

307 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.

18. 11. 1957.

Regierungsvorlage.**Bundesgesetz vom
die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz).**

über

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. Teil: Allgemeine Bestimmungen.**§ 1. Zivilluftfahrt und
Militärluftfahrt.**

Zivilluftfahrt im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die gesamte Luftfahrt mit Ausnahme der Militärluftfahrt. Militärluftfahrt ist die der Landesverteidigung dienende Luftfahrt.

§ 2. Freiheit des Luftraumes.

Die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Fluge ist frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

§ 3. Überwachte Lufträume.

(1) Überwachter Luftraum ist ein allseits umgrenzter Luftraum, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nach Maßgabe der gemäß § 124 zu erlassenden Verordnung überwacht wird und in dem Luftfahrzeuge nur unter Beachtung der für solche Lufträume erlassenen Verkehrsvorschriften verkehren dürfen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen.

§ 4. Luftraumbeschränkungen.

(1) Für allseits umgrenzte Lufträume können hinsichtlich des Durchfluges von Luftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekanntgegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):

- a) das Verbot des Durchfluges (Luftsperrgebiete),
- b) die Anordnung, daß der Durchflug nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiete), und
- c) der Hinweis darauf, daß der Durchflug mit Gefahren verbunden ist (Gefahrengebiete).

(2) Luftraumbeschränkungsgebiete sind so anzuordnen, daß ihre seitliche Begrenzung mit Geländemerkmale zusammenfällt, die aus der Luft leicht wahrzunehmen sind. Die obere Begrenzung des Luftraumbeschränkungsgebietes ist durch eine

waagrechte Fläche zu bilden, deren absolute Höhe über dem Meeresspiegel anzugeben ist. Das gleiche gilt für die untere Begrenzungsfläche, sofern diese sich nicht nach der Erdoberfläche richtet oder mit ihr zusammenfällt.

**§ 5. Zuständigkeit zur Festlegung
von Luftraumbeschränkungen.**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist:

- a) im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, oder
- b) zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen, oder
- c) zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen (§ 135), oder
- d) zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit.

(2) In den in Abs. 1 lit. b bezeichneten Fällen ist vor Erlassung der Verordnung der zuständigen Landesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat, sofern nicht in Abs. 4 etwas anderes bestimmt ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung jene Luftraumbeschränkungen gemäß § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen, die im Interesse der Landesverteidigung erforderlich sind.

(4) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat überdies Luftraumbeschränkungsgebiete festzulegen, soweit dies

- a) der Einsatz zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit, oder
- b) die Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a oder b des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, bei Gefahr im Verzug, oder
- c) die Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. b des Wehrgesetzes

erfordern.

(5) Luftraumbeschränkungsgebiete gemäß Abs. 4 können nur für die Dauer von höchstens zwei Wochen festgelegt werden.

§ 6. Kundmachung von Luftraumbeschränkungen.

(1) Die in § 5 bezeichneten Verordnungen sind, soweit ihre Geltungsdauer vier Wochen nicht überschreitet,

- a) im Falle des § 5 Abs. 1 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und
- b) in den Fällen des § 5 Abs. 3 und 4 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Landesverteidigung kundzumachen.

(2) Wenn in den im § 5 bezeichneten Verordnungen kein späterer Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt wird, treten sie eine Stunde nach der Kundmachung gemäß Abs. 1 in Kraft.

(3) Die Bundesministerien für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und für Landesverteidigung haben die gemäß Abs. 1 kundzumachenden Verordnungen und den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens vor dem Anschlag an der Amtstafel im Wege des Bundesamtes für Zivilluftfahrt allen Flugsicherungsstellen mitzuteilen.

(4) Hinweise auf Gefahrenggebiete (§ 4 Abs. 1 lit. c) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren.

§ 7. Übungsbereiche und Erprobungsbereiche.

(1) Übungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Führung von Luftfahrzeugen im Fluge durch Personen zulässig ist, die nicht Inhaber des hiefür erforderlichen Luftfahrerscheines (§ 29) sind.

(2) Erprobungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Verwendung nicht zugelassener Luftfahrzeuge im Fluge zulässig ist.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Hiebei sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen anzugeben, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligen sind.

(4) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und auf sonstige öffentliche Interessen die für die Militärluftfahrt er-

forderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen.

§ 8. Überfliegen der Bundesgrenze.

(1) Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind nur nach oder von Flughäfen (§ 64) zulässig, und zwar ohne Zwischenlandung zwischen Flughafen und Bundesgrenze. Die Bestimmungen des § 171 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, bleiben unberührt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung durch Verordnung festzulegen,

- a) ob und unter welchen Voraussetzungen zum Einflug in das Bundesgebiet und zum Ausflug aus demselben sowie zu dessen landungslosem Überfliegen eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich ist, und
- b) unter welchen Voraussetzungen das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Einzelfällen auf Antrag zulassen kann, daß bei Anwendung der Bestimmungen des Abs. 1 an die Stelle eines Flughafens ein Flugfeld tritt.

(3) Die Verordnung gemäß Abs. 2 ist im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Inneres, für Finanzen und für Landesverteidigung zu erlassen.

§ 9. Außenlandungen und Außenabflüge.

(1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden.

(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.

(3) Außenabflüge und Außenlandungen von Militärluftfahrzeugen sind zulässig, wenn öffentliche Interessen, die das Interesse am Außenabflug beziehungsweise an der Außenlandung überwiegen, nicht entgegenstehen.

(4) Wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, ist die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Abs. 2 oder 3 außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sinngemäß.

§ 10. Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge.

- (1) Die Bestimmungen des § 9 gelten nicht
 - a) für unvorhergesehene, aus Sicherheitsgründen erforderliche oder durch Mangel an Triebkraft oder Auftriebskraft erzwungene Außenlandungen (Notlandungen) und für der Eigenrettung dienende Fallschirmabsprünge,
 - b) für Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen sowie bei Unfallsuntersuchungen gemäß § 137 Abs. 1,
 - c) für Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiballonen.
- (2) Im Falle einer Notlandung (Abs. 1 lit. a) ist für den Außenabflug im Zivilluftverkehr eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Außenabfluges gewährleistet ist.
- (3) Im Bereiche der Zivilluftfahrt hat der verantwortliche Pilot (§ 125), bei seinem Ausfall dessen Stellvertreter, eine Außenlandung im Sinne des Abs. 1 lit. a unverzüglich der nächsten Flugsicherungsstelle und dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu melden.
- (4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, Personen, die eine Schädigung durch eine Außenlandung glaubhaft machen, Namen und Wohnsitz (Sitz) des Luftfahrzeughalters bekanntzugeben.

II. Teil: Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät.

A. Luftfahrzeuge.

§ 11. Begriffsbestimmung.

- (1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind.
- (2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines Militärluftfahrzeuges tragen. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.
- (3) Als im Fluge befindlich gilt:
 - a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugsbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,
 - b) ein Luftfahrzeug leichter als Luft vom Zeitpunkt der Loslösung von der Erdoberfläche bis zur Beendigung des neuerlichen Festmachens auf ihr.

§ 12. Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge.

- (1) Soweit in den §§ 7 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn
 - a) es vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Bescheid gemäß § 13 zugelassen ist, oder
 - b) die Zulassung in einem anderen Staat vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gemäß § 18 durch Bescheid anerkannt worden ist, oder
 - c) die Zulassung in einem anderen Staat auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen als anerkannt gilt.
- (2) Militärluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn und solange ihre Lufttüchtigkeit (§ 17) gegeben ist.

§ 13. Zulassung von Zivilluftfahrzeugen.

- (1) Zivilluftfahrzeuge sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen, wenn die in § 14 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind. Die Zulassung ist im Rahmen des Antrages für alle Verwendungsarten auszusprechen, für die das Luftfahrzeug nach seiner Bauart und technischen Ausrüstung geeignet ist.
- (2) Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.

§ 14. Voraussetzungen für die Zulassung von Zivilluftfahrzeugen.

- (1) Ein Zivilluftfahrzeug ist gemäß § 13 zuzulassen, wenn es
 - a) die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,
 - b) lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stande der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und
 - c) in gesetzlich vorgeschriebener Weise haftpflichtversichert ist.
- (2) Für Fallschirme entfällt die Voraussetzung gemäß Abs. 1 lit. a.

§ 15. Staatszugehörigkeit.

- (1) Zivilluftfahrzeuge, die in das Luftfahrzeugregister (§ 16) eingetragen sind, sowie alle Militärluftfahrzeuge des Bundesheeres besitzen die österreichische Staatszugehörigkeit. Sie haben ein österreichisches Kennzeichen zu führen.
- (2) Das Kennzeichen besteht aus einem Staatszugehörigkeits- und einem Eintragungszeichen. Das Eintragungszeichen ist einem Zivilluftfahrzeug vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zuzu-

teilen, sobald die Erfordernisse für die Eintragung in das Luftfahrzeugregister erfüllt sind.

§ 16. Luftfahrzeugregister.

(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge zu führen (Luftfahrzeugregister). Fallschirme sind von der Eintragung ausgenommen. Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.

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

- a) der Halter des Luftfahrzeuges
 - aa) österreichischer Staatsbürger ist, oder
 - bb) Ausländer ist und seinen Wohnsitz in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,
- b) es in keinem anderen Staat registriert ist, und
- c) es im Falle seiner Einfuhr aus dem Auslande ordnungsgemäß zollabgefertigt ist. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus im Ausland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind.

(3) Den österreichischen Staatsbürgern sind gleichgestellt:

- a) Körperschaften und Anstalten öffentlichen Rechtes mit dem Sitz im Inland,
- b) Vereine, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und ihr Obmann sowie mindestens zwei Drittel ihrer sonstigen Vorstandsmitglieder in Österreich ihren Wohnsitz haben und österreichische Staatsbürger sind,
- c) offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und alle ihre persönlich haftenden Gesellschafter österreichische Staatsbürger sind,
- d) andere Handelsgesellschaften, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und sonstige juristische Personen, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und mindestens zwei Drittel der Mitglieder ihrer Organe ihren Wohnsitz in Österreich haben und österreichische Staatsbürger sind.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters durch Verordnung zu treffen.

§ 17. Lufttüchtigkeit.

Ein Luftfahrzeug ist lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet ist.

§ 18. Bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen.

Ausländische Zulassungen von Zivilluftfahrzeugen sind auf Antrag vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen (§ 12 Abs. 1 lit. b), wenn

- a) in dem betreffenden Staate die Vorschriften über die Zulassung eines Luftfahrzeuges mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,
- b) der Zulassungswerber eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung nachweist,
- c) österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen zugelassen werden wie inländische Luftfahrzeuge.

§ 19. Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen.

Zulassungen (§ 12 lit. a) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 12 lit. b) von Zivilluftfahrzeugen sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Zivilluftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.

§ 20. Zwischenbewilligung für Zivilluftfahrzeuge.

(1) Nicht zugelassene Zivilluftfahrzeuge und Zivilluftfahrzeuge, deren ausländische Zulassung nicht gemäß § 12 lit. b und c anerkannt ist, dürfen nur mit schriftlicher Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt von einem Flugplatz auf einen anderen im Fluge überstellt und außerhalb von Erprobungsbereichen (§ 7) im Fluge technisch erprobt werden (Zwischenbewilligung).

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat auf Antrag des Luftfahrzeugeigentümers die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeugeigentümer eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen.

§ 21. Bau, Überprüfung und Ausrüstung von Luftfahrzeugen.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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:

- a) die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Luftfahrzeuge,
 - b) Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (Musterprüfungen, Stückprüfungen und Prüfungen der Mindestausrüstung),
 - c) 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,
 - e) 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.
- (2) Die Art der von Militärluftfahrzeugen (§ 11 Abs. 2) zu führenden Kennzeichen, Flaggen und Lichter sowie die Urkunden, mit denen Militärluftfahrzeuge versehen sein müssen, sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft durch Verordnung zu regeln.

B. Luftfahrtgerät.

§ 22. Begriffsbestimmung.

(1) Luftfahrtgerät ist ein zur technischen Ausrüstung oder zum Betrieb eines Luftfahrzeuges bestimmtes, in das Luftfahrzeug nicht eingebautes Gerät oder ein Gerät, das selbständig im Flug verwendet werden kann, ohne Luftfahrzeug (§ 11) zu sein. Luftfahrtgerät sind insbesondere Startgeräte, Drachen und Fesselballone.

(2) Militärisches Luftfahrtgerät ist Luftfahrtgerät, das ausschließlich der Landesverteidigung dient. Alles übrige Luftfahrtgerät ist ziviles Luftfahrtgerät.

§ 23. Ziviles Luftfahrtgerät.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit und durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer Zulassung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hierbei sind die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über dieses zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfung festzulegen.

§ 24. Militärisches Luftfahrtgerät.

Militärisches Luftfahrtgerät darf nur verwendet werden, wenn und solange seine Betriebssicherheit gewährleistet ist.

III. Teil: Luftfahrtpersonal.

A. Ziviles Luftfahrtpersonal.

§ 25. Begriffsbestimmung.

Zum zivilen Luftfahrtpersonal gehören alle in der Zivilluftfahrt tätigen Personen, deren Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung ist und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt.

§ 26. Zivilluftfahrt-Personalausweis.

Zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist eine Erlaubnis des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilluftfahrt-Personalausweis). Der Zivilluftfahrt-Personalausweis ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeiten mitzuführen.

§ 27. Zivilluftfahrer.

Zivilluftfahrer ist, wer gemäß § 26 die Erlaubnis besitzt, ein Zivilluftfahrzeug oder im Bereich der Zivilluftfahrt einen nicht nur für die Eigenrettung bestimmten Fallschirm im Flug zu führen oder technisch zu bedienen.

§ 28. Sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal.

(1) Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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.

(2) Auf die in Abs. 1 angeführten Tätigkeiten finden, sofern sie gewerbsmäßig ausgeübt werden, die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine Anwendung.

§ 29. Arten und Gültigkeitsdauer der Zivilluftfahrerscheine.

(1) Der zur Betätigung als Zivilluftfahrer erforderliche Zivilluftfahrt-Personalausweis ist der Zivilluftfahrerschein.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrzeuge, auf die Möglichkeiten ihrer Verwendung und auf die geistigen und körperlichen Anforderungen, die

an einen Zivilluftfahrer zu stellen sind, die Arten und die Form der Zivilluftfahrerscheine sowie die Dauer und die Verlängerung ihrer Gültigkeit durch Verordnung festzulegen. Die Gültigkeitsdauer eines Zivilluftfahrerscheines darf drei Jahre nicht übersteigen.

§ 30. Voraussetzungen für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines.

