

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2019

Ausgegeben am 4. Juli 2019

Teil II

185. Verordnung: Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – LuftAV

185. Verordnung der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz über den Schutz von ArbeitnehmerInnen in der Luftfahrt (Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – LuftAV)

Auf Grund der §§ 3, 7, 8, 12, 14, 19 bis 32, 60, 61, 62, 69 und 70 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 100/2018, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt

Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus

- § 2. Geltungsbereich
- § 3. Allgemeine Anforderungen
- § 4. Sprengladungen
- § 5. Lawinenauslöseflug
- § 6. Sprengesatz
- § 7. Versagerbeseitigung
- § 8. Unterweisung

3. Abschnitt

Sonderbestimmungen für Flughäfen

- § 9. Geltungsbereich
- § 10. Gesicherte Fluchtbereiche
- § 11. Notausgänge
- § 12. Lichteintrittsflächen und Sichtverbindung
- § 13. Abweichende Regelungen für Container
- § 14. Raumklima

4. Abschnitt

Kennzeichnung

- § 15. Geltungsbereich
- § 16. Einwinkzeichen

5. Abschnitt

Übergangs- und Schlussbestimmungen

- § 17. Inkrafttreten

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Die Bestimmungen der

1. Arbeitsstättenverordnung (AStV), BGBl. II Nr. 368/1998,
2. Arbeitsmittelverordnung (AM-VO), BGBl. II Nr. 164/2000,
3. Kennzeichnungsverordnung (KennV), BGBl. II Nr. 101/1997,
4. Fachkenntnisnachweis-Verordnung (FK-V), BGBl. II Nr. 13/2007,
5. Bauarbeiterschutzverordnung (BauV), BGBl. Nr. 340/1994, und
6. Sprengarbeitenverordnung (SprengV), BGBl. II Nr. 358/2004,

gelten für die in der Verordnung angeführten Betriebe und Tätigkeiten, soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

2. Abschnitt

Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus

Geltungsbereich

§ 2. (1) Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für

1. Betreiber von Luftfahrzeugen im gewerblichen und nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Luftbetrieb, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, sowie
2. Tätigkeiten in und an der Außenseite von zivilen Luftfahrzeugen gemäß § 11 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957.

(2) Dieser Abschnitt der Verordnung gilt nicht für Zivilluftfahrzeuge des Bundes, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingesetzt werden.

Allgemeine Anforderungen

§ 3. (1) Für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus dürfen nur Hubschrauber eingesetzt werden, die

1. eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein sicheres Hantieren mit den Sprengladungen gewährleisten und
2. mit einem funktionierenden künstlichen Horizont ausgestattet sind.

(2) Es ist sicherzustellen, dass vor jedem Lawinenauslöseflug zum Auslösen von Lawinen am Hubschrauber an der Ausbringseite der Sprengladungen montierte Transportnetze, Körbe oder andere Gerätschaften, die geeignet erscheinen, das Ausbringen der Sprengladungen zu behindern, entfernt werden.

(3) Beim Auslösen von Lawinen ist spätestens vor dem Bereitlegen der Sprengladung die Hubschraubertüre zu öffnen. Beim Zünden der Sprengladung muss ein sicheres Hantieren mit den Sprengladungen gewährleistet sein.

(4) An Bord des Hubschraubers dürfen sich beim Auslösen von Lawinen nur Personen aufhalten, die zur Durchführung dieses Arbeitsvorganges erforderlich sind, insbesondere

1. Pilot/in,
2. Sprengbefugte, die über einen Fachkenntnisnachweis für Lawinenauslösesprengarbeiten vom Hubschrauber gemäß § 6 Z 3 lit. f FK-V verfügen (folgend als „Sprengbefugte“ bezeichnet),
3. erforderlichenfalls eine weitere Person, die mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertraut ist (Einweiser/in).

(5) Beim Auslösen von Lawinen ist die Sitzordnung an Bord des Hubschraubers so festzulegen, dass beim Abwerfen der Sprengladungen ein sicheres und unbehindertes Hantieren für alle Beteiligten möglich ist.

Sprengladungen

§ 4. (1) Arbeitgeber/innen haben dafür zu sorgen, dass nur Sprengladungen mit maximal 10 kg Sprengstoff in einer geballten Ladung verwendet werden. Jede Sprengladung muss mit zwei Sprengkapseln mit Sicherheitsanzündschnüren und geeigneten Anzündern versehen sein.

(2) Es dürfen nur Sprengladungen verwendet werden, die auf der Schneedecke so wenig wie möglich abgleiten.

