

GZ. 58502/2-II/D/23/02

Wien, am 6. März 2002

An das/die/den

Österreichische Präsidentschaftskanzlei (*per E-Mail*)
Parlamentsdirektion (*per E-Mail*)
Rechnungshof (*per E-Mail*)
Volksanwaltschaft
Verfassungsgerichtshof
Verwaltungsgerichtshof
alle Bundesministerien (*aller per E-Mail außer BMJ*)
Büro von Frau Vizekanzler Dr. RIESS-PASSER
Büro von Herrn Staatssekretär MORAK
Büro von Herrn Staatssekretär Dr. FINZ
Büro von Herrn Staatssekretär Dr. WANECK
Büro von Frau Staatssekretärin ROSSMANN
Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst (*per E-Mail*)
Datenschutzrat
Österreichischen Rat für Wissenschaft und Forschung
Bundes-Jugendvertretung beim BM für soziale Sicherheit u. Generation
Präsidium der Finanzprokuratur (*per E-Mail*)
Österreichische Bundesforste AG (*per E-Mail*)
Österreichische Bundesbahnen (*per E-Mail*)
Österreichische Post AG
Telekom Austria AG (*per E-Mail*)
Österreichische Bundes-Sportorganisation (*per E-Mail*)
alle Ämter der Landesregierungen (*alle per E-Mail*)
Verbindungsstelle der Bundesländer (*per E-Mail*)
Vorsitzendenkonferenz der unabhängigen Verwaltungssenate
alle unabhängigen Verwaltungssenate (*alle per E-Mail*)
Österreichischen Gemeindebund (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Burgenland (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Kärnten (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Niederösterreich

Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Oberösterreich (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Salzburg (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Steiermark (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Tirol (*per E-Mail*)
Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Vorarlberg (*per E-Mail*)
Wirtschaftskammer Österreichs (*per E-Mail*)
Bundesarbeitskammer (*per E-Mail*)
Präsidentenkonferenz für Landwirtschaftskammern Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag (*per E-Mail*)
all e Rechtsanwaltskammern (*per E-Mail: Steiermark, Wien*)
Österreichische Notariatskammer (*per E-Mail*)
Österreichische Patentanwaltskammer
Österreichische Ärztekammer (*per E-Mail*)
Österreichische Dentistenkammer (*per E-Mail*)
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichische Apothekerkammer (*per E-Mail*)
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten (*per E-Mail*)
Kammer der Wirtschaftstreuhänder (*per E-Mail*)
Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
Institut für Rechtswissenschaften Technischen Universität Wien (*per E-Mail*)
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht der Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht der Wirtschaftsuniversität Wien
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
Institut für Rechtswissenschaften der Universität Klagenfurt (*per E-Mail*)
Österreichische Institut für Rechtspolitik
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Österreichische Normungsinstitut
Institut für Europarecht der Universität Wien (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europarecht der Universität Graz (*per E-Mail*)
Zentrum für Europäisches Recht der Universität Innsbruck
Forschungsinstitut für Europarecht Universität Salzburg (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europafragen der Wirtschaftsuniversität Wien (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europarecht Universität Linz (*per E-Mail*)
Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger (*per E-Mail*)
Vereinigung der österreichischen Industrie (*per E-Mail*)
Österreichischen Gewerkschaftsbund (*per E-Mail*)
Gewerkschaft Öffentlicher Dienst (*per E-Mail*)
Vereinigung Österreichischer Richter
Vereinigung Österreichischer Staatsanwälte
Verein der Mitglieder der Unabhängigen Verwaltungssenate (*per E-Mail*)
Österreichische Rektorenkonferenz (*per E-Mail*)
Verband Österreichischer Zeitungen (*per E-Mail*)
Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs (*per E-Mail*)

Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub
Verband der Elektrizitätswerke Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Bundesfeuerwehrverband (*per E-Mail*)
Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein (*per E-Mail*)
ARGE Daten (*per E-Mail*)
Verband der Versicherungsunternehmen
Arbeitsgemeinschaft der Österreichischer Verkehrsflughäfen
Austro Control GmbH
Österreichischer Aero-Club
alle Mitglieder und Ersatzmitglieder des Zivilluftfahrtbeirates
Verband der österreichischen Verkehrspiloten
Österreichische Kuratorium für Flugsicherheit

**Betr.: Novelle des Luftfahrtgesetzes
Begutachtungsverfahren**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde übermittelt in der Beilage den Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes.

Es wird ersucht, bis längstens

24. April 2002

zum Entwurf Stellung zu nehmen. Sollte keine Stellungnahme abgegeben werden, wird angenommen, dass gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Die Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet zum oben angegebenen Zeitpunkt, jedoch nicht vor Ablauf von vier Wochen nach Zustellung.

Es wird ersucht, 25 Exemplare der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln.

Beilagen

Für den Bundesminister:
Dr. KARL PRACHNER

Ihr Sachbearbeiter:
Dr. Karl Prachner
Tel.: +43 (1) 711 62-9700, Fax-DW: 9799

karl.prachner@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Bauer

0 6 . 0 3 . 2 0 0 2
Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Luftfahrtgesetz, BGBI. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 105/1999, wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 2 lautet:

„(2) Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist nur befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wird.“

2. § 9 Abs. 5 lautet:

„(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4. Fallschirmabsprünge dürfen nur von Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden.“

3. Im § 12 Abs. 1 Z 3 werden nach der Zahl „165“ die Worte „und § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUG), BGBI. I Nr. 105/1999,“ eingefügt.

4. § 12 Abs. 1 letzter Satz lautet:

„Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie kann festgesetzt werden, dass die Bestätigung der für die jeweilige Verwendung notwendigen Lufttüchtigkeitserfordernisse von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) betrieben werden, vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen hat.“

5. Im § 15 Abs. 3 wird das Wort „Luftbeförderungsunternehmens“ durch das Wort „Luftverkehrsunternehmens“ und das Wort „sechs“ durch das Wort „zwölf“ ersetzt.

6. § 16 Abs. 2 lautet:

„(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn

1. der Halter
 - a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder
 - b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, und,
 - c) falls sein Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat,
2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und
3. vom Halter im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbs eines Luftfahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 8 des Umsatzsteuergesetzes 1994, BGBI. Nr. 663, eine Bestätigung des Finanzamtes gemäß Art. 27 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes 1994 vorgelegt wird.“

7. § 16 Abs. 3 Z 2 und 3 lautet:

„2. innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder

3. rechtskräftig festgestellt wurde, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind.“

8. § 18 Abs. 1 Z 2 letzter Satz lautet:

„Weiters muss der Nachweis der den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FlUG entsprechenden Versicherungen erbracht werden.“

9. Im § 20 Abs. 2 wird das Wort „Haftpflichtdeckung“ durch das Wort „Versicherungsdeckung“ ersetzt und es wird folgender Satz angefügt:

„Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.“

10. § 21 Abs. 1 lautet:

„§ 21. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung insbesondere festzulegen:

1. die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Zivilluftfahrzeuge,
2. Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (Musterprüfungen, Stückprüfungen, Nachprüfungen, Prüfungen der zulässigen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten und Prüfungen der Mindestausrüstung),
3. die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,
4. die Art der Kennzeichnung, die Zulässigkeit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von diesen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,
5. Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,
6. ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Beurkundungen nachgewiesen werden kann,
7. ob und inwieweit die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit erforderlichen Maßnahmen in luftfahrtüblicher Weise und/oder durch Kundmachung auf elektronischem Weg vorschreiben muss (Instandhaltungsanweisungen, Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen),
8. ob und inwieweit der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die Lufttüchtigkeit der im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebenen Luftfahrzeuge außerhalb der Prüfungen gemäß Z 2 überprüfen kann,
9. unter welchen Voraussetzungen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe zu bewilligen bzw. zu widerrufen sind.

Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hiezu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind.“

11. Im § 23 erster Satz wird das Wort „Zulassung“ durch die Worte „Beurkundung als betriebstüchtig“ ersetzt und im zweiten Satz nach der Wortfolge „Hiebei sind“ das Wort „insbesondere“ eingefügt.

12. Im § 28 entfallen die Absatzbezeichnung „(1)“ und der Abs. 2; Im vormaligen Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hiezu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt. Die §§ 34 bis 36 und 38 sind sinngemäß anzuwenden. Weiters kann festgelegt werden, dass das Gutachten über die fachliche Befähigung auch von einer gemäß § 42 Abs. 2 oder 3 bewilligten Schule für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal erstattet werden kann. Eine Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal darf von der zuständigen Behörde jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat, verlässlich und fachlich befähigt ist.“

13. Im § 38 Abs. 1 wird der Betrag „1500 S“ durch den Betrag „109 Euro“ ersetzt.

14. § 40 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH bzw. von der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn

eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise vorzuschreiben.“

15. Die Überschrift des Abschnittes B des Teiles III. lautet:

„B. Schulung von zivilem Luftfahrtpersonal“

16. § 42 lautet:

„§ 42. (1) Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich (Ausbildungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit nach § 103 Abs. 2 von der gemäß dem 2. Satz zuständigen Behörde zu bewilligen ist.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung festlegen, ob und in welchem Umfang das sonstige zivile Luftfahrtpersonal im Rahmen von Schulen ausgebildet werden muss oder ausgebildet werden kann. Diese Schulen sind von der Austro Control GmbH zu genehmigen. § 43 und § 46 lit. a und d sind anzuwenden. Beinhaltet die Genehmigung auch die Berechtigung zur Überprüfung der fachlichen Befähigung gemäß § 28, dann besteht diesbezüglich Betriebspflicht.