(1) Ein Zivilluftfahrerschein ist zu erteilen, wenn der Bewerber

- a) das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31),
- b) verlässlich ist (§ 32),
- c) körperlich und geistig tauglich ist (§ 33) und
- d) fachlich befähigt ist (§ 34).

(2) Weist der Bewerber nach, daß er Inhaber eines Militärluftfahrerscheines ist, der zur Ausübung derselben Tätigkeiten wie der angestrebte Zivilluftfahrerschein berechtigt, so hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Zivilluftfahrerschein ohne weiteres Ermittlungsverfahren zu erteilen, wenn das Bundesministerium für Landesverteidigung dagegen keinen Einwand erhebt und die Erlangung des Militärluftfahrerscheines mindestens an die gleichen Voraussetzungen geknüpft ist wie die Erlangung des angestrebten Zivilluftfahrerscheines. Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt von Amts wegen einzuholen.

§ 31. Mindestalter.

(1) Das Mindestalter für die Erlangung eines Zivilluftfahrerscheines beträgt mindestens 16 und höchstens 21 Jahre. Innerhalb dieses Rahmens hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft das Mindestalter für jede Art der Zivilluftfahrerscheine (§ 29) nach Maßgabe der für ihre Erlangung erforderlichen geistigen und körperlichen Reife durch Verordnung festzulegen.

(2) Nicht eigenberechtigten Personen ist ein Zivilluftfahrerschein nur zu erteilen, wenn sie das Einverständnis ihres gesetzlichen Vertreters zur Einbringung des Antrages auf Erteilung des Zivilluftfahrerscheines nachgewiesen haben.

§ 32. Verlässlichkeit.

Ein Bewerber um einen Zivilluftfahrerschein ist dann als verlässlich anzusehen (§ 30 Abs. 1 lit. b), wenn auf Grund seines bisherigen Verhaltens anzunehmen ist, daß er den aus diesem Bundesgesetz sich ergebenden Verpflichtungen nachkommen wird.

§ 33. Tauglichkeit.

(1) Über die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) hat das Bundesamt für

Zivilluftfahrt ein ärztliches Sachverständigen-gutachten einzuholen.

(2) Jeder Inhaber eines Zivilluftfahrerscheines ist verpflichtet, das Vorliegen von Umständen, die es als zweifelhaft erscheinen lassen, ob seine körperliche und geistige Tauglichkeit noch gegeben ist, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich anzuzeigen.

§ 34. Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung.

(1) Über die fachliche Befähigung (§ 30 Abs. 1 lit. d) hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt, soweit nicht Abs. 2 etwas anderes bestimmt, ein Gutachten der zuständigen Zivilluftfahrer-Prüfungskommission (§ 35) einzuholen. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung (Zivilluftfahrerprüfung) zu erstatten.

(2) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger ist das Gutachten dreier Zivilfluglehrer einzuholen.

§ 35. Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen.

Für jede Art von Zivilluftfahrerscheinen ist, soweit sich aus § 34 Abs. 2 nichts anderes ergibt, vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eine eigene Prüfungskommission zu bilden, die aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Anzahl von sonstigen Prüfern besteht (Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen). Die Anzahl der Prüfer ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nach Maßgabe der sich aus den einzelnen Arten von Zivilluftfahrerscheinen ergebenden Berechtigungen durch Verordnung festzulegen.

§ 36. Bestellung der Prüfer.

(1) Die Mitglieder der Prüfungskommissionen sind vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft jeweils auf die Dauer von drei Kalenderjahren zu bestellen. Sie sind auf die gewissenhafte und unparteiische Erfüllung ihrer Amtspflichten anzugeloben. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmann zu bestellen. Im Falle einer schwerwiegenden Verletzung ihrer Amtspflichten sind sie ihres Amtes zu entheben.

(2) Zu Mitgliedern der Prüfungskommissionen dürfen nur fachkundige Bedienstete des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie Berufspiloten und Zivilfluglehrer bestellt werden. Der Vorsitzende der Prüfungskommission und dessen Stellvertreter sind dem Stande der Beamten des höheren Dienstes des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zu entnehmen.

§ 37. Zivilluftfahrer-Prüfordnung.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat für die einzelnen Arten von Zivilluftfahrerscheinen (§ 29) nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und dem jeweiligen Stande der Wissenschaft entsprechend durch Verordnung die an die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 33) und an die fachliche Befähigung (§ 34) zu stellenden Anforderungen sowie die Art ihrer Nachweisung festzulegen (Zivilluftfahrer-Prüfordnung).

(2) Soweit die in Abs. 1 vorgesehene Verordnung die körperliche und geistige Tauglichkeit betrifft, ist sie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung zu erlassen.

§ 38. Prüfungstaxen und Prüfervergütungen.

(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 Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzulegen. Das Höchstmaß der Prüfungstaxe darf 1500 S je Prüfungswerber nicht übersteigen.

(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist und 50 S für jeden einzelnen Prüfungswerber nicht übersteigen darf. Ferner haben die Prüfer Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworne und Schöffen geltenden Bestimmungen.

(3) Ob und inwieweit Bundesbediensteten für ihre Prüfertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften über die Zuerkennung von Entschädigungen für Nebentätigkeit.

§ 39. Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine.

(1) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind, sofern zwischenstaatliche Vereinbarungen nicht etwas anderes bestimmen, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

- a) im betreffenden Staat die Vorschriften über den Erwerb eines Zivilluftfahrerscheines mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,

b) österreichische Zivilluftfahrerscheine in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden.

(2) Österreichischen Staatsbürgern ist ein ausländischer Zivilluftfahrerschein außerdem nur dann anzuerkennen, wenn eine Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Verlässlichkeit des Bewerbers ergeben hat (§ 32).

(3) Die Bestimmungen des § 33 Abs. 2 gelten sinngemäß.

§ 40. Widerruf und Untersagung.

(1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen und die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise ist vorzuschreiben, wenn ihr Inhaber zum Führen eines Zivilluftfahrzeuges 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 fort-dauert.

(2) Die Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist zu untersagen, wenn und insoweit dies erforderlich ist, um die betreffende Person von der Wiederholung einer nach diesem Bundesgesetz strafbaren Handlung oder Unterlassung abzuhalten.

§ 41. Einholung eines Gutachtens.

(1) Vor Erlassung eines Bescheides gemäß § 40 ist das Gutachten eines Kollegiums von drei Sachverständigen einzuholen.

(2) Die Sachverständigen werden vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Dauer von drei Jahren bestellt. Es dürfen nur Personen bestellt werden, die verlässlich und seit mindestens drei Jahren selbst als Zivilluftfahrer tätig sind. Für jeden Sachverständigen ist nach den gleichen Grundsätzen ein Ersatzmann zu stellen.

(3) Die Sachverständigen und die Ersatzmänner bekleiden ihr Amt als unentgeltliches Ehrenamt und sind bei ihrer Bestellung mit Handschlag zu verpflichten, ihre Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über die amtlich zu ihrer Kenntnis gelangten Angelegenheiten Stillschweigen zu bewahren.

(4) Die Sachverständigen und die Ersatzmänner sind vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ihres Amtes zu entheben, wenn sie ihre Amtspflichten in schwerwiegender Weise verletzen oder die Voraussetzung ihrer Bestellung nicht mehr erfüllen.

(5) Das Sachverständigenkollegium ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt unter gleichzeitiger Darstellung des zu begutachtenden Falles so rechtzeitig einzuberufen, daß die Sachverständigen (Ersatzmänner) vorbereitet erscheinen können.

Das Gutachten kommt durch Stimmenmehrheit zustande und ist in einer Niederschrift zusammenzufassen.

B. Zivilluftfahrerschulen.

§ 42. Ausbildungsbewilligung.

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 des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich (Ausbildungsbewilligung).

§ 43. Voraussetzungen der Ausbildungsbewilligung.

(1) Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber

- a) die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt,
- b) verlässlich ist, und
- c) nachweist, daß er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.

(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 sinngemäß.

(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.

(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung erforderlich ist.

§ 44. Betriebsaufnahmebewilligung.

(1) Der Betrieb einer Zivilluftfahrerschule darf erst aufgenommen werden, wenn das Bundesamt für Zivilluftfahrt dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Dieser Bescheid ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.

(2) Die Betriebsaufnahmebewilligung ist dem Inhaber einer Ausbildungsbewilligung auf dessen Antrag zu erteilen, wenn er nachweist, daß ein geordneter Lehrbetrieb gewährleistet ist. Insbesondere hat der Bewilligungswerber nachzuweisen, daß

- a) er auf einem Flugplatz über die erforderlichen Benützungsrechte, die nötigen technischen Einrichtungen und Unterrichtsräume verfügt,
- b) für diesen Flugplatz ein Übungsbereich (§ 7) festgelegt wurde,
- c) er Halter (§ 13) der für den Lehrbetrieb geeigneten Luftfahrzeuge ist, und
- d) die für den Schulbetrieb erforderlichen und geeigneten Zivilluglehrer zur Verfügung stehen.

(3) Die Betriebsaufnahmebewilligung ist im Rahmen des Antrages für alle Arten von Ausbildungen zu erteilen, für welche die Zivilluftfahrerschule geeignet ist. Vor Entscheidung über den Antrag ist eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle durchzuführen.

(4) Falls der Bewilligungswerber nicht selbst Fluglehrer ist, hat er einen für den Betrieb der Zivilluftfahrerschule verantwortlichen Geschäftsführer zu bestellen, der Zivilluglehrer (§ 47) ist und die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.

(5) Die Bestimmungen des § 43 Abs. 4 gelten sinngemäß.

§ 45. Untersagung des Ausbildungsbetriebes.

(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt 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 fort dauert.

(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.

(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmebewilligung wiederaufgenommen werden. Die Bestimmungen des § 44 Abs. 2 gelten sinngemäß.

§ 46. Widerruf der Ausbildungsbewilligung.

Die Ausbildungsbewilligung ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn

- 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 fort dauert, oder
- b) der Inhaber der Ausbildungsbewilligung nicht innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Zeitpunkt der Zustellung der Ausbildungsbewilligung an, um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder

- c) die Betriebsaufnahmewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder
- d) der Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder
- e) der Ausbildungsbetrieb gemäß § 45 unter sagt wurde und die Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.

§ 47. Zivilfluglehrer.

(1) Zur Betätigung als Zivilfluglehrer ist eine Erlaubnis des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilfluglehrerdiplom).

(2) Das Zivilfluglehrerdiplom berechtigt den Inhaber, theoretischen und praktischen Unterricht an Zivilluftfahrerschulen zur Erlangung der in ihm bezeichneten Arten von Zivilluftfahrerscheinen zu erteilen.

§ 48. Voraussetzungen der Ausstellung eines Zivilfluglehrerdiploms.

(1) Ein Zivilfluglehrerdiplom ist auszustellen, wenn der Bewerber

- a) das 21. Lebensjahr vollendet hat,
- b) einen Zivilluftfahrerschein jener Art besitzt, für dessen Erwerb er theoretischen und praktischen Unterricht erteilen will,
- c) die erforderliche praktische Betätigung als Zivilluftfahrer nachweist (§ 49),
- d) für die Lehrtätigkeit fachlich befähigt ist (§ 50).

(2) Im Zivilfluglehrerdiplom ist der Umfang der Berechtigung im Rahmen des Antrages nach Maßgabe des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen.

§ 49. Nachweis der praktischen Betätigung.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und dem jeweiligen Stande der Wissenschaft entsprechend unter Bedachtnahme auf die einzelnen Arten von Zivilluftfahrerscheinen (§ 29) durch Verordnung festzulegen, welche praktische Betätigung als Luftfahrer zur Erlangung von Zivilfluglehrerdiplomen nachzuweisen ist.

§ 50. Fachliche Befähigung, Zivilfluglehrerprüfung.

(1) Über die fachliche Befähigung (§ 48 Abs. 1 lit. d) hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt ein Gutachten der zuständigen Zivilfluglehrer-Prüfungskommission (Abs. 2) einzuholen. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung (Zivilfluglehrerprüfung) zu erstatten.

(2) Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt sind Zivilfluglehrer-Prüfungskommissionen zu bilden.

Die Bestimmungen der §§ 35 bis 38 gelten sinngemäß.

§ 51. Zulassung zur praktischen Ausbildung.

Personen, die sich der Ausbildung zum Zivilluftfahrer unterziehen wollen, bedürfen für die praktische Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges im Fluge einer Erlaubnis des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Diese ist zu erteilen, wenn der Bewerber verlässlich und körperlich und geistig tauglich ist (§§ 32 und 33).

§ 52. Übungs- und Prüfungsflüge.

(1) Übungs- und Prüfungsflüge ohne Begleitung eines Zivilfluglehrers, die im Rahmen der praktischen Ausbildung zum Zivilluftfahrer erforderlich sind, bedürfen keiner Erlaubnis nach diesem Bundesgesetz. Die Bestimmungen des § 51 bleiben unberührt.

(2) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung eines Zivilfluglehrers gilt dieser als verantwortlicher Pilot (§ 125).

C. Militärisches Luftfahrtpersonal.

§ 53. Begriffsbestimmung.

Zum militärischen Luftfahrtpersonal gehören alle in der Militärluftfahrt tätigen Personen, deren Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung ist und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt.

§ 54. Militärluftfahrer.

Militärluftfahrer ist, wer ein Militärluftfahrzeug oder im Bereich der Militärluftfahrt einen nicht nur für die Eigenrettung bestimmten Fallschirm im Fluge führt oder technisch bedient.

§ 55. Sonstiges militärisches Luftfahrtpersonal.

Alle nicht unter § 54 fallenden, in der Militärluftfahrt verwendeten Personen im Sinne des § 53 bilden das sonstige militärische Luftfahrtpersonal (Bodenpersonal).

§ 56. Militärluftfahrt-Personalausweis.

(1) Als Militärluftfahrer darf nur verwendet werden, wer einen vom Bundesministerium für Landesverteidigung ausgestellten Militärluftfahrerschein besitzt. Die Bestimmungen des § 52 gelten sinngemäß.

(2) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Interessen der Landesverteidigung durch Verordnung zu bestimmen, für welche sonstigen Tätigkeiten im Sinne des § 53 ein vom Bundesministerium für Landesverteidigung ausgestellter Militärluftfahrt-Personalausweis erforderlich ist.

§ 57. Arten, Gültigkeitsdauer und Voraussetzungen der Ausstellung von Militärluftfahrt-Personalausweisen.

Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat durch Verordnung

- a) unter Bedachtnahme auf die Arten der Militärluftfahrzeuge, auf die Möglichkeiten ihrer Verwendung und auf die geistigen und körperlichen Anforderungen, die an das militärische Luftfahrtpersonal zu stellen sind, die Arten und die Form der Militärluftfahrt-Personalausweise sowie die Dauer und die Verlängerung ihrer Gültigkeit festzulegen;
- b) nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Landesverteidigung zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen Militärluftfahrt-Personalausweise ausgestellt werden dürfen.

IV. Teil: Flugplätze.

A. Gemeinsame Bestimmungen.

§ 58. Flugplätze.

(1) Flugplätze sind Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

(2) § 118 des Bundesgesetzes vom 19. Oktober 1934, BGBl. II Nr. 316, betreffend das Wasserrecht, bleibt von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unberührt.

§ 59. Bodeneinrichtungen.

Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs bestimmt sind. Ausgenommen sind Flugsicherungsanlagen gemäß § 122.

§ 60. Zivilflugplätze und Militärlugplätze.

Militärlugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

§ 61. Benützung von Zivilflugplätzen für Zwecke der Militärluftfahrt.

(1) Die Mitbenützung von Zivilflugplätzen und ständigen Einrichtungen auf solchen für Zwecke der Militärluftfahrt richtet sich nach der Zivilflugplatz-Betriebsordnung und den Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (§ 74).

(2) Das Bundesministerium für Landesverteidigung darf auf Zivilflugplätzen ständige militärische Einrichtungen nur dann errichten und betreiben, wenn Interessen der Landesverteidigung

die geplante Maßnahme geboten erscheinen lassen und wichtigere Interessen der Zivilluftfahrt nicht entgegenstehen. Die Frage, ob die geplante Maßnahme zulässig ist, hat das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu beurteilen.

(3) Die Regelung des Abs. 2 gilt sinngemäß für jede Umgestaltung von ständigen militärischen Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz und für jede Änderung ihres Betriebes, durch die der Zivilluftverkehr auf dem Zivilflugplatz beeinträchtigt werden könnte.

(4) Die Rechte des Zivilflugplatzhalters, auf dessen Flugplatz die geplante Maßnahme getroffen werden soll, werden durch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 nicht berührt.

§ 62. Benützung von Militärlugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt.

(1) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung erteilen für

- a) die Benützung von Militärlugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge,
- b) die Errichtung von ständigen Einrichtungen für Zwecke der Zivilluftfahrt auf Militärlugplätzen.

(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 haben die im Interesse der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu enthalten.

(3) Vor Erteilung der Bewilligung gemäß Abs. 1 hat das Bundesministerium für Landesverteidigung das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft herzustellen, wenn es sich um eine nicht ausschließlich militärischen Interessen dienende Benützung oder um die Errichtung von ständigen Einrichtungen handelt.

B. Zivilflugplätze.

§ 63. Öffentliche und Privatflugplätze.

Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht (§ 75 Abs. 5) und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

§ 64. Flughäfen.

Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

§ 65. Flugfelder.

(1) Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist.

(2) Segelflugfeld ist ein für den Segelflugbetrieb bestimmtes Flugfeld. Motorflugfeld ist ein für den Motorflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.

§ 66. Zivilflugplatz-Verordnung.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Anforderungen, die an die einzelnen Arten von Zivilflugplätzen (§§ 63 bis 65) im Hinblick auf den Betriebsumfang zu stellen sind, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu regeln (Zivilflugplatz-Verordnung).

§ 67. Vorarbeiten für Zivilflugplätze.

(1) Erfordert die Planung eines Zivilflugplatzes Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn auf Antrag des Zivilflugplatz-Bewilligungswerbers die gemäß Abs. 2 zuständige Behörde zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten, wenn der Antragsteller verlässlich und das Vorhaben wirtschaftlich und technisch durchführbar ist (Verpflichtungsbescheid). Sie hat im Verpflichtungsbescheid einen angemessenen Zeitraum zu bestimmen, innerhalb dessen die Vorarbeiten beendet sein müssen.

(2) Zuständig zur Erlassung des Verpflichtungsbescheides gemäß Abs. 1 ist, wenn es sich um die Planung eines Flughafens handelt, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, in allen übrigen Fällen der Landeshauptmann.

(3) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Antragsteller dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem der Antragsteller dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich bekanntgegeben hat.

§ 68. Zivilflugplatz-Bewilligung.

(1) Zum Betrieb von Zivilflugplätzen ist eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs eines Zivilflugplatzes.

(2) Zur Erteilung der Bewilligung ist bei Flughäfen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, bei Flugfeldern der Landeshauptmann zuständig.

§ 69. Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung.

(1) Im Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung sind anzugeben:

- a) die Art des geplanten Zivilflugplatzes (§§ 63 bis 65),
- b) die geplanten Bodeneinrichtungen,
- c) die Arten der Zivilluftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz benützen sollen,
- d) ein Vorschlag hinsichtlich der Festlegung der allenfalls erforderlichen Sicherheitszone,
- e) die voraussichtlichen Luftfahrthindernisse, nach Lage und Höhe bezeichnet,
- f) die Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter, und
- g) der Nachweis der für das Vorhaben erforderlichen finanziellen Mittel (Finanzierungsplan).

(2) Dem Antrag ist ein Lageplan im geeigneten Maßstab mit den Flugplatzgrenzen und sämtlichen projektierten Bodeneinrichtungen in sechsfacher Ausfertigung beizufügen.

§ 70. Prüfung des Vorhabens.

(1) Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) hat nach Einlangen des Antrages gemäß § 69 vorerst zu prüfen, ob, die in Aussicht genommene Land- oder Wasserfläche im Hinblick auf ihre Größe und Beschaffenheit sowie auf die Beschaffenheit ihrer Umgebung für den geplanten Zweck geeignet ist. Ergibt diese Prüfung, daß dies nicht der Fall ist, so ist der Antrag abzuweisen. Andernfalls ist der Antragsteller aufzufordern, in sechsfacher Ausfertigung vorzulegen:

- a) Grundbuchsauszüge und Katasterpläne sämtlicher in den Zivilflugplatz einzubeziehenden Liegenschaften, und
- b) Katasterpläne und die schriftliche Angabe der Grundbuchseinlagezahlen und der Eigentümer aller Liegenschaften, die von Beschränkungen im Sinne des § 69 Abs. 1 lit. d bis f betroffen werden.

(2) Handelt es sich um die Errichtung eines Flughafens, so hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zunächst hinsichtlich der in Aussicht genommenen Lage des geplanten Flughafens mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel und Wiederaufbau und für Land- und Forstwirtschaft das Einvernehmen herzustellen. Sodann ist den vom Vorhaben berührten Ländern und Gemeinden sowie der örtlich zuständigen Landwirtschaftskammer Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Anschließend ist die Stellungnahme der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, des Österreichischen Arbeiterkammertages sowie der Unternehmer bereits bewilligter Flughäfen einzuholen.

(3) Wenn es sich um die Errichtung eines Flugfeldes handelt, hat der Landeshauptmann den zuständigen Gemeinden und der Landwirtschaftskammer Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen und die Stellungnahme des

Bundesministeriums für Landesverteidigung einzuholen. Eine Zivilflugplatz-Bewilligung für ein Flugfeld darf nur erteilt werden, wenn das Bundesministerium für Landesverteidigung eine zustimmende Stellungnahme abgegeben hat. Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Zustimmung verweigern, wenn zwingende Interessen der Landesverteidigung dies erfordern. Die Erteilung einer solchen Bewilligung ohne vorherige Einholung der Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung oder entgegen einer solchen Stellungnahme leidet an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(4) Vor Erlassung des Bescheides über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist in allen Fällen eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Ist eine Sicherheitszone (§ 86) vorgesehen, so ist die Anberaumung der mündlichen Verhandlung unbeschadet der Bestimmungen des § 41 des AVG, 1950 in jedem Falle durch Anschlag in den Gemeinden, die ganz oder teilweise im Bereich der geplanten Sicherheitszone liegen, kundzumachen. Erweist sich nach der mündlichen Verhandlung eine Erweiterung der vorgesehenen Sicherheitszone als erforderlich, so ist eine neue mündliche Verhandlung durchzuführen.

§ 71. Voraussetzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung.

(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist,
- b) der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist,
- c) die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und
- d) sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes ist außerdem, daß ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Ein Flughafen ist insbesondere dann nicht im öffentlichen Interesse gelegen, wenn

- a) er von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und
- b) der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen sechs Monaten die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen.

§ 72. Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung.

(1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen:

- a) die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benützen dürfen,
- b) den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung,
- c) den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 40 Millionen Schilling nach Maßgabe des Betriebsumfanges,
- d) einen angemessenen Zeitraum, innerhalb dessen die Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung beantragt werden muß, und
- e) Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs. 1 und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind.

(2) Eine Zivilflugplatz-Bewilligung darf nur österreichischen Staatsbürgern erteilt werden. Die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 gelten sinngemäß.

(3) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls leidet er an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

§ 73. Betriebsaufnahmebewilligung.

(1) Der Betrieb eines Zivilflugplatzes darf erst aufgenommen werden, wenn die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Der Bescheid über diese Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls leidet er an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(2) Die Betriebsaufnahmebewilligung ist dem Inhaber einer Zivilflugplatz-Bewilligung auf dessen Antrag zu erteilen, wenn er nachweist, daß auf dem errichteten Zivilflugplatz ein geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist und der Zivilflugplatz den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung (§ 66) entspricht.

(3) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung hat die zuständige Behörde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle vorzunehmen. Hierbei ist zu prüfen, ob die in der Zivilflugplatz-Bewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind.

§ 74. Zivilflugplatz-Betriebsordnung und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

(1) Der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen ist unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizität

tätswirtschaft zu regeln (Zivilflugplatz-Betriebsordnung).

(2) Für einen öffentlichen Flugplatz sind auf Grund der in Abs. 1 bezeichneten Verordnung vom Flugplatzhalter Benützungsbedingungen aufzustellen (Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen). Hiebei sind die Bedingungen festzulegen, unter denen der öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benützt werden kann.

(3) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bedürfen der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68). Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Vor dieser Genehmigung darf die Betriebsaufnahmebewilligung nicht erteilt werden.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 3 gelten sinngemäß für jede wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

(5) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind am Zivilflugplatz durch Anschlag zu verlautbaren.

§ 75. Betrieb von Zivilflugplätzen.

(1) Der Zivilflugplatzhalter darf unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben seines Zivilflugplatzes dienen.

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat für Flugsicherungsstellen (§ 120) und für Dienststellen der Grenzpolizei Amts-, Übernachtungs- und Aufenthaltsräume im erforderlichen Ausmaß kostenlos zur Verfügung zu stellen. Er hat außerdem gegen Ersatz der Selbstkosten für die Reinigung dieser Räume zu sorgen und für sie Strom, Wasser und Heizung zu liefern.

(3) Wird der in Abs. 2 bezeichneten Verpflichtung nicht entsprochen, so hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde (§ 68) nach Maßgabe der Bedürfnisse der in Abs. 2 bezeichneten Dienststellen unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes festzustellen, welche Leistungen auf Grund der in Abs. 2 enthaltenen Verpflichtung im einzelnen zu erbringen sind.

(4) Durch die Abs. 2 und 3 werden die Bestimmungen des § 18 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, nicht berührt.

(5) Halter öffentlicher Flugplätze dürfen den Flugplatz-Betrieb nur mit Bewilligung der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde einstellen (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Zivilflugplatzhalter die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung des Betriebes kein öffentliches Interesse besteht.

§ 76. Untersagung des Zivilflugplatzbetriebes.

(1) Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) hat die Ausübung des Betriebes eines Zivilflugplatzes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmebewilligung nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

(2) Gleichzeitig mit der Untersagung der Ausübung des Betriebes hat die Behörde eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.

(3) Ein Zivilflugplatzbetrieb, dessen Ausübung gemäß Abs. 1 untersagt wurde, darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmebewilligung wiederaufgenommen werden. § 73 gilt sinngemäß.

§ 77. Widerruf der Zivilflugplatz-Bewilligung.

Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist von der Behörde, die sie erteilt hat, zu widerrufen, wenn

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 lit. b und c nicht mehr gegeben ist oder eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 im Zeitpunkt der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
- b) der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 72 Abs. 1 lit. d festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder
- c) die Betriebsaufnahmebewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder
- d) der Flugplatzbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder
- e) der Flugplatzbetrieb gemäß § 76 untersagt worden ist und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben wurden.

§ 78. Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen.

(1) Für die Errichtung, die Benützung sowie jede wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) ist eine Bewilligung erforderlich.

(2) Zur Erteilung dieser Bewilligung ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, wenn die Höhe der Bodeneinrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung (§ 94) hervorruft. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im

Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden.

(3) In allen Fällen, in denen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nicht zuständig ist, hat der Landeshauptmann zu entscheiden.

§ 79. Voraussetzungen der Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen.

(1) Eine Bewilligung gemäß § 78 Abs. 1 ist zu erteilen, wenn das Vorhaben für die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich oder dieser förderlich ist.

(2) Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Abwendung von Gefahren oder zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes notwendig ist.

§ 80. Abbruch ziviler Bodeneinrichtungen.

Der Landeshauptmann hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu bestimmen, ob und inwieweit nach dem Widerruf einer Zivilflugplatz-Bewilligung der letzte Flugplatzhalter auf seine Kosten Bodeneinrichtungen abzutragen und jenen Zustand wiederherzustellen hat, der vor der Errichtung der zivilen Bodeneinrichtungen bestand.

C. Militärflugplätze.

§ 81. Vorarbeiten für Militärflugplätze.

(1) Erfordert die Planung eines Militärflugplatzes Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn das Bundesministerium für Landesverteidigung zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Bund dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem das Bundesministerium für Landesverteidigung dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich zur Kenntnis gebracht hat.

§ 82. Errichtung, Umgestaltung und Auflösung von Militärflugplätzen.

(1) Die Errichtung, Umgestaltung und Auflösung von Militärflugplätzen obliegt dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Dieses hat hinsichtlich der in Aussicht genommenen Lage eines Militärflugplatzes das Einvernehmen

mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft herzustellen.

(2) Vor der Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes ist der zuständigen Landesregierung und den zuständigen Gemeinden, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, dem Österreichischen Arbeiterkammertag und der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Die Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes ist unzulässig, wenn sie für Personen eine unbillige Härte darstellen würde, die an den um den geplanten Flugplatz im Bereich der vorgesehenen Sicherheitszone gelegenen Liegenschaften dingliche Rechte oder Leitungsrechte im Sinne der elektrizitätsrechtlichen Vorschriften besitzen. Die Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes ist auf jeden Fall zulässig, wenn im Interesse der Landesverteidigung darauf nicht verzichtet werden kann.

§ 83. Einwendungen gegen die beabsichtigte Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes.

