen haben und dass sie für Schäden, die durch ein fehlerhaftes Produkt entstehen, haften.

Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten durch gemäß § 47 Abs. (5) befähigte Personen ist nun an allen Hänge- und Paragleitern, Fallschirmen und motorisierten Hänge- und Paragleitern zulässig - auch an jenen die gemäß § 2 (1) genutzt werden.

Anstelle eines behördlich genehmigten Instandhaltungsprogramms treten bei der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Hänge- und Paragleitern sowie Fallschirmen und an motorisierten Hänge- und Paragleitern die Richtlinien des Herstellers, die auch bei anderen Luftfahrzeugen die wesentliche Richtschnur für das Instandhaltungsprogramm bilden.

Die Bestimmungen über Wartung und Instandhaltung von Hänge- und Paragleitern, Fallschirmen und motorisierten Hänge- und Paragleitern finden sich im Betriebshandbuch des Herstellers.

§ 48 Instandhaltungsprogramm

Ein Instandhaltungsprogramm ist für Hänge- und Paragleiter, Fallschirme und motorisierte Hänge- und Paragleiter nicht erforderlich. Es genügen die Anweisungen des Herstellers laut Handbuch.

§ 53 Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe

Da behördlich genehmigte Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe nicht mehr notwendig sind, muss auch diese Bestimmung angepasst werden.

§ 55 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges

Als Konsequenz aus den vorigen Ausführungen wurde ein neuer Absatz (11) eingefügt. Hier wird auch die Verantwortung des Halters für die Aufzeichnung der maßgeblichen Betriebsdaten und der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten verankert.