(3) Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen Regelungen betreffend die Schulung von sonstigem zivilen Luftfahrtpersonal und die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Schulen verabschiedet haben, kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Abs. 2 zweiter bis vierter Satz und die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt.“

17. § 43 Abs. 1 lit. a lautet:

„a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt, seinen Wohnsitz (Sitz) im Inland hat oder, falls der Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland namhaft gemacht hat.“

18. § 43 Abs. 2 und 3 lautet:

„(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gilt die Bestimmung des § 106 Abs. 2.

(3) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, dass ein Lehr- und Organisationsplan vorgelegt wird, der den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entspricht.“

19. Im § 43 Abs. 4 wird nach dem Wort „bedingt“ ein Beistrich gesetzt und das Wort „befristet“ eingefügt.

20. Im § 44 Abs. 1 und § 45 Abs. 1 und 2 werden jeweils nach der Wortfolge „Austro Control GmbH“ die Worte „oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde“ eingefügt.

21. § 44 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Bestimmung des § 43 Abs. 4 ist anzuwenden.“

22. § 45 Abs. 3 letzter Satz lautet:

„Die Bestimmung des § 44 Abs. 2 ist anzuwenden.“

23. § 46 lit. a lautet:

„a) eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist oder eine etwaige Betriebspflicht nicht erfüllt wird.“

24. Nach § 80 wird folgender § 80a samt Überschrift eingefügt:

„Vorhandensein gefährlicher Stoffe“

§ 80a. Sind bei einem Flugplatz gefährliche Stoffe in Mengen vorhanden, die den im Anhang I Teil 1 Spalte 2 und Teil 2 Spalte 2 oder Teil 1 Spalte 3 und Teil 2 Spalte 3 der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, genannten Mengen entsprechen oder darüber liegen, sind die Bestimmungen der §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c, 84d Abs. 1 bis 4 und 6 und 84e der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 88/2000, sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass unter Behörde die im § 68 Abs. 2 normierte Behörde zu verstehen ist.“

25. § 103 lautet:

„§ 103. (1) Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften ohne gesonderte luftfahrtrechtliche Bewilligung solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.“

(2) Luftverkehrsunternehmen dürfen für die Instandhaltung der von ihnen betriebenen Luftfahrzeuge Hilfsbetriebe führen (Instandhaltungshilfsbetriebe). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die Instandhaltungshilfsbetriebe von ihm zu genehmigen sind, mit Verordnung festzulegen.“

26. Im § 116 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„§ 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit gemäß § 103 Abs. 2 vom Landeshauptmann zu bewilligen ist.“

27. Im § 117 entfällt der Abs. 2, der bisherige Abs. 3 erhält die Bezeichnung „(2)“.

28. Im § 119 lit. a werden nach dem Wort „Flugplätzen“ die Worte „und der in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria) kundzumachenden allgemeinen Anordnungen“ angefügt.

29. § 120 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Die Flugsicherung obliegt, soweit in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes geregelt ist, der Austro Control GmbH.“

30. Im § 120 Abs. 2 werden im ersten Satz nach dem Wort „Flugfeldern“ die Worte „mit Bescheid“ eingefügt und im letzten Satz nach der Wortfolge „Austro Control GmbH“ die Worte „und haben deren Weisungen zu beachten“ angefügt.

31. Im § 120 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Der Ermächtigungsbescheid gemäß Abs. 2 kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden. Er ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu seiner Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstoßen wurde.“

(4) Die gemäß Abs. 2 Ermächtigten dürfen für die Erbringung ihrer Leistungen unter Zugrundelegung des Äquivalenzprinzipes kostendeckende Gebühren vorschreiben. Diese Gebühren müssen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid bewilligt werden und sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

32. § 122 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der mit der Flugsicherung gemäß § 120 Abs. 1 Betrauten durch Verordnung festzulegen. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind unter Zugrundelegung des Äquivalenzprinzipes so zu bemessen, dass der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Die Kosten sind dem Halter oder, wenn dies nicht möglich ist, dem Eigentümer des Luftfahrzeugs, für welches diese Dienste in Anspruch genommen worden sind, vorzuschreiben. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Zwischenstaatliche und andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Bemessung und Vorschreibung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen. Die mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten (§ 120 Abs. 1 und 2) sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der Flugsicherungsleistungen gegenüber dem Gebührentschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.“

33. Im § 125 Abs. 2 wird nach der lit. b ein Beistrich gesetzt und folgende lit. c angefügt:

„c. das Bordbuch gemäß Artikel 34 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBL. Nr. 97/1949, auch für national verwendete Luftfahrzeuge zu führen und dieses und die im § 12 genannten Urkunden an Bord mitzuführen.“

34. § 126 Abs. 1 lautet:

„(1) Wettbewerbe oder Schauvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.“

35. § 128 Abs. 2 erster Halbsatz lautet:

„Außerhalb von Sicherheitszonen dürfen Fesselballone, Drachen und eine größere Anzahl von Kleinluftballonen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen werden.“

36. § 129 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Modellflüge dürfen unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde durchgeführt werden.“

37. § 130 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, darf unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erfolgen.“

38. Im § 131 Abs. 1 und im § 134 Abs. 1 werden jeweils nach dem Wort „Gefährdungen“ die Worte „der Sicherheit der Luftfahrt“ eingefügt.

39. § 131 Abs. 2 erster und zweiter Satz lauten:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden.“

40. Im § 131 Abs. 2 Z 7 werden nach dem Wort „Luftfahrzeuge“ die Worte „bei Ambulanz- und Rettungsflügen,“ eingefügt.

41. Im § 131 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Luftfahrzeuge, die für Ambulanz- und Rettungsflüge eingesetzt werden, müssen über mindestens zwei Triebwerke verfügen.“

42. § 132 Abs. 1 lautet:

„(1) Zivilluftfahrzeuge dürfen für eine vorübergehende Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist, zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobatik am Luftfahrzeug, nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH betrieben werden.“

43. Im § 132 Abs. 2 und § 133 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.“

44. Nach § 134 wird folgender § 134a samt Überschrift eingefügt:

,Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung von Post und Fracht

§ 134a. Luftfahrtunternehmen, die von inländischen Flughäfen ausgehend Flüge im nichtplanmäßigen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14 000 kg durchführen und/oder im Fluglinienverkehr durchführen, dürfen unbeschadet anderer Vorschriften Post und Fracht nur dann befördern, wenn die Post und Fracht vom Luftfahrtunternehmen selbst, einem registrierten Speditionsunternehmen, einem Flugplatzhalter oder auf andere geeignete Weise einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurde. Die näheren Voraussetzungen sind unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu regeln. Alle natürlichen und juristischen Personen, die bei der Behandlung von Post und Fracht gemäß dieser Verordnung Sicherheitsmaßnahmen oder Sicherheitskontrollen einzuhalten haben, unterliegen der Kontrolle des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden.“

45. § 135 lautet:

„(1) Die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeugs (Such- und Rettungsdienst) obliegen der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist. Die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen verbleibt bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Stellen und Behörden.

(2) Die für die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivilflugplatz mit Bescheid einen nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung näher zu bezeichnenden

Flugplatzrettungsbereich festzulegen. Bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeugs innerhalb dieses Flugplatzrettungsbereiches sind die Zivilflugplatzhalter zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen verpflichtet. Bei Vorliegen einer Katastrophe verbleibt die Leitung und Durchführung von Rettungsmaßnahmen bei den nach den diesbezüglichen landesgesetzlichen Bestimmungen zuständigen Behörden und Stellen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst und die Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.“

46. *Im § 140b Abs. 5 wird das Wort „Unternehmen“ durch die Worte „natürliche oder juristische Personen“ ersetzt.*

47. § 141 Abs. 1 lautet:

„(1) Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Erteilung der jeweiligen Genehmigung zuständig ist (Aufsichtsbehörde).“

48. § 141 Abs. 2 lautet:

„(2) Unternehmer von Zivilluftfahrerschulen bzw. von Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Inhaber von Instandhaltungs-, Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben, Halter von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmer haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen und soweit zur ordnungsgemäßen Ausübung der Aufsicht erforderlich den Zutritt zu allen Räumlichkeiten zu gewähren. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die vertretungsbefugten Organe.“

49. § 141 Abs. 4 und 5 lautet:

„(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von juristischen Personen und Personengesellschaften, die Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluss der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen. Gleiches gilt für Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe.

(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind. Dem Vertreter der Aufsichtsbehörde gebührt für die Teilnahme an den Sitzungen der Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten.“

50. § 149 Abs. 1 Z 1 bis 7 lautet:

„1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht	875 000 Euro
2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis 750 kg Höchstgewicht	1 200 000 Euro
3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht	2 540 000 Euro
4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis 2 000 kg Höchstgewicht	3 830 000 Euro
5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg Höchstgewicht	8 750 000 Euro
6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht	22 000 000 Euro
7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht	65 500 000 Euro“

51. *Im § 154 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:*

„Die §§ 161 und 161a bleiben unberührt.“

52. Im § 154 Abs. 2 werden das Wort „Flughafen“ durch das Wort „Flugplatz“ und das Wort „Flughafens“ durch das Wort „Flugplatzes“ ersetzt.

53. Im § 156 Abs. 1 werden der Betrag „480 S“ durch den Betrag „35 Euro“ und der Betrag „25 000 S“ durch den Betrag „2 000 Euro“ ersetzt.

54. Im § 161 werden nach der Zitierung „BGBl. Nr. 46/1966,“ die Worte „oder des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)“ eingefügt.