(1) Die beabsichtigte Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes und die erforderliche Sicherheitszone oder deren Erweiterung sind in den Gemeinden, die ganz oder teilweise im Bereich der vorgesehenen Sicherheitszone liegen, in ortsüblicher Weise bekanntzumachen.

(2) Die an den in § 82 Abs. 3 genannten Liegenschaften dinglich Berechtigten sowie die im Sinne der elektrizitätsrechtlichen Vorschriften hieran Leitungsberechtigten können gegen die beabsichtigte Maßnahme binnen einem Monat nach dem Tage der Bekanntmachung aus dem in § 82 Abs. 3 bezeichneten Grund Einwendungen geltend machen. Über die Einwendungen hat das Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden.

(3) Mit der Errichtung oder Erweiterung des Militärflugplatzes darf erst begonnen werden, wenn das Bundesministerium für Landesverteidigung über die Einwendungen entschieden hat.

§ 84. Errichtung und Abänderung militärischer Bodeneinrichtungen.

(1) Die Errichtung und jede Änderung einer militärischen Bodeneinrichtung, das ist eine Bodeneinrichtung auf einem Militärflugplatz, obliegt dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Dieses hat das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft herzustellen, wenn die Höhe der Bodeneinrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die

Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung (§ 94) hervorruft.

(2) Die sich aus anderen gesetzlichen Bestimmungen ergebende Zuständigkeit zur Bauführung bleibt unberührt.

V. Teil: Luftfahrthindernisse.

§ 85. Begriffsbestimmung.

(1) Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse:

- a) Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, gespannte Seile und Drähte sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen,
- b) Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

(2) Außerhalb von Sicherheitszonen sind Luftfahrthindernisse die in Abs. 1 lit. a bezeichneten Anlagen, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche

- a) 100 m übersteigt oder
- b) 30 m übersteigt und sich die Anlage auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

(3) Bodeneinrichtungen (§§ 78 und 84) und Flugsicherungsanlagen (§ 122) gelten nicht als Luftfahrthindernisse im Sinne der Abs. 1 und 2.

§ 86. Sicherheitszonen.

(1) Sicherheitszone ist der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 1 unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Ausnahmebewilligung).

(2) Für Flughäfen und Militärflugplätze ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für Flugfelder jedoch nur dann festzulegen, wenn an der Festlegung derselben ein öffentliches Interesse besteht und andere öffentliche Interessen, die allenfalls einer solchen Festlegung entgegenstehen, nicht überwiegen.

§ 87. Sicherheitszonen-Verordnung.

(1) Die Sicherheitszone ist bei Zivilflugplätzen von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde, bei Militärflugplätzen vom Bundesministerium für Landesverteidigung in dem für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen erforderlichen Umfang durch Verordnung festzulegen (Sicherheitszonen-Verordnung), wobei die Rechte Dritter nicht weitergehend eingeschränkt werden dürfen als

in dem gemäß § 72 Abs. 1 lit. b beziehungsweise § 83 Abs. 1 vorgesehenen Ausmaß.

(2) Vor Erlassung dieser Verordnung ist der Landesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Wenn es sich um einen Zivilflugplatz handelt, ist die Sicherheitszonen-Verordnung nicht vor dem Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erlassen.

(4) Die Sicherheitszonen-Verordnung ist aufzuheben, wenn die Sicherheitszone für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen nicht mehr erforderlich ist.

§ 88. Sicherheitszonenplan.

(1) Einen Bestandteil der Sicherheitszonen-Verordnung hat ein Plan der Sicherheitszone mit der Festlegung des Flugplatzbezugspunktes und allfälliger Instrumentenanflugsektoren sowie mit besonderer Kennzeichnung der in dieser Zone bereits bestehenden Luftfahrthindernisse zu bilden (Sicherheitszonenplan).

(2) Der Flugplatzbezugspunkt ist ungefähr in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen festzulegen.

(3) Instrumentenanflugsektor ist ein für An- und Abflüge bei schlechten Sichtverhältnissen bestimmter Luftraum über einem Geländesektor, dessen Mittellinie die An- und Abflugrichtung bildet. Die Instrumentenanflugsektoren sind unter Bedachtnahme auf die Flugsicherheit festzulegen.

§ 89. Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung.

Die Sicherheitszonen-Verordnung mit Ausnahme des Sicherheitszonenplanes ist in den Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Sicherheitszone erstreckt, durch Anschlag an der Amtstafel kundzumachen. Der Sicherheitszonenplan ist in diesen Gemeinden zur Einsichtnahme aufzulegen. Nach der Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung sind die genannten Gemeinden verpflichtet, in die Verordnung Einsicht zu gewähren.

§ 90. Ersichtlichmachung im Grundbuch.

Die zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen zuständige Behörde (§ 93) hat die sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebenden Beschränkungen dem Grundbuchsgericht bekanntzugeben. Die Beschränkungen sind grundbücherlich ersichtlich zu machen.

§ 91. Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen.

Zur Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses außerhalb von Sicherheitszonen-

gemäß § 85 Abs. 2 ist eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Sonstige gesetzliche Vorschriften bleiben unberührt.

§ 92. Ausnahmegewilligungen.

(1) Im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung (§ 86 und § 91) ist die Lage, die Art und die Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben.

(2) Eine Ausnahmegewilligung ist zu erteilen, wenn durch die Errichtung oder Erweiterung des Luftfahrthindernisses die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich ist.

§ 93. Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmegewilligung.

(1) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 86 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 zuständig:

- a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes das Bundesministerium für Landesverteidigung,
- b) im Bereich der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde.

(2) Wenn das Luftfahrthindernis die im § 85 Abs. 2 lit. a oder b festgelegte Höhe übersteigt, ist zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständig:

- a) im Bereiche der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,
- b) ansonsten das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung.

§ 94. Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung.

(1) Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Für die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen ist das Bundesministerium für

Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, welches das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen hat.

§ 95. Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen.

(1) Ist die Kennzeichnung eines Luftfahrthindernisses erforderlich, so hat die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung zuständige Behörde (§ 93) den Eigentümer des Luftfahrthindernisses zur Duldung dieser Maßnahme zu verpflichten.

(2) Zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen gemäß Abs. 1 ist innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes der Flugplatzhalter von der zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständigen Behörde durch Bescheid zu verpflichten. Innerhalb der Sicherheitszonen von Militärflugplätzen obliegt die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen dem Bundesministerium für Landesverteidigung, außerhalb von Sicherheitszonen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.

§ 96. Beseitigungspflicht.

(1) Die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 93 beziehungsweise die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß § 94 zuständige Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und auf den Schutz der Allgemeinheit zu bestimmen, ob, inwieweit und innerhalb welcher Frist Luftfahrthindernisse beziehungsweise die in § 94 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes errichtet oder erweitert wurden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen (§ 95) sind.

(2) Der Eigentümer von Gegenständen, die durch ihre Beschaffenheit, ihre Lage oder die Art ihrer Lagerung geeignet sind, den Betrieb von Flugsicherungsanlagen (§ 122) zu stören, ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Bescheid zu verpflichten, diese Gegenstände zu beseitigen. Die Kosten der Beseitigung sowie die damit verbundenen Vermögensnachteile hat der Bund zu ersetzen. Ersatzansprüche sind beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zu stellen. Werden diese Ersatzansprüche innerhalb von sechs Monaten nicht anerkannt, so hat auf Antrag des Eigentümers das Gericht im Verfahren außer Streitsachen zu entscheiden.

VI. Teil: Enteignung für Zwecke der Luftfahrt.

§ 97. Enteignungsrecht.

Das Eigentum und andere dingliche Rechte können entzogen oder beschränkt werden, wenn

darauf im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann (Enteignung für Zwecke der Luftfahrt):

- a) im Bereich der Zivilluftfahrt
 - aa) zum Zweck der Errichtung oder Erweiterung von Anlagen der Flugsicherung, oder
 - bb) zum Zweck der Errichtung oder Erweiterung eines Flugplatzes, oder
 - cc) zum Zweck der Beseitigung von Luftfahrthindernissen oder deren Anpassung an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt, soweit die im § 96 hiefür vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichen.
- b) im Bereich der Militärluftfahrt für Zwecke der Landesverteidigung.

§ 98. Enteignungswerber.

Die Enteignung gemäß § 97 können beantragen:

- a) für Zwecke der Flugsicherung der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt,
- b) zum Zwecke der Errichtung oder der Erweiterung eines Zivillugplatzes der Flugplatzhalter,
- c) zu dem in § 97 lit. cc genannten Zweck der Flugplatzhalter, wenn das Luftfahrthindernis innerhalb einer Sicherheitszone liegt, ansonsten der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt, und
- d) in den Fällen des § 97 lit. b der Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Landesverteidigung.

§ 99. Sinngemäße Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954.

(1) Hinsichtlich des Gegenstandes und des Umfanges der Enteignung, der Entschädigung, des Enteignungsverfahrens und des Vollzuges der Enteignung für Zwecke der Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen sinngemäß.

(2) Auf Verlangen des von der Enteignung Betroffenen ist das ganze Grundstück oder die ganze Liegenschaft einzulösen, wenn der auf Grund der vorgesehenen Enteignung verbleibende Rest eines Grundstückes oder einer Liegenschaft nicht mehr zweckmäßig nutzbar ist.

(3) Auf Verlangen des Enteigneten kann an die Stelle einer Geldentschädigung eine Entschädigung in Form einer gleichartigen Naturalleistung treten, wenn der Enteignungswerber ohne Verzögerung des Entschädigungsverfahrens hiezu imstande ist. Im Streitfalle hat das Gericht festzustellen, ob eine solche Entschädigung nach den Umständen des Falles tunlich und geeignet ist.

(4) Der Landeshauptmann hat binnen sechs Wochen ab dem Zeitpunkt, ab welchem die Grundeinlösungspläne und die Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte in der betreffenden Gemeinde aufgelegt waren, eine Verhandlung an Ort und Stelle anzuberaumen.

(5) Auf Grund des rechtskräftigen Enteignungsbescheides gelten Verträge der Nutzungsberechtigten, Gebrauchsberechtigten oder Bestandnehmer als zum nächsten gesetzlichen Kündigungstermin aufgekündigt und die Vertragsgegenstände sind innerhalb der gesetzlichen Fristen zu räumen, wenn auch vertraglich etwas anderes vereinbart ist.

(6) In den Fällen des § 97 lit. b, in denen ein öffentlicher Flugplatz von der Enteignung betroffen wird, hat das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu entscheiden. Die Enteignung ist zulässig, wenn die Interessen der Landesverteidigung die der Zivilluftfahrt überwiegen.

§ 100. Zusammentreffen mit anderen Enteignungsrechten.

Das Eigentum und andere dingliche Rechte an Grundstücken, die Zwecken dienen, für die auch nach einem anderen Bundesgesetz ein Enteignungsrecht besteht, können nur mit Zustimmung des zur Vollziehung jenes Bundesgesetzes zuständigen Bundesministeriums enteignet werden.

VII. Teil: Luftverkehrsunternehmen.

§ 101. Begriffsbestimmung.

Luftverkehrsunternehmen sind:

- a) Unternehmen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen (Luftbeförderungsunternehmen),
- b) Unternehmen zur gewerbsmäßigen Vermietung von Luftfahrzeugen (Luftfahrzeugvermietungsunternehmen).

A. Luftbeförderungsunternehmen.

§ 102. Arten der Luftbeförderungsunternehmen.

(1) Ein Luftbeförderungsunternehmen kann sich auf den Fluglinienverkehr (Fluglinienunternehmen), auf den Bedarfsverkehr (Bedarfsunternehmen) oder auf beide Arten der gewerbsmäßigen Luftbeförderung zugleich erstrecken.

(2) Fluglinienverkehr ist die dem öffentlichen Verkehr dienende flugplanmäßige Beförderung von Personen oder Sachen in Luftfahrzeugen auf bestimmten Strecken. Bedarfsverkehr ist jede andere gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge.

§ 103. Beförderungsbewilligung.

(1) Zum Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens sowie zu jeder Erweiterung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erforderlich (Beförderungsbewilligung).

(2) Der Luftbeförderungsunternehmer darf unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Luftbeförderungsunternehmens dienen.

§ 104. Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung.

(1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung sind die Gründe anzuführen, die nach Ansicht des Antragstellers einen Bedarf für das zu gründende Unternehmen gegeben erscheinen lassen. Weiters ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des Unternehmens glaubhaft zu machen.

(2) Im Antrag sind außerdem anzugeben:

- a) Familien- und Vorname (Firma), Wohnsitz (Sitz) und Betriebsstätte des Unternehmens,
- b) Name, Wohnort und Staatsbürgerschaft der zur Vertretung des Unternehmens berechtigten Personen,
- c) die Art (§ 102) des geplanten Luftbeförderungsunternehmens und die vorgesehenen Tätigkeiten, wie zum Beispiel Rundflüge, Taxiflüge, Gesellschaftsflüge,
- d) die vorgesehenen Beförderungsbedingungen,
- e) der vorgesehene Flugbereich, das ist jenes Gebiet, auf das sich der geplante Betrieb erstrecken soll,
- f) die Anzahl und Baumuster der vorgesehenen Luftfahrzeuge,
- g) die vorgesehene Betriebsorganisation.

(3) Soll Fluglinienverkehr betrieben werden, so sind im Antrag weiters die geplanten Fluglinien anzuführen.

(4) Soweit dies zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 106 erforderlich ist, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft weitere Angaben und Unterlagen vorzuschreiben.

§ 105. Prüfung des Vorhabens.

(1) Vor Erteilung der Bewilligung ist den in ihrem sachlichen Wirkungsbereich berührten Bundesministerien, dem Land und der Gemeinde der Betriebsstätte sowie der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und dem Österreichi-

schen Arbeiterkammertag Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

(2) Wenn der Luftbeförderungsunternehmer Fluglinienverkehr betreiben will, ist außerdem jedem Luftbeförderungsunternehmen mit dem Sitz im Inland, das Fluglinienverkehr betreibt, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

§ 106. Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung.

(1) Die Beförderungsbewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) der Antragsteller die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt, verlässlich und fachlich geeignet ist,
- b) die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens glaubhaft gemacht wurde und
- c) ein Bedarf vorhanden ist und der geplante Betrieb eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des Bedarfes gewährleistet.

(2) Ist der Unternehmer keine physische Person, so muß das Unternehmen seinen Sitz im Inland haben und die Anteilsrechte müssen überwiegend im Eigentum österreichischer Staatsbürger stehen. Die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 gelten sinngemäß.