(3) Für die Zündung der Sprengladungen sind Sicherheitsanzündschnüre zu verwenden. Die Sicherheitsanzündschnüre sind an der Ladung so zu befestigen, dass sich die einzelnen Zündschnurteile an keiner Stelle berühren und beim Transport bzw. beim Abwerfen der Ladung nicht behindernd wirken können. Bei der Zündung ist eine sichere und unmittelbar aufeinander folgende (wenn sicher durchführbar auch gleichzeitige) Zündung beider Sicherheitsanzündschnüre der Sprengladung sicherzustellen.

(4) Abweichend von § 25 Abs. 2 Z 2 SprengV dürfen zum Anzünden von Sicherheitsanzündschnüren auch Schlagbolzenanzünder, elektrische und elektronische Anzündgeräte sowie elektrische Anzünder verwendet werden. Es ist dafür zu sorgen, dass Sicherheitsanzündschnüre nur mit Anzündgeräten und Anzündern gezündet werden, die für den Einsatzzweck geeignet sind, insbesondere

1. müssen sie gegen äußere Einflüsse wie Schlag, Stoß, Vibrationen oder Kälte resistent sein,
2. muss die Verbindung zur Sicherheitsanzündschnur gegen Eindringen von Feuchtigkeit geschützt sein,
3. darf der Anzündvorgang nicht versehentlich auslösbar sein und
4. muss eine sichere Zündung erfolgen.

(5) Bei Verwendung von Anzündern mit Schutzkappen sind diese während des Transportes der Sprengladungen zusätzlich zu sichern (zB mit einem Klebeband). Die Schutzkappen dürfen erst unmittelbar vor dem Zünden entfernt werden.

(6) Die Herstellung von Schlagpatronen darf nicht im Hubschrauber erfolgen. § 9 Abs. 1 Z 4 SprengV gilt nicht. Die Vorbereitung der Sprengladungen darf nur vor Beginn eines Einsatzes oder mehrerer aufeinander folgender Einsätze und nur im dafür erforderlichen Umfang erfolgen. Schlagpatronen sind vor dem Zugriff durch Unbefugte zu sichern.

(7) Die Zündschnurlänge der Sprengladungen ist über die Mindestbrenndauer von zwei Minuten nach § 14 Z 1 SprengV hinaus so zu wählen, dass eine ausreichende Zeitreserve gewährleistet ist, damit der Hubschrauber einen sicheren Beobachtungspunkt außerhalb des Gefahrenbereiches der Sprengstelle erreichen kann.

(8) An Bord des Hubschraubers dürfen nur so viele Sprengladungen mitgenommen werden, dass ein sicheres Manipulieren in der Hubschrauberkabine jederzeit gewährleistet ist. Die Sprengladungen müssen während des Lawinenauslösefluges in einem Behälter aus funkenarmem Material verwahrt werden.

(9) Die Verladung der Schlagpatronen in den Hubschrauber darf nur durch die/den Sprengbefugte/n und erst unmittelbar vor dem Lawinenauslöseflug vorgenommen werden.

(10) Der Behälter mit den Sprengladungen ist im Hubschrauber so unterzubringen, dass er nicht verrutschen oder kippen kann. Der Behälter darf die ausreichende Bewegungsfreiheit für Sprengbefugte und Pilot/innen nicht behindern. Der Behälter ist deutlich als Sprengstoffbehälter zu kennzeichnen.

Lawinenauslöseflug

§ 5. (1) Vor Durchführung des Lawinenauslösefluges sind der Bereich der Abwurfstellen sowie die Vorgangsweise beim Abwerfen der Sprengladungen festzulegen.

(2) Arbeitgeber/innen haben sicherzustellen, dass Arbeitnehmer/innen

1. sich dem Hubschrauber nur unter ständigem Blickkontakt mit dem Piloten/der Pilotin nähern,
2. die besonderen Anweisungen des Piloten/der Pilotin und des Flughelfers/der Flughelferin befolgen,
3. bei Start- und Landemanövern die erforderlichen Abstände für unbeteiligte Personen einhalten und
4. im Hubschrauber sowie im Bereich des Start- und Landeplatzes nicht rauchen oder mit offenem Feuer und Licht hantieren. Ausgenommen sind die im Hubschrauber unmittelbar für den Sprengvorgang nötigen Tätigkeiten.

(3) Es muss sichergestellt sein, dass während des Lawinenauslösefluges eine eindeutige Verständigung zwischen allen an Bord anwesenden Personen gewährleistet ist. Dies ist durch Anschluss an das Bordkommunikationssystem, z. B. „Intercom“, zu gewährleisten. Zwischen dem/der Sprengbefugten und allfälligen Absperrposten am Boden muss während der Dauer des Lawinenauslösefluges eine sichere Funkverbindung gewährleistet sein.

(4) Es ist dafür zu sorgen, dass der/die Sprengbefugte während des Lawinenauslösefluges einen Schutzhelm und ein Auffangsystem benützt.