55. Nach § 161 wird folgender § 161a samt Überschrift eingefügt:

„Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“

§ 161a. Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens für Unfälle, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt worden ist, sofern sich der Unfall, durch den der Schaden verursacht worden ist, an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat, ist die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. L 285 vom 17.10.1997 S. 1, anzuwenden.“

56. § 164 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Der Halter eines Luftfahrzeuges hat, außer bei gemäß den §§ 161 und 161a durchgeführten Beförderungen, pro vorhandenem Passagierplatz für seine Fluggäste eine Versicherung gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen abzuschließen.“

57. Im § 164 Abs. 2 wird der Betrag „550 000 S“ durch den Betrag „40 000 Euro“ ersetzt.

58. § 164 Abs. 5 bis 7 lautet:

„(5) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste pro vorhandenem Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 220 000 Euro, bei gewerbsmäßiger Beförderung gemäß § 102 Abs. 1 und 2 zumindest über eine Summe von 365 000 Euro, abzuschließen. Zahlungen, die auf Grund der Vorschusspflicht gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 geleistet werden, sind auf die Versicherungssumme anzurechnen.

(6) Im Fall des im § 161 genannten Warschauer Abkommens samt Zusatzabkommen ist eine Versicherung zugunsten der Fluggäste zumindest über die in diesen Abkommen genannten Haftungssummen abzuschließen.

(7) Der Inhaber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden, hat pro vorhandenem Passagierplatz für seine Fluggäste die im Abs. 1 und 5 genannten Versicherungen abzuschließen. Die Abs. 2 bis 4 sind anzuwenden.

59. Im § 169 Abs. 1 Z 3 werden nach der Zitierung „CELEX Nr. 392R2407,“ die Worte „der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen,“ eingefügt.

60. Im § 169 Abs. 1 werden der Geldbetrag „300 000 S“ durch den Geldbetrag „22 000 Euro“ und der Geldbetrag „50 000 S“ durch den Geldbetrag „3 630 Euro“ ersetzt.

61. § 169 Abs. 3 lautet:

„(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeugs österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) oder eines Luftfahrzeugs, welches von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen (§ 101) eingesetzt wird, im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde. Örtlich zuständig ist jener Landeshauptmann, in dessen Sprengel der Beschuldigte seinen Wohnsitz hat. Befindet sich kein Wohnsitz des Beschuldigten im Inland, dann ist § 28 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, anzuwenden.“

62. Im § 169 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Der Landeshauptmann kann vom Halter Auskünfte darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Luftfahrzeug im Fluge verwendet hat. Diese Auskünfte haben den Namen und die Anschrift der betreffenden Person zu enthalten. Kann der Halter diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, welche die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen. Wenn eine solche Auskunft ohne entsprechende Aufzeichnungen nicht gegeben werden könnte, sind diese Aufzeichnungen vom Halter oder von einer von diesem zu beauftragenden Person zu führen. (**Verfassungsbestimmung**) Gegenüber der Befugnis der Behörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf Auskunftsverweigerung zurück.“

63. Im § 173 werden folgende Abs. 11 bis 14 angefügt:

„(11) (Verfassungsbestimmung) § 169 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. tritt mit xxx in Kraft.

(12) Die §§ 9 Abs. 2 und 5, 15 Abs. 3, 16 Abs. 2 und 3, 18 Abs. 1 und 2, 21 Abs. 1, 23, 28, 40 Abs. 1, die Überschrift des Abschnittes B des Teiles III., 42, 43, 44 Abs. 1 und 5, 45, 46, 92, 93, 94 Abs. 1 und 3, 95, 96 Abs. 1, 103, 110, 116 Abs. 1, 117 Abs. 2, 119, 120, 122 Abs. 2, 125 Abs. 2, 126 Abs. 1, 128 Abs. 2, 129 Abs. 1, 130 Abs. 2, 131, 132 Abs. 1 und 2, 134 Abs. 1, 134a, 135, 140b Abs. 5, 141 Abs. 1, 2, 4 und 5, 149 Abs. 1, 154, 156 Abs. 1, 161, 161a, 164 Abs. 1, 2, 5 bis 7 und 169 Abs. 1 und 3, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr., treten mit xxx in Kraft.

(13) Die §§ 28 Abs. 2, 117 Abs. 2 und 143 Abs. 4 und 5, jeweils in der Fassung vor dem Bundesgesetz BGBl. I Nr., treten mit Ablauf des yyy außer Kraft.

(14) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. dürfen bereits vor dem xxx erlassen werden, sie dürfen jedoch frühestens mit diesem Tag in Kraft gesetzt werden.“

64. Im § 174 Abs. 1 lit. b entfallen die Worte „mit Ausnahme des Abschnittes „K““.

06.03.2002**Erläuterungen****Allgemeiner Teil**

Seit der letzten umfangreicher Novelle des Luftfahrtgesetzes mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 102/1997 haben sich aus den Erfahrungen der Praxis und auf Grund der Judikatur der Höchstgerichte wieder einige Anpassungserfordernisse ergeben. Weiters müssen – nicht zuletzt auf Grund von geltendem EU-Recht – internationale Regelungen der Joint Aviation Authorities umgesetzt werden. Schließlich sollen Redaktionsverschen vorangegangener Novellen behoben werden.

So sollen die Bestimmungen der Joint Aviation Authorities (JAA) über freigabeberechtigtes Personal (JAR-66) und über die diesbezüglichen Ausbildungsbetriebe (JAR-147) in das österreichische Recht eingegliedert werden. Die Notwendigkeit dieser Umsetzung ergibt sich bereits aus der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. 373 vom 31.12.1991, S. 4. Als Anhang dieser Verordnung ist nämlich die Regelung der JAA betreffend genehmigte Instandhaltungsbetriebe (JAR-145) angeführt, die vorschreibt, dass die Ausstellung von Freigabebescheinigungen im Namen eines gemäß JAR-145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes durch freigabeberechtigtes Personal mit entsprechender Berechtigung zu erfolgen hat. Die Qualifikation dieses freigabeberechtigten Personals ist in der JAR-66 geregelt, die mit der gegenständlichen Novelle in österreichisches Recht übernommen werden soll. Das selbe gilt für die das freigabeberechtigte Personal betreffenden Ausbildungsbetriebe, die von den JAA mit der JAR-147 geregelt sind.

Die übrigen Änderungen führen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – zu keinen inhaltlichen Änderungen, sondern sollen lediglich Unklarheiten ausräumen, Redaktionsversehen bereinigen oder notwendige Anpassungen an Gemeinschaftsrecht schaffen. Die wenigen inhaltlichen Änderungen sollen zu einer Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt beitragen.

Bezüglich der Auswirkungen der vorliegenden Novelle auf den Wirtschaftsstandort Österreich ist anzumerken, dass durch die Umsetzung der Regelungen der Joint Aviation Authorities die Bedingungen für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft geschaffen werden sollen, damit diese weiterhin international anerkannt tätig werden kann.

Mit der gegenständlichen Novelle sind keinerlei finanzielle Auswirkungen für die Gebietskörperschaften, weder durch zusätzlichen Sach- noch durch zusätzlichen Personalaufwand, verbunden.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Da im vorliegenden Entwurf eine Verfassungsbestimmung enthalten ist (§ 169 Abs. 4), können diese gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG vom Nationalrat nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen beschlossen werden.

Besonderer Teil**Zu Z 1 (§ 9 Abs. 2):**

Mit der Umformulierung des ersten Satzes soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss.

Da eine Außenlande- bzw. Außenabflugbewilligung immer befristet ausgesprochen werden muss, um nicht eine Umgehung des im § 9 Abs. 1 normierten Flugplatzzwanges darzustellen, soll die Befristung als bloß fakultative Möglichkeit gestrichen werden.

Schließlich soll klargestellt werden, dass die Bewilligung zu widerrufen ist, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.

Zu Z 2 (§ 9 Abs. 5):

Diese Bestimmung soll aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt aufgenommen werden und geht auf eine Anregung des Österreichischen Aero Clubs zurück.

Zu Z 3 (§ 12 Abs. 1 Z 3):

Auf das mittlerweile erlassene Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999 soll Bedacht genommen werden.

Zu Z 4 (§ 12 Abs. 1):

Im letzten Satz soll klargestellt werden, dass die Verordnung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassen ist.

Zu Z 5 (§ 15 Abs. 3):

Da eine Anpassung an den mit der Novelle 1997 neu definierten Begriff „Luftverkehrsunternehmen“ aus redaktionellem Versehen unterblieben ist, soll dies nun nachgeholt werden. Zudem soll für Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit, ein Luftfahrzeug mit fremder Staatszugehörigkeit auf eigene Rechnung und Gefahr zu betreiben, von sechs auf zwölf Monate verlängert werden. Da sich die Voraussetzungen für die Verwendung dieser Luftfahrzeuge im Fluge nach § 18 LFG richten und die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung in vielen Fällen auch für diese Luftfahrzeuge anzuwenden sind (vgl. § 1 Z 3 ZLLV 1999), liegt durch diese Änderung keine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt vor.

Zu Z 6 (§ 16 Abs. 2):

Zum einen soll in der Z 1 auf Art. 8 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, ABl. Nr. L 240 vom 24. August 1992 S. 1, Bedacht genommen werden, in dem das Erfordernis eines Wohnsitzes (Sitzes) im Inland nicht gegeben ist. Zum anderen soll die Änderung der Z 3, in der auf Erfordernisse des Umsatzsteuergesetzes 1994 Bedacht genommen wird, nochmals vorgenommen werden, da eine diesbezügliche Änderung in den Ausschussberatungen zur Novelle 1999 irrtümlich gestrichen worden ist.

Zu Z 7 (§ 16 Abs. 3):

Diese Änderung soll wie die Änderung des § 16 Abs. 2 Z3 nochmals vorgenommen werden, da diesbezüglich in den Ausschussberatungen zur Novelle 1999 irrtümlich mehrere Fassungen dieser Bestimmung zur parlamentarischen Behandlung und Abstimmung gebracht worden sind.

Zu Z 8 (§ 18 Abs. 1 Z 2):

Auf das mittlerweile erlassene Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999, soll Bedacht genommen werden.