(3) Voraussetzung für die Bewilligung des Betriebes eines Fluglinienunternehmens ist außerdem, daß die Gründung des Unternehmens im öffentlichen Interesse gelegen ist. Dies ist insbesondere dann nicht der Fall, wenn das Unternehmen geeignet wäre, die Verkehrsaufgaben eines anderen bereits bestehenden österreichischen Fluglinienunternehmens zu gefährden.

§ 107. Bescheid über die Beförderungsbewilligung.

(1) Wenn die in § 106 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind, ist die Beförderungsbewilligung im Rahmen des Antrages zu erteilen. Dies hat durch schriftlichen Bescheid zu geschehen, andernfalls leidet die Bewilligung an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(2) Im Bescheid über die Beförderungsbewilligung sind zu bestimmen:

- a) die Art des Luftbeförderungsunternehmens (§ 102),
- b) nach Maßgabe des Bedarfes der Umfang der Berechtigung einschließlich des Flugbereiches,
- c) unter Berücksichtigung des Bedarfes ein angemessener Zeitraum, innerhalb dessen die Betriebsaufnahmebewilligung beantragt werden muß, und

- d) Bedingungen und Auflagen, soweit sie im Interesse der Verkehrssicherheit und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Unternehmens erforderlich sind.

§ 108. Betriebsaufnahmebewilligung.

(1) Der Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens darf nur auf Grund einer auf Antrag des Unternehmers vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erteilten Bewilligung aufgenommen werden (Betriebsaufnahmebewilligung).

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nach Einlangen des in Abs. 1 bezeichneten Antrages eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle abzuhalten. Hiebei ist zu prüfen, ob die im Bescheid über die Beförderungsbewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

(3) Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ist die Aufnahme des Betriebes zu bewilligen. Die Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.

§ 109. Untersagung des Beförderungsbetriebes.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Ausübung des Beförderungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmebewilligung nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert.

(2) Zugleich mit der Untersagung des Beförderungsbetriebes hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine Frist zu setzen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung des Beförderungsbetriebes begründeten Mängel behoben sein müssen.

(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Beförderungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmebewilligung aufgenommen werden. Die Bestimmungen des § 108 gelten sinngemäß.

§ 110. Widerruf der Beförderungsbewilligung.

Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu widerrufen, wenn

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 lit. a und b nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
- b) die Betriebsaufnahmebewilligung (§ 108) rechtskräftig versagt worden ist, oder

- c) der Betrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder

- d) der Beförderungsbetrieb gemäß § 109 untersagt wurde und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.

§ 111. Fluglinienbewilligung.

(1) Zum Betrieb jeder Fluglinie ist eine Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erforderlich (Fluglinienbewilligung). Vor Erteilung der Bewilligung ist dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die Flugpläne und ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten sinngemäß für Änderungen der Flugpläne. Diese Bewilligung ist spätestens drei Wochen vor dem beabsichtigten Inkrafttreten der Änderung zu beantragen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 oder Abs. 2 sind insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben der Fluglinie erforderlich ist.

(4) Die Fluglinienbewilligung kann im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahmebewilligung (§ 108) oder mit der Bewilligung gemäß § 114 erteilt werden.

§ 112. Widerruf der Fluglinienbewilligung.

Die Fluglinienbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu widerrufen, wenn der Weiterführung der Fluglinie öffentliche Interessen entgegenstehen.

§ 113. Betriebspflicht im Fluglinienverkehr.

(1) Luftbeförderungsunternehmer sind verpflichtet, im Fluglinienverkehr Personen und Sachen entsprechend den Beförderungsbedingungen und Flugplänen zu befördern, soweit ihre für den regelmäßigen Betrieb bestimmten Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände die Beförderung unmöglich machen, die sie nicht abwenden können und denen sie auch nicht abzu helfen vermögen.

(2) Eine Fluglinie darf nur mit Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eingestellt werden (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Unternehmer die Weiterführung der Fluglinie nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung der Fluglinie kein öffentliches Interesse besteht.

§ 114. Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen.

(1) Wenn nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen etwas anderes bestimmt ist, kann das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge im Fluglinien- oder Bedarfsverkehr ausländischen Luftbeförderungsunternehmen bewilligen, wenn

- a) diese in ihrem Heimatstaat zum Betrieb zugelassen sind,
- b) österreichische Luftbeförderungsunternehmen in dem betreffenden anderen Staat zugelassen werden, und
- c) öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der Luftverkehrswirtschaft, nicht entgegenstehen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die in Abs. 1 bezeichnete Bewilligung zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

§ 115. Beförderung von Postsendungen.

(1) Luftbeförderungsunternehmen haben bei planmäßigen Flügen im Fluglinienverkehr Postsendungen gegen angemessene Vergütung und in jenem Umfang zu befördern, der nach der Leistungsfähigkeit des betreffenden Luftfahrzeuges und unter Beachtung der für die Postbeförderung geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zumutbar ist.

(2) Für diese Sendungen haften die Luftbeförderungsunternehmen der Post gegenüber im selben Umfang, wie die Post nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu haften hat.

B. Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen.

§ 116. Vermietungsbewilligung.

(1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung).

(2) Zivilluftfahrzeuge dürfen nur an Personen vermietet werden, die den zur Führung des betreffenden Luftfahrzeuges erforderlichen Zivilluftfahrerschein besitzen.

§ 117. Voraussetzungen für die Erteilung der Vermietungsbewilligung.

(1) Die Vermietungsbewilligung ist zu erteilen, wenn,

- a) der Antragsteller die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt, verlässlich, fachlich geeignet und Halter (§ 13) der zu vermietenden Luftfahrzeuge ist,
- b) die Sicherheit des Betriebes gewährleistet und ein Bedarf vorhanden ist.

(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.

(3) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.

§ 118. Widerruf der Vermietungsbewilligung.

Die Vermietungsbewilligung ist vom Landeshauptmann zu widerrufen, wenn

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 117 Abs. 1 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
- b) der Betrieb länger als ein Jahr geruht hat.

VIII. Teil: Sicherung der Luftfahrt.

A. Flugsicherung.

§ 119. Begriff der Flugsicherung.

Die Flugsicherung umfasst:

- a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen,
- b) die Unterstützung der Luftfahrzeugführung durch Ortungshilfen (Luftnavigationshilfe),
- c) die Flugberatung,
- d) den Flugwetterdienst,
- e) die Überwachung der Einhaltung der für Luftfahrzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften,
- f) die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Besatzung,
- g) den Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke und
- h) die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarmdienst.

§ 120. Wahrnehmung der Flugsicherung.

(1) Die Flugsicherung obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Dieses hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des

Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur Personen erteilt werden, die für die in Betracht kommenden Aufgaben geschult sind. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.

§ 121. Bereich der Flugsicherung.

Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden.

§ 122. Flugsicherungsanlagen.

(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nur errichtet und betrieben werden, wenn hiedurch die Sicherheit der Person oder des Eigentums nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, bleiben unberührt.

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, verbundenen Kosten zu tragen.

§ 123. Vorarbeiten für Flugsicherungsanlagen.

(1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) Den durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Bund dem Grundeigentümer zu ersetzen. Wird eine Einigung über die Entschädigung nicht erzielt, so entscheidet das Gericht im Verfahren außer Streitsachen. Entschädigungsansprüche sind spätestens drei Monate nach dem Tage geltend zu machen, an dem das Bundesamt für Zivilluftfahrt dem Grundeigentümer die Beendigung der Vorarbeiten nachweislich zur Kenntnis gebracht hat.

B. Verhalten im Luftverkehr.

§ 124. Luftverkehrsregeln.

(1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere

- a) die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum und am Boden,
- b) die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen,
- c) die anzuwendenden Signale und Zeichen durch Verordnung zu regeln.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat vor der Erlassung der in Abs. 2 bezeichneten Verordnung das Einvernehmen herzustellen:

- a) mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, soweit es sich nicht um Bestimmungen handelt, die zur Sicherung der internationalen Zivilluftfahrt erforderlich sind,
- b) mit dem Bundesministerium für Unterricht hinsichtlich der Angelegenheiten des Flugwetterdienstes (§ 119 lit. d), wenn diese mit dem sonstigen Wetterdienst im Zusammenhang stehen.

§ 125. Verantwortlicher Pilot.

(1) Im Bereich der Zivilluftfahrt ist verantwortlicher Pilot jener Luftfahrer, der das Luftfahrzeug befiehlt.

(2) Der verantwortliche Pilot hat

- 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 dem Bundesamt für Zivilluftfahrt anzuzeigen.

(3) Die sich aus Abs. 2 ergebenden Verpflichtungen treffen bei Ausfall des verantwortlichen Piloten dessen Stellvertreter.

§ 126. Zivile Luftfahrtveranstaltungen.

(1) Für Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung erforderlich,

(2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Verkehrssicherheit, durch die Veranstaltung gefährdet werden könnte.

(3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies für die sichere Durchführung der Luftfahrtveranstaltung erforderlich ist.

(4) Wenn sich die zivile Luftfahrtveranstaltung auf alle Bundesländer erstreckt, ist zur Erteilung der Bewilligung das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres, ansonsten der Landeshauptmann zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Veranstaltung durchgeführt werden soll.

§ 127. Militärische Luftfahrtveranstaltungen.

Über die Durchführung von militärischen Luftfahrtveranstaltungen (Paraden, Schauflüge, Wettbewerbe und ähnliche Veranstaltungen) hat das Bundesministerium für Landesverteidigung das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft herzustellen.

§ 128. Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen.

(1) Das Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen innerhalb von Sicherheitszonen ist verboten.

(2) Außerhalb von Sicherheitszonen ist für das Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, wenn der Fesselballon oder der Drachen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.

(3) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch das Steigenlassen des Fesselballons oder des Drachens weder der Luftverkehr noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden können.

(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Verhinderung von Gefährdungen erforderlich ist.

§ 129. Modellflüge.

(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 5 kg oder seine Stundengeschwindigkeit 30 km übersteigt.

(2) Zuständig zur Erteilung der Bewilligung ist

- a) innerhalb von Sicherheitszonen die zur Festlegung der Sicherheitszone zuständige Behörde (§ 87),

b) außerhalb von Sicherheitszonen der Landeshauptmann.

(3) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch den Modellflug öffentliche Interessen nicht gefährdet werden können. Die Bestimmungen des § 128 Abs. 4 gelten sinngemäß.

§ 130. Luftbildaufnahmen.

(1) Für Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge sowie für deren Verbreitung ist, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften und soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, die Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres zu entscheiden hat.

(2) Für Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministerien für Landesverteidigung und für Handel und Wiederaufbau herzustellen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen und zur Hintanhaltung von Schädigungen Dritter erforderlich ist.

C. Betrieb von Zivilluftfahrzeugen.

§ 131. Betriebsvorschriften.

(1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Insbesondere sind zu regeln:

- a) die Flugplanung und Flugvorbereitung,
- b) die Wettermindestbedingungen für die Landung,
- c) die Zusammensetzung der Besatzung,
- d) die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge,
- e) die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen,

- f) die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen,
- g) die Funkausrüstung der Luftfahrzeuge sowie
- h) die Wartung der Luftfahrzeuge.

§ 132. Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen.

(1) Für die vorübergehende Verwendung von Zivilluftfahrzeugen zu einem Zweck, für den sie nicht zugelassen sind (§§ 13 und 18), zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobatik am Luftfahrzeug, ist die Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt 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.

§ 133. Abwerfen von Sachen.

(1) Das Abwerfen von Sachen oder Ablassen von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge ist verboten, es sei denn, daß es im Zuge eines Rettungs- oder Katastropheneinsatzes oder aus zwingenden betrieblichen Gründen notwendig ist.

(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.

§ 134. Beförderungsvorschriften.

(1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit den in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit, die Interessen der Landesverteidigung sowie auf die Sicherheit der Person und des Eigentums die zur sicheren Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Beförderung von

- a) kranken und gebrechlichen Personen,
- b) Tieren,
- c) Lichtbild- und Vermessungsgerät sowie
- d) Sachen, die ihrer Beschaffenheit nach geeignet sind, Gefährdungen herbeizuführen, durch Verordnung zu regeln.

D. Untersuchung von Unfällen im zivilen Luftverkehr.

§ 135. Such- und Rettungsmaßnahmen.

(1) Die zusammenfassende Lenkung aller Such- und Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.

§ 136. Meldepflicht.

Die Verpflichtung, wahrgenommene Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt unverzüglich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zu melden, obliegt:

- a) den verantwortlichen Piloten,
- b) den Haltern von Zivilluftfahrzeugen,
- c) den Zivilflugplatzhaltern,
- d) den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

§ 137. Flugunfallskommission.

(1) Unfälle von Zivilluftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung eines Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer Flugunfallskommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ein Gutachten über die Unfallsursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

(2) Die Flugunfallskommission ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren volle Unbefangenheit außer Zweifel steht. Die Flugunfallskommission setzt sich aus einem rechtskundigen Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Leiter und vier weiteren Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind. Vor der Aufnahme von Sachverständigen in diese Liste ist der Zivilluftfahrtbeirat zu hören.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung zu erlassen.

§ 138. Zulassung ausländischer Beobachter.

Der Heimatstaat eines ausländischen Zivilluftfahrzeuges, das im Bundesgebiet verunglückt, ist berechtigt, einen Beobachter zu der Unfallsuntersuchung zu entsenden, wenn er bei Unfällen österreichischer Zivilluftfahrzeuge auf seinem Staatsgebiet einen österreichischen Beobachter zur Unfallsuntersuchung zuläßt. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

IX. Teil: Behörden und besondere Verfahrensvorschriften.

§ 139. Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat seinen Sitz in Wien. Es untersteht unmittelbar dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Sein örtlicher Wirkungsbereich umfaßt das ganze Bundesgebiet. Für das Verfahren gelten die Verwaltungs-Verfahrensgesetze.

§ 140. Oberbehörde und Instanzenzug.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist in den Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Verhältnis zum Landeshauptmann und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet.

(2) Gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ist in den Fällen der §§ 9, 126, 128, 129 und 133 eine Berufung nicht zulässig.

§ 141. Aufsicht.

(1) Zivilluftfahrerschulen, Zivillflugplätze und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Bewilligung des Betriebes zuständig ist (Aufsichtsbehörde).

(2) Unternehmer von Zivilluftfahrerschulen, Halter von Zivillflugplätzen und Luftverkehrsunternehmen haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die verantwortlichen Organe.

(3) Die Aufsichtsbehörde hat den in Abs. 2, erster Satz, bezeichneten Personen die Durchführung jener Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind.

(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von Kapitalgesellschaften, die Zivilluftfahrerschulen, Zivillflugplätze oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluß der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen.

(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlun-

gen und Aufsichtsratssitzungen einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind.