Sprenginsatz

§ 6. (1) Vor der Durchführung des Sprengsatzes ist über den festgelegten Abwurfstellen ein Erhebungsflug durchzuführen, um einsatz- und sicherheitsrelevante Tatsachen über die vorherrschenden Gegebenheiten am Einsatzort in Erfahrung zu bringen. Der Beginn der Abwurfphase ist durch den Piloten/die Pilotin festzulegen.

(2) Bei jedem Abwurf einer Sprengladung ist wie folgt vorzugehen:

1. Nach Bereitlegen der Ladung hat der/die Sprengbefugte dem Piloten/der Pilotin die Zündbereitschaft bekanntzugeben.
2. Nach Erreichen des vorgesehenen Abwurfbereich hat der/die Pilot/in dem/der Sprengbefugten die Zündfreigabe zu erteilen.
3. Erst nach der Zündfreigabe des Piloten/der Pilotin darf der/die Sprengbefugte vorhandene Schutzkappen entfernen sowie die Ladung zünden und ausbringen.
4. Der/Die Sprengbefugte hat dem Piloten/der Pilotin zu melden, sobald die Ladung am Boden angekommen ist.

(3) Das Abwerfen von Sprengladungen darf nur bei Schwebeflug oder bei langsamem, gleichmäßigem Flug erfolgen. Die Sprengladungen sind einzeln abzuwerfen. Die Sprengladungen dürfen nicht im Bogenwurf abgeworfen werden. Abweichend von § 25 Abs. 3 Z 4 SprengV dürfen die Sprengladungen nicht mit Schnüren oder Bändern versehen sein oder abgeseilt werden.

(4) Sprengladungen sind unmittelbar nach Zündung abzuwerfen. Dies gilt auch, wenn die Wirksamkeit der Zündung nicht einwandfrei erkennbar ist.

(5) Nach Ende der Abwurfserie ist zu kontrollieren, ob alle Sprengladungen detoniert sind.

(6) Im Rahmen einer Abwurfserie dürfen nur so viele Sprengladungen abgeworfen werden, dass eine sichere Kontrolle der Detonationen möglich ist.

(7) Der/Die Sprengbefugte darf während eines Lawinenauslösefluges nur zu folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

1. Einweisung des Piloten/der Pilotin, falls der/die Sprengbefugte auch die Ortskunde besitzt,
2. Kontakt mit den Absperrposten am Boden,
3. Entfernen der Schutzkappen, Zünden und Ausbringen der Ladung.

(8) Wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, hat der/die Pilot/in die Anweisung zum sofortigen Notabwurf aller an Bord befindlichen Sprengladungen zu geben.

Versagerbeseitigung

§ 7. (1) Die Bergung von Versagerladungen darf nur durch eine/n Sprengbefugte/n und eine/n geschulte/n Flugretter/in unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

1. Einsatz eines Hubschraubers mit
 - a) Windenausrüstung oder Lasthaken,
 - b) einem Sicherheitsspiegel oder alternativen Mitteln zur Beobachtung des Hakens/der Last,
 - c) einem Lastmesser, sofern keine andere Methode zur Bestimmung der Masse der Last verwendet wird,
 - d) Zweiweg-Sprechverbindung zwischen den Piloten und den beförderten Personen,
 - e) Doppellasthaken mit Schnellauslösesystem und
 - f) Personentragvorrichtung.
2. Verwendung eines geeigneten, normgerechten Auffanggurtes mit Schraubkarabiner.
3. Verwendung eines Schutzhelmes mit Sende- und Empfangseinrichtung sowie mit Mikrofon und Hörer.

(2) Ein Aushängen aus dem Bergetau oder der Winde an der Bergestelle ist verboten.

(3) § 18 Abs. 2 Z 1 und 2 sowie Abs. 3 SprengV gilt nicht.

Unterweisung

§ 8. (1) Die Unterweisung der Pilotinnen/Piloten nach § 14 ASchG vor dem ersten Einsatz zum Auslösen von Lawinen vom Hubschrauber aus muss zumindest die Ausbildungsinhalte des § 6 Z 3 lit. f FK-V umfassen.

(2) Die wiederkehrende Unterweisung der Sprengbefugten nach § 14 ASchG muss mindestens alle fünf Jahre erfolgen und muss zumindest die Ausbildungsinhalte des § 6 Z 3 lit. f FK-V umfassen.

3. Abschnitt

Sonderbestimmungen für Flughäfen

Geltungsbereich

§ 9. Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, sowie für Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden.

Gesicherte Fluchtbereiche

§ 10. (1) Arbeitsstätten gemäß § 9 sind so zu gestalten, dass von jedem Punkt der Arbeitsstätte aus nach höchstens 40 m jene Bereiche, durch die ein Fluchtweg führt (wie zB Gänge, Stiegenhäuser, Foyers), in ihrem gesamten Verlauf bis zum Endausgang den Anforderungen an gesicherte Fluchtbereiche gemäß § 21 AStV, entsprechen.