Zu Z 9 (§ 20 Abs. 2):

Zum einen soll der nicht mehr gebräuchliche Begriff „Haftpflichtdeckung“ durch den Begriff „Versicherungsdeckung“ ersetzt werden und zum anderen soll klargestellt werden, dass die Bewilligung zu widerrufen ist, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.

Zu Z 10 (§ 21 Abs. 1):

Mit den vorgesehenen Ergänzungen des § 21 sollen zum einen im Sinne einer Klarstellung die einzelnen Arten der Überprüfung der Lufttüchtigkeit (Musterprüfung, Stückprüfung, Nachprüfung, Prüfung der zulässigen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten) aufgezählt werden. Zum anderen sollen die Lufttüchtigkeits- bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen, die in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen sind, explizit als eigene Ziffer aufgenommen werden und somit auch der Verordnungscharakter dieser Anweisungen klargestellt werden. Schließlich sollen die sonstigen im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt durchzuführenden Überprüfungen der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und die Bewilligung von Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben als eigene Ziffer aufgenommen werden. Da die Joint Aviation Authorities (JAA) für viele vom § 21 umfassten Bereiche sog. Joint Aviation Regulations

(JARs) verabschiedet haben, zu deren Anwendung Österreich entweder verpflichtet ist oder deren Anwendung im Sinne der gegenseitigen Anerkennung tunlich ist, soll mit Verordnung auf diese Regelungen verwiesen werden können.

Zu Z 11 (§ 23):

Da es im österreichischen Luftfahrtrecht den Begriff „Zulassung“ seit der Novelle 1999 nicht mehr gibt, muss auch diese Bestimmung an die neue Diktion angepasst werden.

Zu Z 12 (§ 28):

Diese Bestimmung soll im Wesentlichen im Hinblick auf die von den Joint Aviation Authorities (JAA) erlassenen Bestimmungen über freigabeberechtigtes Personal (JAR-66) erweitert werden. Da die JAR-66 sehr ausführliche Regelungen über die Qualifikation des freigabeberechtigten Personals, das in gemäß den Bestimmungen der JAR-145 genehmigten Instandhaltungsbetrieben zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen eingesetzt werden darf, enthält, soll durch Verordnung ein Verweis auf diese Bestimmungen möglich sein. Weiters soll auf die von den JAA in den Regelungen über genehmigte Ausbildungsbetriebe-Instandhaltung (JAR-147) vorgesehene Möglichkeit, dass die fachliche Befähigung des freigabeberechtigten Personals auch von den Ausbildungsbetrieben geprüft werden kann, Bedacht genommen werden. Dies bedeutet, dass neben den analog anzuwendenden Bestimmungen über die Prüfungskommissionen (vgl. § 34 ff LFG) auch ein diesbezüglich genehmigter Ausbildungsbetrieb gemäß JAR-147 Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers erstatten kann. Da viele Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen nur in englischer Sprache zur Verfügung stehen, soll eine Prüfung auch in dieser Sprache möglich sein. Die Möglichkeit, auf die JAR-66 zu verweisen, soll jedoch auf Vollziehungsebene die Anwendbarkeit des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 nicht berühren. Die Umsetzung der JAR-66 und der JAR-145 ist nicht zuletzt auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. 373 vom 31.12.1991, S. 4, notwendig. Als Anhang dieser Verordnung ist nämlich die Regelung der JAA betreffend genehmigte Instandhaltungsbetriebe (JAR-145) angeführt, die vorschreibt, dass die Ausstellung von Freigabebescheinigungen im Namen eines gemäß JAR-145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes durch freigabeberechtigtes Personal mit entsprechender Berechtigung zu erfolgen hat.

Der Abs. 2 soll gestrichen werden, da diese Bestimmung laut den Materialien zur Stammfassung des LFG lediglich im Hinblick auf Sonderbestimmungen in der Gewerbeordnung aufgenommen worden ist. Da diese gewerberechtlichen Sonderbestimmungen (§§ 183 ff betreffend das Luftfahrzeugmechanikergewerbe) seit Inkrafttreten der Gewerbeordnung 1994 nicht mehr bestehen, ist § 28 Abs. 2 nicht mehr anwendbar. Diese Änderung bedeutet jedoch keinen Eingriff in gewerberechtliche Bestimmungen – diese sollen weiterhin unberührt bleiben.

Zu Z 13 (§ 38 Abs. 1):

Die Bestimmung betrifft die Anpassung an den Euro.

Zu Z 14 (§ 40 Abs. 1):

In dieser Bestimmung soll zum einen darauf Bedacht genommen werden, dass auch andere als die Austro Control GmbH (zB der Österreichische Aero Club) eine Erlaubnis für ziviles Luftfahrtpersonal widerrufen oder untersagen können, und zum anderen die Formulierung – unter Beibehaltung des materiellen Inhaltes - vereinfacht werden.

Zu Z 15 und Z 16 (§ 42):

Diese Bestimmung soll um die Bewilligung für die Ausbildung von sonstigem zivilen Luftfahrtpersonal erweitert werden. Dies soll nicht zuletzt die Einführung der von der JAA für die Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal gemäß JAR-66 verabschiedeten JAR-147 ermöglichen (vgl. Abs. 3). Da die JAR-147 sehr ausführliche Bestimmungen über die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Ausbildungsbetriebe enthält, soll durch Verordnung auf diese Regelungen verwiesen werden können.

Zu Z 17 und Z 18 (§ 43 Abs. 1 lit. a sowie Abs. 2 und 3):

Die gegenständliche Änderung stellt eine Anpassung an das Recht der Europäischen Gemeinschaft dar.

Zu Z 19 (§ 43 Abs. 4):

Neben Bedingungen und Auflagen sollen in Hinkunft auch Befristungen möglich sein.

Zu Z 20 (§ 44 Abs. 1 und 45 Abs. 1 und 2):

Da in der Vergangenheit immer wieder diesbezügliche Unklarheiten aufgetreten sind, soll eindeutig klargestellt werden, dass nicht nur die Austro Control GmbH Vollziehungsaufgaben innehat, sondern auch andere Beliehene (wie zB der Österreichische Aero Club).

Zu Z 21 und Z 22 (§ 44 Abs. 5 und § 45 Abs. 3):

Die Formulierung soll an die Anforderungen der legistischen Richtlinien angepasst werden.

Zu Z 23 (§ 46 lit. a):

Diese Bestimmung soll einfacher formuliert und um die Nichterfüllung der etwaigen Betriebspflicht erweitert werden.

Zu Z 24 (§ 80a):

Diese Bestimmung stellt die den Bereich der Luftfahrt betreffende Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997, dar. Derzeit werden jedoch in Österreich auf keinem Flugplatz die für die Anwendung der Richtlinie notwendigen Mengen an gefährlichen Stoffen gelagert.

Zu Z 25 (§ 103):

Diese Bestimmung soll dahingehend erweitert werden, als nun auch die Instandhaltungshilfsbetriebe, die nicht unter die Hilfsbetriebe gemäß Abs. 1 fallen, explizit im Luftfahrtgesetz genannt werden.

Zu Z 26 (§ 116 Abs. 1):

Auch die Instandhaltungshilfsbetriebe von Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen sollen explizit im LFG angeführt werden.

Zu Z 27 (§ 117 Abs. 2):

Der bisherige Abs. 2 soll gestrichen werden, da er keine praktische Bedeutung mehr hat.

Zu Z 28 (§ 119 lit. a):

Die im Rahmen der Flugsicherung in luftfahrtüblicher Weise kundgemachten allgemeinen Anordnungen sollen explizit genannt werden.

Zu Z 29 (§ 120 Abs. 1):

Es soll darauf hingewiesen werden, dass Aufgaben der Flugsicherung durch zwischenstaatliche (bi- oder multilaterale) Vereinbarungen auch anderen Stellen übertragen werden können.

Zu Z 30 (§ 120 Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll nur eine Klarstellung erfolgen, dass es sich bei der Übertragung von Aufgaben der Flugsicherung um eine Beleihung mittels Bescheid handelt. Weiters soll festgelegt werden, dass diese Beliehenen der Austro Control GmbH weisungsgebunden sind.

Zu Z 31 (§ 120 Abs. 3 und Abs. 4):

Der neue Abs. 3 legt u.a. die Widerrufsbedingungen für den Übertragungsbescheid gemäß Abs. 2 dar.

Mit dem neuen Abs. 4 soll die Vorschreibung von Gebühren durch die mit Aufgaben der Flugsicherung Beauftragte geregelt werden. Auch hier soll für die Höhe der Gebühren das Kostendeckungsprinzip zur Anwendung kommen. Die Gebühren sind jedenfalls vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu bewilligen.

Zu Z 32 (§ 122 Abs. 2):

Mit der vorliegenden Änderung soll diese Bestimmung klarer formuliert werden. Inhaltlich neu ist die Vorschreibung der Gebühren an den Eigentümer, falls der Halter nicht greifbar ist. Weiters sollen nun Verzugszinsen vorzuschreiben sein. Schließlich soll – wie es in einigen anderen europäischen Ländern, wie zB in der Bundesrepublik Deutschland praktiziert wird – ermöglicht werden, dass die mit der Flugsicherung Befrauten gegenüber säumigen Zahlern die Erbringung ihrer Leistung einstellen können, bis der entgangene Betrag bezahlt worden ist. Insoweit soll dadurch eine Ausnahme von der Betriebspflicht (vgl. § 120 Abs. 2 LFG und § 2 Abs. 1 Bundesgesetz über die Austro Control GmbH), normiert werden.

Zu Z 33 (§ 125 Abs. 2):

Diese Änderung soll klarstellen, dass auch für Luftfahrzeuge, die innerhalb des österreichischen Luftraumes verwendet werden, das Bordbuch zu führen ist und dieses immer an Bord mitzunehmen ist. Der Inhalt des Bordbuches richtet sich nach Art. 34 AIZ und den diese Bestimmung ausführenden Regelungen

(Annex 6, JAR-OPS). Auch die Beurkundungen gemäß § 12 LFG sollen immer an Bord mitgeführt werden müssen.