(6) Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 104 des Gesetzes vom 6. März 1906, RGBl. Nr. 58, über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sinngemäß.

§ 142. Dienstnehmerschutz.

(1) Der Wirkungskreis, die Aufgaben und die Befugnisse der mit der Wahrnehmung des Dienstnehmerschutzes betrauten Behörden werden durch die Vorschriften dieses Bundesgesetzes nicht berührt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung die Vorschriften, die zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer der in § 141, Abs. 2, erster Satz, genannten Personen erforderlich sind, durch Verordnung zu erlassen.

§ 143. Zivilluftfahrtbeirat; Mitglieder desselben.

(1) Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat zu seiner Beratung in Angelegenheiten der Zivilluftfahrt ein aus zwölf stimmberechtigten Mitgliedern bestehendes Kollegium von Sachverständigen, den Zivilluftfahrtbeirat, zu bestellen. Er ist vor allem berufen, zu den die Zivilluftfahrt berührenden Entwürfen von Gesetzen und Verordnungen Gutachten abzugeben.

(2) Bei der Bestellung dieser Sachverständigen sind das Kräfteverhältnis und die Vorschläge der im Nationalrat vertretenen politischen Parteien zu berücksichtigen. Für jedes Mitglied ist nach den gleichen Grundsätzen ein Ersatzmitglied zu bestellen.

(3) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder müssen österreichische Staatsbürger sein. Sie sind jeweils für die Dauer einer Gesetzgebungsperiode des Nationalrates zu bestellen.

(4) Die Beiratsmitglieder haben Anspruch auf Vergütung der durch die Teilnahme an den Sitzungen des Beirates verursachten Fahrtauslagen und Aufenthaltskosten sowie auf Ersatz eines allfälligen Verdienstentganges.

(5) Für die Höhe und die Voraussetzungen der zu leistenden Vergütungen sind die für Geschworne und Schöffen geltenden Bestimmungen maßgebend.

(6) Vorsitzender des Zivilluftfahrtbeirates ist der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Er kann mit seiner Vertretung einen Beamten seines Ministeriums betrauen.

(7) Der Vorsitzende des Zivilluftfahrtbeirates kann im Bedarfsfalle auch andere Fachleute als nichtstimmberichtigte Mitglieder zur Mitarbeit heranziehen.

(8) Zur Erleichterung der Arbeit des Zivilluftfahrtbeirates können Ausschüsse gebildet werden.

(9) Mitglieder und Ersatzmitglieder des Zivilluftfahrtbeirates sind vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ihres Amtes zu entheben, wenn sie ihre Amtspflichten in schwerwiegender Weise verletzen.

§ 144. Sitzungen des Zivilluftfahrtbeirates.

(1) Der Zivilluftfahrtbeirat ist vom Vorsitzenden mindestens einmal in jedem Kalendervierteljahr sowie außerdem dann einzuberufen, wenn dies die Hälfte der Beiratsmitglieder schriftlich verlangt. Die Beiratsmitglieder sind unter Bekanntgabe der Tagesordnung rechtzeitig einzuberufen.

(2) Die Sitzungen des Zivilluftfahrtbeirates sind nicht öffentlich. Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Beiratsmitglieder anlässlich ihrer Bestellung und jedes Ersatzmitglied vor seiner erstmaligen Teilnahme an einer Sitzung mit Handschlag zu verpflichten, über die im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit im Zivilluftfahrtbeirat zu ihrer Kenntnis gelangten Angelegenheiten Stillschweigen zu bewahren.

(3) Die Beschlüsse des Zivilluftfahrtbeirates werden mit Zweidrittelmehrheit gefaßt, wobei der Vorsitzende oder sein Vertreter nicht mitstimmt.

§ 145. Einsatzflüge.

(1) Für Militärluftfahrzeuge im Einsatz

- a) gemäß § 2 Abs. 1 lit. b des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, oder
- b) gegen Luftfahrzeuge, welche die österreichische Lufthoheit verletzen,

und für Zivilluftfahrzeuge des Bundes, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingesetzt sind, gelten die Bestimmungen betreffend überwachte Lufträume (§ 3), Luftraumbeschränkungen (§ 4), Außenlandungen und Außenabflüge (§ 9), die Zivilflugplatz-Betriebsordnung (§ 74 Abs. 1) und die Luftverkehrsregeln (§ 124) nicht.

(2) Über den Einflug von Zivilluftfahrzeugen im Sinne des Abs. 1 in Luftraumbeschränkungsgebiete, die gemäß § 5 Abs. 4 zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder zur Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, bei Gefahr im Verzuge festgelegt werden, hat das Bundesministerium für Inneres das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen.

(3) Einsatzflüge gemäß Abs. 1 sind von jener Dienststelle, die den Einsatz angeordnet hat, unverzüglich der nächstgelegenen Flugsicherungsstelle (§ 120 Abs. 1) unter Angabe des wahrscheinlichen Flugbereiches anzuzeigen.

X. Teil: Strafbestimmungen.

§ 146. Ahndung von Zuwiderhandlungen.

(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Schilling oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden.

(2) Auf Zuwiderhandlungen, die von Angehörigen des Bundesheeres in Ausübung des Dienstes begangen werden, findet Abs. 1 keine Anwendung.

§ 147. Verzeichnis der Bestrafungen.

(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen.

(2) Die Bezirksverwaltungsbehörde hat alle von ihr selbst oder von der ihr in Strafsachen instanzmäßig übergeordneten Behörde nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und des Strafausmaßes dem Bundesamt für Zivilluftfahrt mitzuteilen.

XI. Teil: Schluß- und Übergangsbestimmungen.

§ 148. Inkrafttreten.

Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1958 in Kraft.

§ 149. Bestehende Berechtigungen.

(1) Bestehende Berechtigungen, die auf Grund früherer, die Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes regelnder gesetzlicher Vorschriften erteilt wurden, erlöschen, sofern Abs. 3 und § 150 Abs. 1 nichts anderes bestimmen, sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes. Bis dahin sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf solche Berechtigungen anzuwenden.

(2) Der Inhaber einer in Abs. 1 bezeichneten Berechtigung hat einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer inhaltlich gleichlautenden Berechtigung nach den Bestimmungen dieses Bundes-

gesetzes; wenn er einen diesbezüglichen Antrag bis zu dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt bei der für die Erteilung der Berechtigung zuständigen Behörde einbringt.

(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 eingebracht, so erlischt die in Abs. 1 bezeichnete Berechtigung mit der Erteilung der Berechtigung gemäß Abs. 2.

(4) Schriften und Amtshandlungen zur Durchführung des Abs. 2 unterliegen keiner bundesrechtlich geregelten öffentlichen Abgabe.

§ 150. Zwischenstaatlicher Luftverkehr.

(1) Betriebsrechte, die ausländischen Luftbeförderungsunternehmen auf Grund zwischenstaatlicher Luftverkehrsabkommen erteilt wurden, bleiben unberührt. Im übrigen sind jedoch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf solche Betriebsrechte anzuwenden.

(2) Die der Bundesregierung durch zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen eingeräumten Befugnisse, insbesondere die Befugnis, österreichische Luftbeförderungsunternehmen für den Betrieb der in solchen Abkommen vorgesehenen zwischenstaatlichen Fluglinien namhaft zu machen, bleiben unberührt.

§ 151. Haftpflicht.

(1) Die bisherigen, die Haftpflicht und die Verpflichtung zum Abschluß von Haftpflicht- und Unfallversicherungen in der Luftfahrt regelnden gesetzlichen Vorschriften bleiben, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, unberührt. An die Stelle der darin genannten Reichsmarkbeträge treten Schillingbeträge im Ausmaß des Sechsfachen der Reichsmarkbeträge.

(2) Besteht auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund desselben zu erlassenden Verordnungen oder Bescheide die Verpflichtung zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung, so darf die Tätigkeit, auf die sich die Versicherung bezieht, insoweit nicht ausgeübt werden, als die Haftpflichtversicherung nicht in Kraft ist.

§ 152. Außerkrafttreten bisheriger Rechtsvorschriften.

(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, insbesondere:

- 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,

- 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“,

- 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.

(2) Die Bestimmungen des Staatsvertrages, betreffend die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich, BGBl. Nr. 152/1955, bleiben unberührt.

§ 153. Vollziehung.

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind, soweit in ihm nichts anderes bestimmt ist, für den Bereich der Zivilluftfahrt das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und für den Bereich der Militärluftfahrt das Bundesministerium für Landesverteidigung betraut.

(2) Mit der Vollziehung der zivilrechtlichen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Justiz betraut.

(3) Mit der Vollziehung des § 151 Abs. 1 und der in dieser Bestimmung bezeichneten gesetzlichen Vorschriften ist, soweit hievon die Zivilluftfahrt betroffen wird und sich aus Abs. 2 nichts anderes ergibt, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen betraut.

(4) Mit der Vollziehung des § 145 ist, soweit es sich um den Einsatz von Zivilluftfahrzeugen des Bundes handelt, das Bundesministerium für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft betraut. Mit der Vollziehung des § 145 Abs. 2 ist das Bundesministerium für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung betraut.

Inhaltsübersicht zum Entwurf eines Luftfahrtgesetzes.

I. Teil: Allgemeine Bestimmungen.

- § 1. Zivilluftfahrt und Militärluftfahrt.
- § 2. Freiheit des Luftraumes.
- § 3. Überwachte Lufträume.
- § 4. Luftraumbeschränkungen.
- § 5. Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungen.
- § 6. Kundmachung von Luftraumbeschränkungen.
- § 7. Übungsbereiche und Erprobungsbereiche.
- § 8. Überfliegen der Bundesgrenze.
- § 9. Außenlandungen und Außenabflüge.
- § 10. Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge.

II. Teil: Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät.

A. Luftfahrzeuge.

- § 11. Begriffsbestimmung.
- § 12. Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge.
- § 13. Zulassung von Zivilluftfahrzeugen.
- § 14. Voraussetzungen für die Zulassung von Zivilluftfahrzeugen.
- § 15. Staatszugehörigkeit.
- § 16. Luftfahrzeugregister.
- § 17. Lufttüchtigkeit.
- § 18. Bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen.
- § 19. Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen.
- § 20. Zwischenbewilligung für Zivilluftfahrzeuge.
- § 21. Bau, Überprüfung und Ausrüstung von Luftfahrzeugen.

B. Luftfahrtgerät.

- § 22. Begriffsbestimmung.
- § 23. Ziviles Luftfahrtgerät.
- § 24. Militärisches Luftfahrtgerät.

III. Teil: Luftfahrtpersonal.

A. Ziviles Luftfahrtpersonal.

- § 25. Begriffsbestimmung.
- § 26. Zivilluftfahrt-Personalausweis.
- § 27. Zivilluftfahrer.
- § 28. Sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal.
- § 29. Arten und Gültigkeitsdauer der Zivilluftfahrerscheine.
- § 30. Voraussetzungen für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines.
- § 31. Mindestalter.
- § 32. Verlässlichkeit.
- § 33. Tauglichkeit.
- § 34. Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung.
- § 35. Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen.
- § 36. Bestellung der Prüfer.

- § 37. Zivilluftfahrer-Prüfordnung.
- § 38. Prüfungstaxen und Prüfervergütungen.
- § 39. Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine.
- § 40. Widerruf und Untersagung.
- § 41. Einholung eines Gutachtens.

B. Zivilluftfahrerschulen.

- § 42. Ausbildungsbewilligung.
- § 43. Voraussetzungen der Ausbildungsbewilligung.
- § 44. Betriebsaufnahmebewilligung.
- § 45. Untersagung des Ausbildungsbetriebes.
- § 46. Widerruf der Ausbildungsbewilligung.
- § 47. Zivilluglehrer.
- § 48. Voraussetzungen der Ausstellung eines Zivilluglehrerdiploms.
- § 49. Nachweis der praktischen Betätigung.
- § 50. Fachliche Befähigung, Zivilluglehrerprüfung.
- § 51. Zulassung zur praktischen Ausbildung.
- § 52. Übungs- und Prüfungsflüge.

C. Militärisches Luftfahrtpersonal.

- § 53. Begriffsbestimmung.
- § 54. Militärluftfahrer.
- § 55. Sonstiges militärisches Luftfahrtpersonal.
- § 56. Militärluftfahrt-Personalausweis.
- § 57. Arten, Gültigkeitsdauer und Voraussetzungen der Ausstellung von Militärluftfahrt-Personalausweisen.

IV. Teil: Flugplätze.

A. Gemeinsame Bestimmungen.

- § 58. Flugplätze.
- § 59. Bodeneinrichtungen.
- § 60. Zivillugplätze und Militärlugplätze.
- § 61. Benützung von Zivillugplätzen für Zwecke der Militärluftfahrt.
- § 62. Benützung von Militärlugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt.

B. Zivillugplätze.

- § 63. Öffentliche und Privatflugplätze.
- § 64. Flughäfen.
- § 65. Flugfelder.
- § 66. Zivillugplatz-Verordnung.
- § 67. Vorarbeiten für Zivillugplätze.
- § 68. Zivillugplatz-Bewilligung.
- § 69. Antrag auf Erteilung der Zivillugplatz-Bewilligung.
- § 70. Prüfung des Vorhabens.
- § 71. Voraussetzungen der Zivillugplatz-Bewilligung.
- § 72. Bescheid über die Zivillugplatz-Bewilligung.
- § 73. Betriebsaufnahmebewilligung.
- § 74. Zivillugplatz-Betriebsordnung und Zivillugplatz-Benützungsbedingungen.

- § 75. Betrieb von Zivilflugplätzen.
- § 76. Untersagung des Zivilflugplatzbetriebes.
- § 77. Widerruf der Zivilflugplatz-Bewilligung.
- § 78. Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen.
- § 79. Voraussetzungen der Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen.
- § 80. Abbruch ziviler Bodeneinrichtungen.

C. Militärflugplätze.

- § 81. Vorarbeiten für Militärflugplätze.
- § 82. Errichtung, Umgestaltung und Auflassung von Militärflugplätzen.
- § 83. Einwendungen gegen die beabsichtigte Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes.
- § 84. Errichtung und Abänderung militärischer Bodeneinrichtungen.

V. Teil: Luftfahrthindernisse.

- § 85. Begriffsbestimmung.
- § 86. Sicherheitszonen.
- § 87. Sicherheitszonen-Verordnung.
- § 88. Sicherheitszonenplan.
- § 89. Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung.
- § 90. Ersichtlichmachung im Grundbuch.
- § 91. Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen.
- § 92. Ausnahmegewilligungen.
- § 93. Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmegewilligung.
- § 94. Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung.
- § 95. Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen.
- § 96. Beseitigungspflicht.