(2) Die Länge von 40 m gemäß Abs. 1 darf auf bis zu 70 m erweitert werden,

1. soweit es für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. Nr. L 97 vom 9.4.2008 S. 72, und der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. Nr. L 55 vom 5.3.2010 S. 1, erforderlich ist, und
2. wenn die unter Abs. 3 angeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen errichtet bzw. eingerichtet sind.

(3) Die zusätzlichen Schutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 Z 2 sind:

1. Errichtung technischer Brandschutzeinrichtungen (automatische Brandmeldeanlagen in Ausführung Vollschutz, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen oder erforderlichenfalls Druckbelüftungsanlagen, erforderlichenfalls zusätzlich Löschanlagen) und
2. Errichtung von Sicherheitsüberwachungseinrichtungen (Kameraüberwachung) und Einrichtung einer Sicherheitsüberwachungsorganisation (dauernd durch mehrere Personen in ausreichender Anzahl besetzte Sicherheitszentrale) und
3. Einrichtung organisatorischer Brandschutzeinrichtungen (Brandschutzbeauftragte, Betriebsfeuerwehr, Nachrichtenzentrale mit Einsatzleitsystem) und
4. Erstellung eines Brandschutz- und Evakuierungskonzeptes mit regelmäßiger Überprüfung der Wirksamkeit und erforderlichenfalls Anpassung an sich ändernde Gegebenheiten oder neue Erkenntnisse.

(4) Die Bestimmungen des § 17 Abs. 1 Z 1 sowie Abs. 1a bis 1c AStV, BGBl. II Nr. 368/1998, werden durch Abs. 1 bis 3 nicht berührt.

Notausgänge

§ 11. (1) Elektrische Sicherungssysteme für Notausgänge mit zeitverzögerter Öffnung dürfen eingerichtet werden,

1. soweit es für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. Nr. L 97 vom 9.4.2008 S. 72, und der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. Nr. L 55 vom 5.3.2010 S. 1, erforderlich ist,
2. wenn für die erste Zeitverzögerung ein Zeitraum von 15 Sekunden nicht überschritten wird,
3. wenn nach Ablauf der zweiten Zeitverzögerung eine automatische Freigabe der Notausgänge erfolgt und

4. wenn die unter Abs. 2 angeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen errichtet bzw. eingerichtet sind.
- (2) Die zusätzlichen Schutzmaßnahmen gemäß Abs. 1 Z 4 sind:
1. Einrichtung einer Sicherheitsüberwachungsorganisation (dauernd durch mehrere Personen in ausreichender Anzahl besetzte Sicherheitszentrale) und
 2. Errichtung von Sicherheitsüberwachungseinrichtungen (mit der Sicherheitszentrale verbundene Kameraüberwachung) und
 3. jederzeitige Möglichkeit zur Öffnung der Notausgänge durch die Sicherheitszentrale (auch bei zeitverzögerter Öffnung) und
 4. geprüfte Ausführung nach dem Stand der Technik.

Lichteintrittsflächen und Sichtverbindung

§ 12. In Terminal- und Pierbereichen von Flughäfen gelten technische und betriebliche Erfordernisse, die sich aus dem Luftfahrtbetrieb zwingend ergeben, als technisch unmöglich im Sinne des § 25 Abs. 4 Z 1 und Z 2 AStV.

Abweichende Regelungen für Container

§ 13. Für Container, die in Hangars und großen Hallen von Flughäfen betriebsbedingt nachträglich als Arbeitsräume eingerichtet werden müssen, dürfen die abweichenden Regelungen gemäß § 30 Abs. 5 Z 1 AStV angewendet werden.

Raumklima

§ 14. In Terminal- und Pierbereichen von Flughäfen sind Arbeitsvorgänge und Arbeitsplätze abweichend von § 28 Abs. 3 AStV entsprechend zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit die Arbeitnehmer/innen keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch Zugluft ausgesetzt sind sowie diese Einwirkungen möglichst gering gehalten werden.

4. Abschnitt

Kennzeichnung

Geltungsbereich

§ 15. Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für Arbeitsstätten, auswärtige Arbeitsstellen und Baustellen auf Flugplätzen gemäß § 63 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), BGBl. Nr. 253/1957.

Einwinkzeichen

§ 16. Zur Abwicklung des Flugbetriebes sind anstelle der Bestimmungen des Anhangs 3 (Handzeichen) KennV die Einwinkzeichen gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S. 1, anzuwenden.

5. Abschnitt

Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 17. Diese Verordnung tritt mit 3. Juli 2019 in Kraft.

Zarfl