Zu Z 34, Z 35, Z 36, Z 37 und Z 42 (§ 126 Abs. 1, § 128 Abs. 2, § 129 Abs. 1, § 130 Abs. 2, § 132 Abs. 1):

Mit diesen Umformulierungen soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss.

Zu Z 38 (§ 131 Abs. 1 und § 134 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt ausgeschlossen werden sollen.

Zu Z 39 und Z 40 (§ 131 Abs. 2):

Diese Bestimmung soll zum einen sprachlich klarer gefasst werden und zum anderen um den Einsatz von Luftfahrzeugen für Ambulanz- und Rettungsflüge erweitert werden.

Zu Z 43 (§ 132 Abs. 2 und § 133 Abs. 2):

Mit dieser Änderung sollen die Voraussetzungen für einen Widerruf der Bewilligung normiert werden.

Zu Z 44 (§ 134a):

Diese neue Bestimmung stellt die Umsetzung einer internationalen Verpflichtung (ICAO Annex 17) dar und soll sicherstellen, dass die notwendigen Sicherheitskontrollen bei der Beförderung von Post und Fracht durchgeführt werden.

Zu Z 45 (§ 135):

Mit der Umformulierung dieser Bestimmung soll klargestellt werden, dass die Austro Control GmbH zwar zur allfällig notwendigen Einleitung von Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Unfällen im zivilen Luftverkehr verpflichtet ist, dass die konkrete Leitung und Durchführung dieser Rettungsmaßnahmen aber bei den in den diesbezüglichen landesrechtlichen Vorschriften normierten Behörden und Stellen verbleibt. So richtet sich zB die Einsatzleitung für Rettungsmaßnahmen bei Vorliegen einer Katastrophe nach den diesbezüglichen landesrechtlichen Katastrophenschutzgesetzen. Es soll somit klargestellt werden, dass mit dieser Bestimmung keinesfalls in die Kompetenz der Länder eingegriffen werden soll. Weiters soll explizit die Einrichtung von Flugplatzrettungsbereichen angeführt werden.

Zu Z 46 (§ 140b Abs. 5):

Da der Begriff „Unternehmen“ zu unspezifisch ist, soll er durch „natürliche oder juristische Personen“ ersetzt werden.

Zu Z 47 bis Z 49 (§ 141 Abs. 1, 2, 4 und 5):

Mit der vorliegenden Änderung soll auf die neu eingeführten Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal (§ 42 Abs. 2 und 3) Bedacht genommen werden. Weiters soll klargestellt werden, dass auch die Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe der Aufsicht der Genehmigungsbehörde (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) unterliegen.

Zu Z 50 (§ 149 Abs. 1 Z 1 bis 7):

Die Schillingbeträge sollen in Euro-Beträge umgewandelt werden.

Zu Z 51 (§ 154 Abs. 1):

In dieser Bestimmung soll darauf hingewiesen werden, dass sich die Haftung für Fluggäste, Reisegepäck und Luftfracht im Fall von Unfällen im internationalen Luftverkehr (vgl. § 161) oder an Bord von Luftfahrtunternehmen (§ 161a) nach den diesbezüglichen Regelungen richtet.

Zu Z 52 (§ 154 Abs. 2):

Der Begriff „Flughafen“ soll auf den umfassenderen Begriff „Flugplatz“ abgeändert werden.

Zu Z 53 (§ 156 Abs. 1):

Die Schillingbeträge sollen in Euro-Beträge umgewandelt werden.

Zu Z 54 (§ 161):

Diese Bestimmung soll um das kürzlich unterzeichnete Montrealer Übereinkommen ergänzt werden.

Zu Z 55 (§ 161a):

Die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft (Verordnung (EWG) Nr. 2407/92) ist in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen geregelt, die unmittelbar anwendbar ist.

Zu Z 56 (§ 164 Abs. 1):

Mit der vorliegenden Änderung soll darauf Bedacht genommen werden, dass in den im § 161 und § 161a genannten internationalen Abkommen keine Unfallversicherung vorgesehen ist. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 zu leistenden Vorschusszahlungen kommen dem Gedanken der Unfallversicherung zwar sehr nahe, sind jedoch als Teil der Haftpflichtversicherung zu sehen (siehe auch § 164 Abs. 5).

Zu Z 57 (§ 164 Abs. 2):

Der Schillingbetrag soll einen Euro-Betrag umgewandelt werden.

Zu Z 58 (§ 164 Abs. 5 bis 7):

Der Abs. 5 soll zum einen klarer formuliert werden und zum anderen soll auf die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 obligatorischen Vorschusszahlungen (sog. lump sums) Bedacht genommen werden. Diese sind als Teil der Entschädigung im Rahmen der Passagierhaftpflicht zu sehen und daher auch auf die Versicherungssumme anzurechnen. Weiters sollen die Schillingbeträge in Euro-Beträge umgewandelt werden.

Da das im § 161 nunmehr enthaltene Montrealer Übereinkommen grundsätzlich eine unbeschränkte Haftung des Beförderers normiert und lediglich die Pflicht einer angemessenen Versicherung von Fluggästen und Fracht normiert ist, soll der Abs. 6 auf das Warschauer Abkommen samt den diesbezüglichen Zusatzabkommen beschränkt werden. Im Falle des Montrealer Übereinkommens gilt somit § 164 Abs. 5.

Mit dem neuen Abs. 7 soll schließlich auch die Verpflichtung zum Abschluss von Flug客-Versicherungen für den Inhaber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden (zB Personentransporte mit Fesselballonen) normiert werden.

Zu Z 59 und Z 60 (§ 169 Abs. 1):

Die Strafbestimmung muss um die unmittelbar anwendbare Verordnung (EG) Nr. 2027/97 erweitert werden. Weiters sollen die Schillingbeträge in Euro-Beträge umgewandelt werden.

Zu Z 61 (§ 169 Abs. 3):

Dieser Absatz soll - da das VStG nur von einer Begehung der Tat im Inland ausgeht - um die Normierung der örtlichen Zuständigkeit des Landeshauptmannes erweitert werden.

Zu Z 62 (§ 169 Abs. 4):

Diese neue Bestimmung soll in Anlehnung an eine vergleichbare Bestimmung im Kraftfahrgesetz 1967 (§ 103 KFG) aufgenommen werden, um den zuletzt vermehrt aufgetretenen Schwierigkeiten der Strafbehörden bei Ausforschung des verantwortlichen Piloten zu begegnen.

Zu Z 63 (§ 173 Abs. 11 bis 14):

Mit dem neuen Abs. 14 soll eine Übergangsbestimmung für den Fall geschaffen werden, dass ein bereits bestehendes Flugfeld die Kriterien für einen Flughafen erfüllt, jedoch noch keine – für Flughäfen zwingende – Sicherheitszone hat. Diese Sicherheitszone muss binnen drei Jahren festgelegt sein, andernfalls die Zivilflugplatz-Bewilligung von Amts wegen auf den Betrieb mit Luftfahrzeugen unter 5 700 kg abzuändern ist. Aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt dürfen, solange noch keine Sicherheitszone besteht, nur Luftfahrzeuge unter 5 700 kg auf diesem Flugplatz betrieben werden.

Zu Z 64 (§ 174 Abs. 1 lit. b):

Bei dieser Änderung handelt es sich um die Behebung eines Redaktionsversehens.

Textgegenüberstellung	
Geltende Fassung:	Vorgeschlagene Fassung:
<p>§ 9. (2) Für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden.</p>	<p>§ 9. (2) <i>Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist nur befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wird.</i></p>
<p>(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sinngemäß.</p>	<p>(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4. Fallschirmabsprünge dürfen nur von Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden.</p>
<p>§ 12. (1) Soweit in den §§ 7, 18 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt, 2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und 3. gemäß den §§ 163 bis 165 versichert ist. 	<p>§ 12. (1) Soweit in den §§ 7, 18 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt, 2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und 3. gemäß den §§ 163 bis 165 und § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FlUG), BGBl. I Nr. 105/1999, versichert ist.
<p>Durch Verordnung kann festgesetzt werden, daß die Bestätigung der für die jeweilige Verwendung notwendigen Lufttüchtigkeitserfordernisse von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) betrieben werden, vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu erfolgen hat.</p>	<p>Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie kann festgesetzt werden, dass die Bestätigung der für die jeweilige Verwendung notwendigen Lufttüchtigkeitserfordernisse von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) betrieben werden, vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen hat.</p>

<p>§ 15. (3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens betrieben, sind sie spätestens sechs Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.</p>	<p>§ 15. (3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen <i>Luftverkehrsunternehmens</i> betrieben, sind sie spätestens zwölf Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.</p>
<p>§ 16. (2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Halter <ol style="list-style-type: none"> a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, oder c) seinen Hauptwohnsitz (Sitz) in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist, 2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und 3. es im Falle seiner Einfuhr aus einem Drittland einer ordnungsgemäßen Zollbehandlung zugeführt wurde. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus in einem Drittland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind. 	<p>§ 16. (2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Halter <ol style="list-style-type: none"> a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, und, c) falls sein Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, 2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und 3. vom Halter im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbs eines Luftfahrzeugs im Sinne des Art. 1 Abs. 8 des Umsatzsteuergesetzes 1994, BGBl. Nr. 663, eine Bestätigung des Finanzamtes gemäß Art. 27 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes 1994 vorgelegt wird.
<p>(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder zum Zeitpunkt der Eintragung nicht gegeben waren oder 2. Innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder 3. rechtskräftig festgestellt wurde, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind. 	<p>(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder zum Zeitpunkt der Eintragung nicht gegeben waren oder 2. innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder 3. rechtskräftig festgestellt wurde, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind.
<p>§ 18. (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn</p>	<p>§ 18. (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn</p>