VI. Teil: Enteignung für Zwecke der Luftfahrt.

- § 97. Enteignungsrecht.
- § 98. Enteignungswerber.
- § 99. Sinngemäße Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954.
- § 100. Zusammentreffen mit anderen Enteignungsrechten.

VII. Teil: Luftverkehrsunternehmen.

- § 101. Begriffsbestimmung.

A. Luftbeförderungsunternehmen.

- § 102. Arten der Luftbeförderungsunternehmen.
- § 103. Beförderungsbewilligung.
- § 104. Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung.
- § 105. Prüfung des Vorhabens.
- § 106. Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung.
- § 107. Bescheid über die Beförderungsbewilligung.
- § 108. Betriebsaufnahmegewilligung.
- § 109. Untersagung der Ausübung des Beförderungsbetriebes.
- § 110. Widerruf der Beförderungsbewilligung.
- § 111. Fluglinienbewilligung.
- § 112. Widerruf der Fluglinienbewilligung.
- § 113. Betriebspflicht im Fluglinienverkehr.
- § 114. Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen.
- § 115. Beförderung von Postsendungen.

B. Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen.

- § 116. Vermietungsbewilligung.
- § 117. Voraussetzungen für die Erteilung der Vermietungsbewilligung.
- § 118. Widerruf der Vermietungsbewilligung.

VIII. Teil: Sicherung der Luftfahrt.

A. Flugsicherung.

- § 119. Begriff der Flugsicherung.
- § 120. Wahrnehmung der Flugsicherung.
- § 121. Bereich der Flugsicherung.
- § 122. Flugsicherungsanlagen.
- § 123. Vorarbeiten für Flugsicherungsanlagen.

B. Verhalten im Luftverkehr.

- § 124. Luftverkehrsregeln.
- § 125. Verantwortlicher Pilot.
- § 126. Zivile Luftfahrtveranstaltungen.
- § 127. Militärische Luftfahrtveranstaltungen.
- § 128. Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen.
- § 129. Modellflüge.
- § 130. Luftbildaufnahmen.

C. Betrieb von Zivilluftfahrzeugen.

- § 131. Betriebsvorschriften.
- § 132. Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen.
- § 133. Abwerfen von Sachen.
- § 134. Beförderungsvorschriften.

D. Untersuchung von Unfällen im zivilen Luftverkehr.

- § 135. Such- und Rettungsmaßnahmen.
- § 136. Meldepflicht.
- § 137. Flugunfallskommission.
- § 138. Zulassung ausländischer Beobachter.

IX. Teil: Behörden und besondere Verfahrensvorschriften.

- § 139. Bundesamt für Zivilluftfahrt.
- § 140. Oberbehörde und Instanzenzug.
- § 141. Aufsicht.
- § 142. Dienstnehmerschutz.
- § 143. Zivilluftfahrtbeirat; Mitglieder desselben.
- § 144. Sitzungen des Zivilluftfahrtbeirates.
- § 145. Einsatzflüge.

X. Teil: Strafbestimmungen.

- § 146. Ahndung von Zuwiderhandlungen.
- § 147. Verzeichnis der Bestrafungen.

XI. Teil: Schluß- und Übergangsbestimmungen.

- § 148. Inkrafttreten.
- § 149. Bestehende Berechtigungen.
- § 150. Zwischenstaatlicher Luftverkehr.
- § 151. Haftpflicht.
- § 152. Außerkrafttreten bisheriger Rechtsvorschriften.
- § 153. Vollziehung.

Erläuternde Bemerkungen.

A. Allgemeines.

1. Einleitende Bemerkungen.

Die am 13. März 1938 in Geltung gestandenen, die Angelegenheiten der Luftfahrt betreffenden Rechtsvorschriften wurden mit der Verordnung über die Einführung Deutschen Luftrechts im Lande Österreich vom 1. April 1938, Deutsches RGBl. I S. 355, aufgehoben und durch das Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S. 353, die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S. 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März, 12. Juli und 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S. 432, 815 und 1387 sowie durch die Verordnung für den Reichswetterdienst vom 6. April 1934, Deutsches RGBl. I S. 301, ersetzt. Diese Rechtsvorschriften in der Fassung später ergangener Abänderungen sowie alle anderen Vorschriften, die zur Zeit der deutschen Besetzung erlassen wurden, sind durch § 2 des Rechtsüberleitungsgesetzes vom 1. Mai 1945, StGBI. Nr. 6/1945, als österreichische Rechtsvorschriften vorläufig in Geltung gesetzt worden. Infolge des Verbotes der Ausübung der Luftfahrt in Österreich durch den Alliierten Rat blieben sie zunächst ohne praktische Bedeutung.

Die allmähliche Lockerung des alliierten Verbotes, insbesondere die Gestattung des motorlosen Segelfluges, machte es notwendig, die Angelegenheiten der Luftfahrt einschließlich der Flugsicherung und des ihr dienenden Wetterdienstes aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau auf das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu übertragen. Diese Angelegenheiten waren zwar tatsächlich auch schon vorher durch das inzwischen geschaffene Amt für Zivilluftfahrt des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe wahrgenommen worden. Es war jedoch damals noch nicht möglich gewesen, diese Zuständigkeit gesetzlich zu verankern, da der Alliierte Rat jeder gesetzlichen

Regelung von Luftfahrtangelegenheiten ablehnend gegenüberstand. Erst das Bundesgesetz vom 22. November 1950, BGBl. Nr. 244, schuf die gesetzliche Grundlage zur Besorgung der Angelegenheiten der Luftfahrt durch das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe. Der Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe richtete sich in den genannten Angelegenheiten faktisch nach den jeweiligen Anordnungen des Alliierten Rates. Er erweiterte sich in demselben Maße, als sich die alliierten Beschränkungsmaßnahmen lockerten. Seit dem Wegfall des Kontrollregimes umfaßte der Wirkungskreis des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe (Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft) sämtliche Angelegenheiten der Luftfahrt. Durch das Bundesgesetz vom 22. Juni 1955, BGBl. Nr. 142, wurden die Angelegenheiten der militärischen Luftfahrt auf das Bundeskanzleramt und durch das Bundesgesetz vom 14. Juli 1956, BGBl. Nr. 134, auf das Bundesministerium für Landesverteidigung übertragen.

Nach dem Inkrafttreten des österreichischen Staatsvertrages konnte Österreich seine Lufthoheit wieder voll ausüben. Damit ist die Möglichkeit gegeben, eine der vollen Souveränität Österreichs entsprechende gesetzliche Regelung des Luftfahrtwesens und zwar sowohl hinsichtlich der Zivilluftfahrt als auch hinsichtlich der Militärluftfahrt zu treffen. Die für die Luftfahrt geltenden ehemals reichsrechtlichen Vorschriften stehen vielfach mit der österreichischen Rechtsordnung und dem österreichischen Behördenaufbau in Widerspruch. Sie entsprechen nicht mehr den Anforderungen des modernen Luftverkehrs und sind vielfach auch nicht mit den aus internationalen Verträgen erwachsenden Verpflichtungen in Einklang zu bringen. Es ist daher notwendig, die Angelegenheiten der Luftfahrt auf eine neue gesetzliche Grundlage zu stellen. Dem soll durch den vorliegenden Gesetzentwurf Rechnung getragen werden.

Gemäß Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 B.-VG. ist das Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache. Wie der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 6. Dezember 1955, Zl. KII-I/55-19 ausführte, bedeutet dies keine Einschränkung etwa in dem Sinne, daß nur ein Teil des Luftfahrtwesens, nämlich das Verkehrswesen, der Kompetenz des Bundes angehört. Es ist vielmehr das gesamte Luftfahrtwesen als ein Teil des Verkehrswesens gemeint. Im gleichen Erkenntnis verweist der Verfassungsgerichtshof auf sein Erkenntnis Slg. 2192, in dem ausgesprochen wurde, daß durch den Gebrauch des Wortes „Wesen“ das gesamte betreffende Verwaltungsgebiet aus der Länderkompetenz herausgehoben wird und in Zweifelsfällen daher ein Kompetenztatbestand, der vom Bundesverfassungsgesetz auf diese Art bezeichnet wird, umfassend auszulegen ist.

Der vorliegende Gesetzentwurf trägt dieser Auffassung des Verfassungsgerichtshofes Rechnung und regelt das Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt in dem Sinne, daß von der Regelung das gesamte Luftfahrtwesen erfaßt wird.

Das durch das Rechtsüberleitungsgesetz, StGBI. Nr. 6/1945, rezipierte deutsche Luftrecht gilt gemäß § 113 der Verordnung über Luftverkehr, Deutsches RGBl. 1936, I S. 659, auch für die militärische Luftfahrt. Auch für diesen Verwaltungszweig muß eine gesetzliche Neuregelung geschaffen werden. Dieser Notwendigkeit trägt der gegenwärtige Gesetzentwurf ebenfalls Rechnung.

Im Gesetzentwurf wurden sowohl die in Österreich selbst gewonnenen Erfahrungen als auch die Erfahrungen anderer Staaten berücksichtigt. Österreich ist dem Abkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt im Jahre 1948 beigetreten (BGBl. Nr. 97/1949). Der Gesetzentwurf mußte daher auf die Bestimmungen dieses Abkommens sowie auf die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Österreich nunmehr angehört, beschlossenen Normen und Empfehlungen Bedacht nehmen.

Von einer ausdrücklichen Aufnahme der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen des österreichischen Staatsvertrages in den Text des vorliegenden Entwurfes wurde abgesehen. Diese Bestimmungen sind bereits unmittelbar anzuwendendes Recht. Ihre Aufnahme in den Text des vorliegenden Entwurfes hätte daher bloß deklaratorische Bedeutung. Der vorliegende Entwurf wurde auf Grund von Vorentwürfen ausgearbeitet, die allen Bundesministerien, Ämtern der Landesregierungen und den gesetzlichen Interessenvertretungen zur Stellungnahme zugegangen sind. Die eingelangten Äußerungen wurden, soweit dies unter Berücksichtigung der oben

dargelegten Grundsätze möglich war, restlos verwertet.

Eine zusätzliche finanzielle Belastung des Bundes würde sich durch die vorgeschlagene Regelung nicht ergeben. Hiebei muß naturgemäß von jenen Belastungen abgesehen werden, die sich in Zukunft etwa aus einem weiteren Anwachsen der Agenden infolge der raschen Entwicklung der Luftfahrt ergeben könnten.

2. Grundsätze des Behördenaufbaues.

a) Zivilluftfahrt.

Derzeit stehen dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf dem Gebiete der Luftfahrtverwaltung keine Unterbehörden zur Verfügung. Ein großer Teil der zu erledigenden Aufgaben ist jedoch seinem Wesen nach typisch erstinstanzlicher Art, sodaß die Schaffung eines Instanzenzuges unbedingt erforderlich erscheint.

Nach der jetzigen Regelung kommt als „Rechtsmittelinstanz“ für Luftfahrtsachen nur der Verwaltungsgerichtshof in Betracht. Dies entspricht jedoch nicht dem Wesen der österreichischen Verwaltungsgerichtsbarkeit, denn die Verwaltungsgerichtshofbeschwerde ist grundsätzlich nur als außerordentliches Rechtsmittel gedacht. Außerdem führt das jetzige System zu einer Häufung von Kompetenzen beim Bundesministerium, die im Interesse einer klaren und übersichtlichen Trennung der Verantwortlichkeiten unbedingt vermieden werden muß.

Bei der Prüfung der Frage, welche organisatorische Gliederung der österreichischen Luftfahrtverwaltung sowohl den rechtsstaatlichen Grundsätzen entspricht als auch möglichst einfach, klar, übersichtlich und personalsparend ist, muß von folgenden Erwägungen ausgegangen werden:

Gemäß Artikel 102 Abs. 2 B.-VG. gehört das Verkehrswesen zu jenen Angelegenheiten, die in unmittelbarer Bundesverwaltung besorgt werden können. Dennoch werden, entsprechend dem Grundsatz der Einheit der Verwaltung, im Entwurf die Landeshauptmänner in mittelbarer Bundesverwaltung herangezogen, soweit sich dies mit den Interessen einer möglichst arbeits- und personalsparenden Verwaltung vereinbaren läßt (Bewilligung von Flugfeldern, Bodeneinrichtungen, Luftfahrthindernissen, Außenlandungen und Außenabflügen, von Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen, Luftfahrtveranstaltungen, Steiglassen von Drachen und Fesselballonen, Abwerfen von Sachen sowie Enteignungen für Zwecke der Luftfahrt). Die Heranziehung der Bezirksverwaltungsbehörden kommt, wie sich aus dem Wesen der zu regelnden Materie ergibt, nur für die Ahndung der Verwaltungsübertretungen in Betracht.

Die ausschließliche Inanspruchnahme der mittelbaren Bundesverwaltung könnte allerdings

eine zweckmäßige Verwaltung aller Angelegenheiten der Luftfahrt nicht gewährleisten. Von allen Verkehrsweisen ist die Luftfahrt der raumgreifendste. Der Anteil der internationalen und insbesondere der interkontinentalen Verkehrsverbindungen am Gesamtverkehr ist bei der Luftfahrt weit größer als bei der Eisenbahn oder bei der Schifffahrt. Der innerösterreichische Luftverkehr tritt demgegenüber stark zurück. Auch er aber greift über die Grenzen der einzelnen Bundesländer in den meisten Fällen hinaus. Die Zulassung eines Luftfahrzeuges oder die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines ist weit mehr für das ganze Bundesgebiet und über seine Grenzen hinaus von Bedeutung als zum Beispiel die Zulassung eines Kraftfahrzeuges oder die Erteilung eines Kraftfahrerscheines. Es ist daher in Luftfahrtsachen eine einheitliche Handhabung der Bestimmungen weitaus notwendiger als auf anderen Rechtsgebieten. Auch die Mitgliedschaft Österreichs bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation läßt eine derartige einheitliche Führung zumindestens gewisser Agenden notwendig erscheinen. Auch die Tatsache, daß die Luftfahrt wie kein zweites Gebiet der Technik — die Nutzung der Atomenergie vielleicht ausgenommen — in einer sehr raschen Fortentwicklung begriffen ist, zwingt geradezu zu einer möglichststen Konzentrierung der Verwaltungsagenden.

All dies führt dazu, daß neben der mittelbaren Bundesverwaltung auch eine zentrale, für das ganze Bundesgebiet zuständige Unterbehörde geschaffen werden muß, die zweckmäßigerweise als „Bundesamt für Zivilluftfahrt“ zu bezeichnen wäre. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß auch andere föderativ organisierte Staaten, die Österreich an Größe um ein Vielfaches übertreffen, wie zum Beispiel die Bundesrepublik Deutschland, eine zentrale Luftfahrt-Unterbehörde für das ganze Bundesgebiet errichtet haben. Auch in der extrem föderalistischen Schweiz besteht, den zwingenden Bedürfnissen der Luftfahrt entsprechend, ein zentrales „Eidgenössisches Luftamt“. Den Kantonen ist auf dem Gebiete der Luftfahrtverwaltung keine Zuständigkeit eingeräumt.