1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder	1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. Dessen unbeschadet muß der Nachweis der den §§ 163 bis 165 entsprechenden Versicherungen erbracht werden.	2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. <i>Weiters muss der Nachweis der den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FLUG entsprechenden Versicherungen erbracht werden.</i>
§ 20. (2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen.	§ 20. (2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine den österreichischen Vorschriften entsprechende <i>Versicherungsdeckung</i> nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen. <i>Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.</i>
§ 21. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung festzulegen:	§ 21. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung insbesondere festzulegen:
a) die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Luftfahrzeuge,	1. die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Zivilluftfahrzeuge,
b) Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (Musterprüfungen, Stückprüfungen und Prüfungen der Mindestausrüstung),	2. Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (Musterprüfungen, Stückprüfungen, Nachprüfungen, Prüfungen der zulässigen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten und Prüfungen der Mindestausrüstung),
c) die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,	3. die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,
d) die Art der Kennzeichnung, die Zulässigkeit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von diesen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,	4. die Art der Kennzeichnung, die Zulässigkeit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von diesen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,
e) Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,	5. Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,
f) ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Lufttüchtigkeitszeugnisse nachgewiesen werden kann.	6. ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Beurkundungen nachgewiesen werden kann,

	<p>7. ob und inwieweit die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit erforderlichen Maßnahmen in luftfahrtüblicher Weise und/oder durch Kundmachung auf elektronischem Weg vorschreiben muss (Instandhaltungsanweisungen, Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen),</p> <p>8. ob und inwieweit der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die Lufttüchtigkeit der im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebenen Luftfahrzeuge außerhalb der Prüfungen gemäß Z 2 überprüfen kann,</p> <p>9. unter welchen Voraussetzungen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe zu bewilligen bzw. zu widerrufen sind.</p> <p>Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hiezu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind.</p>
§ 23. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer Zulassung durch die Austro Control GmbH bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hiebei sind die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über diese zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen festzulegen.	<p>§ 23. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer <i>Beurkundung als betriebstüchtig</i> durch die Austro Control GmbH bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hiebei sind <i>insbesondere</i> die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über diese zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen festzulegen.</p>
§ 28. (1) Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen.	<p>§ 28. Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hiezu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden,</p>

	<p>dass diese Regelungen anzuwenden sind. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt. Die §§ 34 bis 36 und 38 sind sinngemäß anzuwenden. Weiters kann festgelegt werden, dass das Gutachten über die fachliche Befähigung auch von einer gemäß § 42 Abs. 2 oder 3 bewilligten Schule für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal erstattet werden kann. Eine Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal darf von der zuständigen Behörde jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat, verlässlich und fachlich befähigt ist.</p>
(2) Auf die in Abs. 1 angeführten Tätigkeiten finden, sofern sie gewerbsmäßig ausgeübt werden, die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine Anwendung.	
<p>§ 38. (1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegen. Das Höchstmaß der Prüfungstaxe darf 1500 S je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p>	<p>§ 38. (1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegen. Das Höchstmaß der Prüfungstaxe darf 109 Euro je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p>
<p>§ 40. (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen und die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise ist vorzuschreiben, wenn ihr Inhaber zum Führen eines Zivilluftfahrzeugs nicht mehr tauglich oder fachlich befähigt oder nicht mehr verlässlich ist. Das gleiche gilt, wenn sich nachträglich herausstellt, daß eine dieser Eigenschaften im Zeitpunkt der Erteilung der Erlaubnis oder Anerkennung nicht vorhanden war und dieser Mangel noch fortduert.</p>	<p>§ 40. (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH bzw. von der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise vorzuschreiben.</p>
<p style="text-align: center;">B. Zivilluftfahrerschulen</p>	<p style="text-align: center;">B. Schulung von zivilem Luftfahrtpersonal</p>
<p>§ 42. Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich (Ausbildungsbewilligung).</p>	<p>§ 42. (1) Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich (Ausbildungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit nach § 103 Abs. 2 von der gemäß dem 2. Satz zuständigen Behörde zu bewilligen ist.</p>
	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung festlegen, ob und in welchem Umfang das sonstige zivile</p>

	<p><i>Luftfahrtpersonal im Rahmen von Schulen ausgebildet werden muss oder ausgebildet werden kann. Diese Schulen sind von der Austro Control GmbH zu genehmigen. § 43 und § 46 lit. a und d sind anzuwenden. Beinhaltet die Genehmigung auch die Berechtigung zur Überprüfung der fachlichen Befähigung gemäß § 28, dann besteht diesbezüglich Betriebspflicht.</i></p>
	<p><i>(3) Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen Regelungen betreffend die Schulung von sonstigem zivilen Luftfahrtpersonal und die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Schulen verabschiedet haben, kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Abs. 2 zweiter bis vierter Satz und die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt.</i></p>
<p>§ 43. (1) Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber</p> <ul style="list-style-type: none">a) in Österreich wohnhaft ist und die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt,b) verlässlich ist, undc) nachweist, daß er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.	<p>§ 43. (1) Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber</p> <ul style="list-style-type: none">a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt, seinen Wohnsitz (Sitz) im Inland hat oder, falls der Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland namhaft gemacht hat,b) verlässlich ist, undc) nachweist, daß er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.
<p>(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 sinngemäß.</p>	<p>(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gilt die Bestimmung des § 106 Abs. 2.</p>
<p>(3) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, daß ein Bedarf für die vorgesehene Zivilluftfahrerschule gegeben ist und ein Lehr- und Organisationsplan vorgelegt wird, der den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entspricht. Ist der Bewilligungswerber ein Verein im Sinne des Vereinsgesetzes 1951, dessen Zweck die Heranbildung fliegerischen Nachwuchses ist, so entfällt eine Prüfung des Bedarfes, wenn ausschließlich Vereinsmitglieder ausgebildet werden sollen.</p>	<p>(3) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, dass ein Lehr- und Organisationsplan vorgelegt wird, der den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entspricht.</p>
<p>(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung erforderlich ist.</p>	<p>(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung erforderlich ist.</p>

<p>§ 44. (1) Der Betrieb einer Zivilluftfahrerschule darf erst aufgenommen werden, wenn die Austro Control GmbH dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Dieser Bescheid ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.</p>	<p>§ 44. (1) Der Betrieb einer Zivilluftfahrerschule darf erst aufgenommen werden, wenn die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Dieser Bescheid ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.</p>
<p>(5) Die Bestimmungen des § 43 Abs. 4 gelten sinngemäß.</p>	<p>(5) <i>Die Bestimmung des § 43 Abs. 4 ist anzuwenden.</i></p>
<p>§ 45. (1) Die Austro Control GmbH hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen des § 44 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fortduert.</p>	<p>§ 45. (1) Die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen des § 44 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fortduert.</p>
<p>(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat die Austro Control GmbH eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.</p>	<p>(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.</p>
<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmebewilligung wieder aufgenommen werden. Die Bestimmungen des § 44 Abs. 2 gelten sinngemäß.</p>	<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmebewilligung wieder aufgenommen werden. <i>Die Bestimmung des § 44 Abs. 2 ist anzuwenden.</i></p>
<p>§ 46. Die Ausbildungsbewilligung ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn</p>	<p>§ 46. Die Ausbildungsbewilligung ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn</p>
<p>a) eine der Voraussetzungen gemäß § 43 Abs. 1 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fortduert, oder</p>	<p>a) <i>eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist oder eine etwaige Betriebspflicht nicht erfüllt wird,</i></p>
<p>b) der Inhaber der Ausbildungsbewilligung nicht innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Zeitpunkt der Zustellung der Ausbildungsbewilligung an, um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder</p>	<p>b) der Inhaber der Ausbildungsbewilligung nicht innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Zeitpunkt der Zustellung der Ausbildungsbewilligung an, um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder</p>
<p>c) die Betriebsaufnahmebewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder</p>	<p>c) die Betriebsaufnahmebewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder</p>
<p>d) der Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder</p>	<p>d) der Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder</p>
<p>e) der Ausbildungsbetrieb gemäß § 45 untersagt wurde und die Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.</p>	<p>e) der Ausbildungsbetrieb gemäß § 45 untersagt wurde und die Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.</p>
<p>Vorhandensein gefährlicher Stoffe</p>	<p>§ 80a. Sind bei einem Flugplatz gefährliche Stoffe in Mengen vorhanden, die den im Anhang I Teil 1 Spalte 2 und Teil 2 Spalte 2 oder Teil 1 Spalte 3 und Teil 2 Spalte 3 der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei</p>

	<p><i>schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, genannten Mengen entsprechen oder darüber liegen, sind die Bestimmungen der §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c, 84d Abs. 1 bis 4 und 6 und 84e der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 88/2000, sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass unter Behörde die im § 68 Abs. 2 normierte Behörde zu verstehen ist.</i></p>
<p>§ 103. Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.</p>	<p>§ 103. (1) Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften ohne gesonderte luftfahrtrechtliche Bewilligung solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.</p> <p>(2) Luftverkehrsunternehmen dürfen für die Instandhaltung der von ihnen betriebenen Luftfahrzeuge Hilfsbetriebe führen (Instandhaltungshilfsbetriebe). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die Instandhaltungshilfsbetriebe von ihm zu genehmigen sind, mit Verordnung festzulegen.</p>
<p>§ 116. (1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung).</p>	<p>§ 116. (1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit gemäß § 103 Abs. 2 vom Landeshauptmann zu bewilligen ist.</p>
<p>§ 117. (2) Vor Erteilung der Vermietungsbewilligung ist der zuständigen Kammer der gewerblichen Wirtschaft sowie der Gemeinde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen betrieben werden soll, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.</p> <p>(3) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.</p>	<p>§ 117. (2) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.</p>
<p>§ 119. Die Flugsicherung umfaßt:</p> <ul style="list-style-type: none">a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen,b) die flugsicherungstechnischen Dienste,c) die Flugberatung,d) den Flugwetterdienst,	<p>§ 119. Die Flugsicherung umfaßt:</p> <ul style="list-style-type: none">a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen, und der in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria) kundzumachenden allgemeinen Anordnungen,b) die flugsicherungstechnischen Dienste,c) die Flugberatung,d) den Flugwetterdienst,

e) die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften,	e) die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften,
f) die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Besatzung,	f) die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Besatzung,
g) den Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke und	g) den Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke und
h) die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarmdienst.	h) die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarmdienst.
§ 120. (1) Die Flugsicherung obliegt der Austro Control GmbH. Diese hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).	§ 120. (1) <i>Die Flugsicherung obliegt, soweit in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes geregelt ist, der Austro Control GmbH.</i> Diese hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).
(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar der Austro Control GmbH.	(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern <i>mit Bescheid</i> geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar der Austro Control GmbH <i>und haben deren Weisungen zu beachten.</i>
	(3) <i>Der Ermächtigungsbescheid gemäß Abs. 2 kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden. Er ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu seiner Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstößen wurde.</i>
	(4) <i>Die gemäß Abs. 2 Ermächtigten dürfen für die Erbringung ihrer Leistungen unter Zugrundelegung des Äquivalenzprinzips kostendeckende Gebühren vorschreiben. Diese Gebühren müssen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid bewilligt werden und sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.</i>
§ 122. (2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges, welches diese Dienste in Anspruch nimmt, vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder	(2) <i>Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der mit der Flugsicherung gemäß § 120 Abs. 1 Betrauten durch Verordnung festzulegen. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind unter</i>

Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen.	Zugrundelegung des Äquivalenzprinzips so zu bemessen, dass der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Die Kosten sind dem Halter oder, wenn dies nicht möglich ist, dem Eigentümer des Luftfahrzeuges, für welches diese Dienste in Anspruch genommen worden sind, vorzuschreiben. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Zwischenstaatliche und andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Bemessung und Vorschreibung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen. Die mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten (§ 120 Abs. 1 und 2) sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der Flugsicherungsleistungen gegenüber dem Gebührentschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.
§ 125. (2) Der verantwortliche Pilot hat <ul style="list-style-type: none"> a) alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen, b) strafbare Handlungen an Bord des Luftfahrzeuges unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften bestehenden Anzeigepflichten binnen 48 Stunden der Austro Control GmbH anzugezeigen. 	§ 125. (2) Der verantwortliche Pilot hat <ul style="list-style-type: none"> a) alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen, b) strafbare Handlungen an Bord des Luftfahrzeuges unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften bestehenden Anzeigepflichten binnen 48 Stunden der Austro Control GmbH anzugezeigen, c) das Bordbuch gemäß Artikel 34 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, auch für national verwendete Luftfahrzeuge zu führen und dieses und die im § 12 genannten Urkunden an Bord mitzuführen.
§ 126. (1) Für Wettbewerbe oder Schauvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung erforderlich.	§ 126. (1) Wettbewerbe oder Schauvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.
§ 128. (2) Außerhalb von Sicherheitszonen ist für das Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und einer größeren Anzahl von Kleinluftballonen eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die größere Anzahl von Kleinluftballonen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.	§ 128. (2) Außerhalb von Sicherheitszonen dürfen Fesselballone, Drachen und eine größere Anzahl von Kleinluftballonen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen werden, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die größere Anzahl von Kleinluftballonen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.

<p>§ 129. (1) Für Modellflüge ist unbeschadet der Bestimmungen der §§ 22 und 23 eine Bewilligung erforderlich. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 20 kg übersteigt.</p>	<p>§ 129. (1) <i>Modellflüge dürfen unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde durchgeführt werden.</i> Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 20 kg übersteigt.</p>
<p>§ 130. (2) Für die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erforderlich.</p>	<p>§ 130. (2) <i>Die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, darf unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erfolgen.</i></p>
<p>§ 131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.</p>	<p>§ 131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen <i>der Sicherheit der Luftfahrt</i> auszuschließen.</p>
<p>(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) einschlägige Normen verabschiedet haben, sind diese für verbindlich zu erklären. Insbesondere sind zu regeln:</p>	<p><i>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden. Insbesondere sind zu regeln:</i></p>
<p>1. die Flugplanung und Flugvorbereitung,</p>	<p>1. die Flugplanung und Flugvorbereitung,</p>
<p>2. die betrieblichen Verfahren für alle Arten von Flügen,</p>	<p>2. die betrieblichen Verfahren für alle Arten von Flügen,</p>
<p>3. die Wettermindestbedingungen für die Landung und den Start,</p>	<p>3. die Wettermindestbedingungen für die Landung und den Start,</p>
<p>4. die Zusammensetzung und Ausbildung der Besatzung,</p>	<p>4. die Zusammensetzung und Ausbildung der Besatzung,</p>
<p>5. die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge (Leistungskategorien),</p>	<p>5. die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge (Leistungskategorien),</p>
<p>6. die Berücksichtigung von Masse und Schwerpunktlage der Luftfahrzeuge,</p>	<p>6. die Berücksichtigung von Masse und Schwerpunktlage der Luftfahrzeuge,</p>
<p>7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,</p>	<p>7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge <i>bei Ambulanz- und Rettungsflügen</i>, bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,</p>
<p>8. die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen,</p>	<p>8. die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen,</p>
<p>9. die Funkausstattung der Luftfahrzeuge,</p>	<p>9. die Funkausstattung der Luftfahrzeuge,</p>
<p>10. die Instandhaltung der Luftfahrzeuge,</p>	<p>10. die Instandhaltung der Luftfahrzeuge,</p>

11. die maximalen Einsatzzeiten und die minimalen Ruhezeiten für die Besatzung,	11. die maximalen Einsatzzeiten und die minimalen Ruhezeiten für die Besatzung,
12. die erforderlichen Handbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Meldungen an die Luftfahrtbehörde und	12. die erforderlichen Handbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Meldungen an die Luftfahrtbehörde und
13. die zur Vermeidung von rechtswidrigen Eingriffen zu treffenden Maßnahmen.	13. die zur Vermeidung von rechtswidrigen Eingriffen zu treffenden Maßnahmen.
	(3) Luftfahrzeuge, die für Ambulanz- und Rettungsflüge eingesetzt werden, müssen über mindestens zwei Triebwerke verfügen.
§ 132. (1) Für die vorübergehende Verwendung von Zivilluftfahrzeugen für eine Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist, zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobistik am Luftfahrzeug, ist die Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich. (2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist.	§ 132. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen für eine vorübergehende Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist, zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobistik am Luftfahrzeug, nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH betrieben werden. (2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. <i>Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.</i>
§ 133. (2) Der Landeshauptmann hat unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften Ausnahmen von dem in Abs. 1 ausgesprochenen Verbot auf Antrag zu bewilligen, wenn eine Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Eigentum nicht zu gewärtigen ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung von Gefährdungen erforderlich ist.	§ 133. (2) Der Landeshauptmann hat unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften Ausnahmen von dem in Abs. 1 ausgesprochenen Verbot auf Antrag zu bewilligen, wenn eine Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Eigentum nicht zu gewärtigen ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung von Gefährdungen erforderlich ist. <i>Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstößen wurde.</i>
§ 134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.	§ 134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen.
	Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung von Post und Fracht
	§ 134a. Luftfahrtunternehmen, die von inländischen Flughäfen ausgehend Flüge im nichtplanmäßigen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14 000 kg durchführen und/oder im Fluglinienverkehr durchführen, dürfen unbeschadet anderer Vorschriften Post und Fracht nur dann befördern, wenn die Post und Fracht vom

	<p><i>Luftfahrtunternehmen selbst, einem registrierten Speditionsunternehmen, einem Flugplatzhalter oder auf andere geeignete Weise einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurde. Die näheren Voraussetzungen sind unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu regeln. Alle natürlichen und juristischen Personen, die bei der Behandlung von Post und Fracht gemäß dieser Verordnung Sicherheitsmaßnahmen oder Sicherheitskontrollen einzuhalten haben, unterliegen der Kontrolle des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden.</i></p>
<p>§ 135. (1) Die zusammenfassende Lenkung aller Such- und Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegt der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist.</p>	<p>§ 135. (1) <i>Die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällige notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegen der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist. Die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen verbleibt bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Stellen und Behörden.</i></p>
<p>(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.</p>	<p>(2) <i>Die für die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivilflugplatz mit Bescheid einen nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung näher zu bezeichnenden Flugplatzrettungsbereich festzulegen. Bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges innerhalb dieses Flugplatzrettungsbereiches sind die Zivilflugplatzhalter zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen verpflichtet. Bei Vorliegen einer Katastrophe verbleibt die Leitung und Durchführung von Rettungsmaßnahmen bei den nach den diesbezüglichen landesgesetzlichen Bestimmungen zuständigen Behörden und Stellen.</i></p>
	<p>(3) <i>Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst und die Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.</i></p>

<p>§ 140b. (5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat auf Antrag Zuständigkeiten gemäß Abs. 1 Z 2, die in einer Verordnung gemäß Abs. 1 bezeichnet wurden, an Unternehmen für die von ihnen erzeugten Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät oder deren Bau- und Bestandteile oder für ihren Tätigkeitsbereich mit Bescheid zu übertragen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllt sind:</p>	<p>§ 140b. (5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat auf Antrag Zuständigkeiten gemäß Abs. 1 Z 2, die in einer Verordnung gemäß Abs. 1 bezeichnet wurden, an <i>natürliche oder juristische Personen</i> für die von ihnen erzeugten Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät oder deren Bau- und Bestandteile oder für ihren Tätigkeitsbereich mit Bescheid zu übertragen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllt sind:</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. geeignete Betriebsorganisation und Verfahrensabläufe, und 2. ausreichende Qualifikation und Schulung des Personals, und 3. Nachweis einer Haftpflichtversicherung mit entsprechenden Deckungssummen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. geeignete Betriebsorganisation und Verfahrensabläufe, und 2. ausreichende Qualifikation und Schulung des Personals, und 3. Nachweis einer Haftpflichtversicherung mit entsprechenden Deckungssummen.
<p>Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.</p>	<p>Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.</p>
<p>§ 141. (1) Zivilluftfahrschulen, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Bewilligung des Betriebes zuständig ist (Aufsichtsbehörde).</p>	<p>§ 141. (1) Zivilluftfahrschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Erteilung der jeweiligen Genehmigung zuständig ist (Aufsichtsbehörde).</p>
<p>(2) Unternehmer von Zivilluftfahrschulen, Halter von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmer und Luftverkehrsunternehmer haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die verantwortlichen Organe.</p>	<p>(2) Unternehmer von Zivilluftfahrschulen bzw. von Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Inhaber von Instandhaltungs-, Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben, Halter von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmer haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen und soweit zur ordnungsgemäßen Ausübung der Aufsicht erforderlich den Zutritt zu allen Räumlichkeiten zu gewähren. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die vertretungsbefugten Organe.</p>
<p>(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von Kapitalgesellschaften, die Zivilluftfahrschulen, Zivilflugplätze oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluß der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen.</p>	<p>(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von juristischen Personen und Personengesellschaften, die Zivilluftfahrschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluß der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen. Gleches gilt für Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe.</p>
<p>(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen und</p>	<p>(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt,</p>

Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind.	<i>an den Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind. Dem Vertreter der Aufsichtsbehörde gebührt für die Teilnahme an den Sitzungen der Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten.</i>
§ 149. (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall bis zu folgenden Beträgen:	§ 149. (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall bis zu folgenden Beträgen:
1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht 12 Millionen Schilling	1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht 875 000 Euro
2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis zu 750 kg Höchstgewicht 17 Millionen Schilling	2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis 750 kg Höchstgewicht 1 200 000 Euro
3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht 40 Millionen Schilling	3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht 2 540 000 Euro
4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis zu 2 000 kg Höchstgewicht 60 Millionen Schilling	4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis 2 000 kg Höchstgewicht 3 830 000 Euro
5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5.700 kg Höchstgewicht 120 Millionen Schilling	5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg Höchstgewicht 8 750 000 Euro
6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht 300 Millionen Schilling	6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht 22 000 000 Euro
7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht 900 Millionen Schilling	7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht 65 500 000 Euro “
§ 154. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, so haftet der Beförderer für den Ersatz des Schadens.	§ 154. (1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, so haftet der Beförderer für den Ersatz des Schadens. <i>Die §§ 161 und 161a bleiben unberührt.</i>
(2) Der Beförderer haftet ferner für den Schaden, der an Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, an Frachtgütern und an aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines Flughafens - sonst in der Obhut des Beförderers befinden.	(2) Der Beförderer haftet ferner für den Schaden, der an Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, an Frachtgütern und an aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem <i>Flugplatz</i> , an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines <i>Flugplatzes</i> - sonst in der Obhut des Beförderers befinden.
§ 156. (1) Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von 480 Schilling pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder	§ 156. (1) Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von 35 Euro pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder

<p>mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 25 000 Schilling beschränkt werden. Ist die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung auch bei grober Fahrlässigkeit auf die im ersten Satz vorgesehenen Beträge beschränkt werden.</p>	<p>als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 2 000 Euro beschränkt werden. Ist die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung auch bei grober Fahrlässigkeit auf die im ersten Satz vorgesehenen Beträge beschränkt werden.</p>
<p>§ 161. Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, BGBl. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.</p>	<p>§ 161. Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929, BGBl. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBl. Nr. 46/1966, oder des <i>Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)</i> entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.</p>
	<p style="text-align: center;"><i>Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft</i></p> <p>§ 161a. Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens für Unfälle, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt worden ist, soferne sich der Unfall, durch den der Schaden verursacht worden ist, an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat, ist die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. L 285 vom 17.10.1997 S. 1, anzuwenden.</p>
<p>§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeugs hat seine Fluggäste gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen zu versichern. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.</p>	<p>§ 164. (1) Der Halter eines Luftfahrzeugs hat, außer bei gemäß den §§ 161 und 161a durchgeführten Beförderungen, pro vorhandenem Passagierplatz für seine Fluggäste eine Versicherung gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen abzuschließen. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.</p>
<p>(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550.000 S für jeden Fluggast.</p>	<p>(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 40 000 Euro für jeden Fluggast.</p>
<p>(5) Der Halter eines Luftfahrzeugs hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 3 Millionen Schilling, ein Luftverkehrsunternehmen zumindest über eine Summe von 5 Millionen Schilling, für jeden Fluggast abzuschließen.</p>	<p>(5) Der Halter eines Luftfahrzeugs hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste pro vorhandenem Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 220 000 Euro, bei gewerbsmäßiger Beförderung gemäß §102 Abs. 1 und 2 zumindest über eine Summe von 365 000 Euro, abzuschließen. Zahlungen, die auf Grund der Vorschusspflicht gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 geleistet</p>

	<i>werden, sind auf die Versicherungssumme anzurechnen.</i>
(6) Im Fall des § 161 ist eine Versicherung zugunsten des Fluggastes zumindest über die in den internationalen Abkommen genannten Summen abzuschließen.	(6) <i>Im Fall des im § 161 genannten Warschauer Abkommens samt Zusatzabkommen ist eine Versicherung zugunsten der Fluggäste zumindest über die in diesen Abkommen genannten Haftungssummen abzuschließen.</i>
	(7) <i>Der Inhaber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden, hat pro vorhandenem Passagierplatz für seine Fluggäste die im Abs. 1 und 5 genannten Versicherungen abzuschließen. Die Abs. 2 bis 4 sind anzuwenden.</i>
§ 169. (1) Wer	§ 169. (1) Wer
1. diesem Bundesgesetz,	1. diesem Bundesgesetz,
2. den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,	2. den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, oder	3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, oder
3a. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen, oder	3a. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen, oder
4. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane	4. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane
zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 50 000 S zu verhängen. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den Landeshauptmann durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen.	zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den Landeshauptmann durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen.
(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeugs österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde.	(3) <i>Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeugs österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) oder eines Luftfahrzeugs, welches von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen (§ 101) eingesetzt wird, im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde. Örtlich zuständig ist jener Landeshauptmann, in dessen Sprengel der Beschuldigte seinen Wohnsitz hat. Befindet sich kein Wohnsitz des Beschuldigten im Inland, dann ist § 28 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991</i>

	(VStG), BGBl. Nr. 52, anzuwenden.
	(4) Der Landeshauptmann kann vom Halter Auskünfte darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Luftfahrzeug im Fluge verwendet hat. Diese Auskünfte haben den Namen und die Anschrift der betreffenden Person zu enthalten. Kann der Halter diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, welche die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen. Wenn eine solche Auskunft ohne entsprechende Aufzeichnungen nicht gegeben werden könnte, sind diese Aufzeichnungen vom Halter oder von einer von diesem zu beauftragenden Person zu führen. (Verfassungsbestimmung) Gegenüber der Befugnis der Behörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf Auskunftsverweigerung zurück.
	§ 173. (11) (Verfassungsbestimmung) § 169 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. tritt mit xxx in Kraft.
	(12) Die §§ 9 Abs. 2 und 5, 15 Abs. 3, 16 Abs. 2 und 3, 18 Abs. 1 und 2, 21 Abs. 1, 23, 28, 40 Abs. 1, die Überschrift des Abschnittes B des Teiles III., 42, 43, 44 Abs. 1 und 5, 45, 46, 92, 93, 94 Abs. 1 und 3, 95, 96 Abs. 1, 103, 110, 111 Abs. 1, 117 Abs. 2, 119, 120, 122 Abs. 2, 125 Abs. 2, 126 Abs. 1, 128 Abs. 2, 129 Abs. 1, 130 Abs. 2, 131, 132 Abs. 1 und 2, 134 Abs. 1, 134a, 135, 140b Abs. 5, 141 Abs. 1, 2, 4 und 5, 149 Abs. 1, 154, 156 Abs. 1, 161, 161a, 164 Abs. 1, 2, 5 bis 7 und 169 Abs. 1 und 3, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr., treten mit xxx in Kraft.
	(13) Die §§ 28 Abs. 2, 117 Abs. 2 und 143 Abs. 4 und 5, jeweils in der Fassung vor dem Bundesgesetz BGBl. I Nr., treten mit Ablauf des yyy außer Kraft.
	(14) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. dürfen bereits vor dem xxx erlassen werden, sie dürfen jedoch frühestens mit diesem Tag in Kraft gesetzt werden.“
§ 174. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, und zwar: a) das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom	§ 174. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, und zwar: a) das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom

21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 653, und der Gesetze vom 27. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1246, und vom 26. Jänner 1943, Deutsches RGBl. I S 69, mit Ausnahme des ersten, zweiten, dritten und fünften Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,	21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 653, und der Gesetze vom 27. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1246, und vom 26. Jänner 1943, Deutsches RGBl. I S 69, mit Ausnahme des ersten, zweiten, dritten und fünften Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,
b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,	b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1327,
c) das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 131,	c) das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 131,
d) die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 134.	d) die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S 134.