Nach dem vorliegenden Entwurf sollen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt — im Gegensatz zum Landeshauptmann — alle überregionalen hoheitsrechtlichen Aufgaben übertragen werden, die besondere flugtechnische und flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzen. Auch die Flugsicherung muß zentral besorgt werden, weil sie sich infolge ihres internationalen Charakters keineswegs bundesländerweise abgrenzen läßt. Daß nicht beabsichtigt ist, den Flugsicherungsdienst, welcher derzeit 117 Beamte und 96 Vertragsbedienstete umfaßt, im Ministerialdienst zu belassen, ergibt sich auch aus der Schaffung eines eigenen Dienstzweiges „Flugsicherungsdienst“ im Rahmen der

Dienstzweigverordnung (Fünfte Novelle, BGBl. Nr. 1/1955).

Die Schaffung eines Bundesamtes für Zivilluftfahrt würde gegenüber der derzeitigen Regelung (Erledigung aller Agenden durch das Ministerium) zu keiner Personalvermehrung des Bundes führen, insbesondere deshalb, weil zahlreiche Agenden dem Landeshauptmann übertragen werden. Keineswegs wäre damit eine Doppelgleisigkeit der Verwaltung verbunden. Würde man aber, was aus den oben angeführten Gründen sachlich nicht zu vertreten wäre, diese Agenden dennoch in mittelbarer Bundesverwaltung besorgen lassen, so würde dies, im ganzen gesehen, zweifellos zu einer sehr beträchtlichen Personalvermehrung führen. Die Ämter der Landesregierungen müßten für diese neuen Agenden zusätzlich Personal einstellen und einschulen, ohne daß im Hinblick auf die Kleinheit der Verwaltungsbereiche die Gewähr für eine volle Auslastung dieser Beamten bestünde. Die beiliegende Übersicht über die Anzahl der von 1950 bis 1956 ausgestellten Zivilluftfahrerscheine zeigt, daß die Aufteilung dieser Agende auf die Landeshauptmänner den Grundsätzen der Verwaltungsökonomie widersprechen würde.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft soll nach der vorgeschlagenen Regelung nur jene Aufgaben behalten, die bei jeder Materie dem Ministerium vorbehalten sind, also vor allem die Erlassung von durchführenden Rechtsverordnungen. Individuelle Verwaltungsakte soll das Ministerium nur hinsichtlich der Flughäfen und der Luftbeförderungsunternehmen setzen. In beiden Fällen handelt es sich zahlenmäßig um sehr wenige Fälle, bei denen es jedoch meistens um die Beurteilung juristisch komplizierter Sachverhalte geht.

b) Militärluftfahrt.

Im Entwurf wurde darauf Bedacht genommen, daß die einheitliche Behandlung der militärischen Luftfahrtangelegenheiten ein unumgängliches Gebot der Landesverteidigung ist und daß diesem Gebot nur Rechnung getragen werden kann, wenn die Angelegenheiten der militärischen Luftfahrt von einer einzigen Stelle, nämlich vom Bundesministerium für Landesverteidigung, besorgt werden.

B. Besonderer Teil.

Zum I. Teil: Allgemeine Bestimmungen.

Zu § 1 (Zivilluftfahrt und Militärluftfahrt): Durch den Gesetzentwurf soll sowohl die Zivilluftfahrt als auch die Militärluftfahrt auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt werden. Die genaue Abgrenzung der beiden Verwaltungsbereiche voneinander ist vor allem deshalb notwendig, weil die Angelegenheiten der Zivilluftfahrt zum Bundesministerium für

Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und die Angelegenheiten der Militärluftfahrt zum Bundesministerium für Landesverteidigung ressortieren.

Zu § 2 (Freiheit des Luftraumes): Gemäß § 297 ABGB. ist der Luftraum als Zubehör zum Grund und Boden zu betrachten. Der dieser Bestimmung zugrunde liegende Eigentumsbegriff bedarf jedoch im Interesse des Luftverkehrs ebenso wie zum Beispiel im Interesse der Führung elektrischer Leistungen gewisser Einschränkungen. Dies soll durch § 2 zum Ausdruck gebracht werden. Diese Bestimmung besagt, daß die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Fluge keinen anderen Beschränkungen unterworfen sein soll als jenen, die sich auf dieses Gesetz gründen.

Zu § 3 (Überwachte Lufträume): Die Sicherheit des Luftverkehrs erfordert es, daß bestimmte Lufträume flugsicherungsmäßig besonders überwacht werden. Die überwachten Lufträume gliedern sich im Sinne der Regelungen der ICAO in Kontrollbezirke und Kontrollzonen. Letztere liegen um Flughäfen, in deren Umgebung Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sind. Bei den Kontrollbezirken ist zwischen Luftstraßen und Nahverkehrsbezirken zu unterscheiden.

Zu § 4 (Luftraumbeschränkungen): Die Gliederung der Luftraumbeschränkungsgebiete in Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrengebiete entspricht der Terminologie der ICAO und trägt auch den Bedürfnissen der Militärluftfahrt Rechnung.

Unter Abs. 1 lit. b fallen nicht jene Beschränkungen, die in überwachten Lufträumen (§ 3) gelten.

Zu § 5 (Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungsgebieten): Erweist sich eine Luftraumbeschränkung etwa deshalb als notwendig, weil auf der Erde militärische Schießübungen stattfinden und das Befliegen des in Betracht kommenden Luftraumes mit Gefahren verbunden ist, so handelt es sich um eine Luftraumbeschränkung, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gemäß Abs. 1 lit. a vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzulegen ist. Ein Luftraumbeschränkungsgebiet gemäß Abs. 1 lit. b käme zum Beispiel für einen Kurort oder ein Krankenhaus in Betracht.

Zu § 6 (Kundmachung von Luftraumbeschränkungen): Da es sich bei Luftraumbeschränkungen vielfach um Maßnahmen handelt, die sofort kundgemacht und in Kraft gesetzt werden müssen, muß die Kundmachung abweichend

von den allgemeinen geltenden Vorschriften des Gesetzes über das Bundesgesetzblatt, BGBl. Nr. 33/1920, geregelt werden. Eine Verlautbarung im Bundesgesetzblatt oder im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ würde vielfach ihren Zweck nicht erfüllen, weil sie erst dann erfolgen könnte, wenn die Luftraumbeschränkung schon in Kraft stehen sollte oder nicht mehr notwendig ist. Verordnungen über Luftraumbeschränkungen sollen daher durch Anschlag gehörig kundgemacht werden. Für bloße Hinweise auf Gefahrengebiete ist diese Form der Kundmachung nicht erforderlich. Daneben werden die Luftfahrer auch noch in der in der internationalen Luftfahrt üblichen Weise, nämlich durch die von der ICAO vorgeschriebenen „Nachrichten für Luftfahrer (NOTAMS)“ und durch Mitteilung im Luftfahrt-Handbuch (AIP) verständigt.

Zu § 7 (Übungsbereiche und Erprobungsbereiche): Diese Bestimmung soll gewährleisten, daß insbesondere der Fluglinienverkehr und auch die Interessen der Bevölkerung möglichst wenig beeinträchtigt werden. Dichtbesiedelte Gebiete kommen daher als Übungsbereiche und Erprobungsbereiche grundsätzlich nicht in Betracht.

Zu § 8 (Überfliegen der Bundesgrenze): Diese Bestimmung soll im Falle eines Grenzüberfluges die grenzpolizeiliche und zollamtliche Abfertigung gewährleisten.

Zu § 9 (Außenlandungen und Außenabflüge): Abs. 2 sieht für die Außenlandungen und Außenabflüge eine Interessenabwägung vor.

Die Sicherheit der Person und des Eigentums bedingt, daß nach einer Notlandung der Außenabflug grundsätzlich nur mit Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erfolgen darf. Es könnte nämlich sein, daß das Gelände zum Abflug nicht geeignet ist oder das Luftfahrzeug durch die Notlandung beschädigt wurde. In solchen Fällen wird es dem Piloten nicht immer möglich sein, selbst zu beurteilen, ob der Außenabflug mit Gefahren verbunden ist.

Zu § 10 (Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge): Diese Bestimmung stellt insofern eine Ergänzung zu § 9 dar, als bestimmt wird, in welchen unvorhergesehenen Fällen Außenlandungen und Außenabflüge auch ohne das in § 9 vorgesehene Verfahren zulässig sind.

Der Mangel an Auftriebskraft (Ab. 1 lit. a) kommt bei „Luftfahrzeugen leichter als Luft“ in Betracht. Abs. 4 soll ermöglichen, daß ein Geschädigter seine Ersatzansprüche geltend machen kann.

Zum II. Teil: Luftfahrzeuge und Luftfahrtgeräte.**Zu § 11 (Begriffsbestimmung):**

Zu Abs. 1: Personen und Sachen müssen Objekt der Fortbewegung durch ein Luftfahrzeug sein. Bilden Sachen, zum Beispiel Sprengkörper, mit einem Flugkörper eine Einheit, so handelt es sich um keine Beförderung durch ein Luftfahrzeug.

Zu Abs. 3: Der bei Luftfahrzeugen leichter als Luft gebräuchliche Ausdruck „in Fahrt befindlich“ fällt unter den Ausdruck „Flug“ im Sinne dieses Gesetzesentwurfes.

Zu § 12 (Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge):

Zu Abs. 1 lit. c: Im Zweifelsfalle, ob die Zulassung in einem anderen Staat auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen als anerkannt gilt, wird durch Feststellungsbescheid entschieden werden müssen.

Zu Abs. 2: Für Militärluftfahrzeuge ist kein Zulassungsverfahren vorgesehen, da bei einem förmlichen Zulassungsverfahren das Bundesministerium für Landesverteidigung als Behörde zugleich auch die Interessen der Partei wahrzunehmen hätte.

Zu § 13 (Zulassung von Zivilluftfahrzeugen):
Es wurden seit 1945 bis 15. November 1957 in Österreich zugelassen:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Insgesamt
Starrflügel- flugzeuge						13	28	29	70
Hub- schrauber							3		3
Segel- flugzeuge	29	48	56	51	47	56	39	21	347
Freiballone							1		1
Fallschirme		2	26	9	13	38	33		121

Zu § 16 (Luftfahrzeugregister): Zur Führung eines Luftfahrzeugregisters sind Mitgliedstaaten der ICAO verpflichtet. Gemäß Art. 17 des genannten Abkommens besitzen die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind. Andere Rechtsfolgen als die der Staatszugehörigkeit sind mit der Eintragung in das Luftfahrzeugregister nicht verknüpft. Die Staatszugehörigkeit ist jedoch eine der Voraussetzungen für die Zulassung (§ 13). Die Registrierung ist kein Beweismittel für das Eigentumsrecht an einem Luftfahrzeug.

Die Bestimmung, daß das Luftfahrzeug in keinem anderen Staat registriert sein darf,

entspricht dem Art. 18 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944, BGBl. Nr. 97/1949. In der Regel wird sich die Behörde mit einer diesbezüglichen Erklärung des Zulassungswerbers begnügen können. Eine unrichtige Erklärung würde unter den Voraussetzungen des § 69 AVG. 1950 einen Grund für die Wiederaufnahme des Verfahrens darstellen.

Zu § 17 (Lufttüchtigkeit): Diese Definition der Lufttüchtigkeit deckt auch die nach den Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944, BGBl. Nr. 97/1949, an die Lufttüchtigkeit zu stellenden Anforderungen.

Zu § 18 (Bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen): Die bescheidmäßige Anerkennung einer ausländischen Zulassung kommt grundsätzlich nur dann in Betracht, wenn diese nicht bereits auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung (zum Beispiel der ICAO) als anerkannt gilt.

Zu § 19 (Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen): Diese Bestimmung gilt nur für bescheidmäßige Zulassungen und Anerkennungen. Da es im Falle des § 12 Abs. 1 lit. c keines Bescheides bedarf, ist § 19 auf diesen Fall nicht anwendbar.

Zu § 20 (Zwischenbewilligung für Luftfahrzeuge): Durch die Zwischenbewilligung sollen sogenannte Überführungsflüge von Luftfahrzeugen (zum Beispiel vom Herstellerwerk zu einem Flugplatz) und Erprobungsflüge neuer Flugzeugtypen ermöglicht werden. Ebenso sollen Flugzeuge, deren periodische Nachprüfung verabsäumt wurde, im Fluge überstellt werden können.

Zu § 21 (Bau, Überprüfung und Ausrüstung von Luftfahrzeugen): Auf diesem Gebiet ist Österreich als Mitgliedstaat der ICAO weitgehend an die internationalen Regelungen der ICAO gebunden.

Zu § 22 (Begriffsbestimmung): Als ein zum Betrieb eines Luftfahrzeuges bestimmtes, in das Luftfahrzeug nicht eingebautes Gerät kommt zum Beispiel ein Startgerät für Segelflugzeuge in Betracht. Ein Fesselballon ist ein Luftfahrtgerät, weil er zwar selbständig im Fluge verwendet werden kann, aber in mechanischer Verbindung mit der Erde steht und deshalb nicht Luftfahrzeug ist. Ein Drache kann deshalb nicht Luftfahrzeug sein, weil er ebenso wie ein Flugmodell nicht der Fortbewegung von Personen und Sachen dient.

Zu § 23 (Ziviles Luftfahrtgerät): Auf Grund dieser Bestimmung kann es Geräte geben, die unter den Begriff „Luftfahrtgerät“ eingeordnet werden können, ohne jedoch einer besonderen Zulassung zu bedürfen. Welches Luftfahrtgerät einer besonderen Zulassung unterworfen ist, wird durch Verordnung zu bestimmen sein.

Zu § 24 (Militärisches Luftfahrtgerät): Vergleiche die Erläuternden Bemerkungen zu § 12 über die Verwendung von Militärluftfahrzeugen.

Zum III. Teil: Luftfahrtpersonal.

Zu § 25 (Ziviles Luftfahrtpersonal): Aus dem Ausdruck „in der Zivilluftfahrt“ ergibt sich, daß Beamte, die Luftfahrtangelegenheiten behandeln, wie zum Beispiel Ministerialbeamte oder Flugsicherungsbeamte, nicht zum Luftfahrtpersonal gehören, da die genannten Beamten allenfalls für die Luftfahrt, nicht aber in der Luftfahrt tätig sind. Ferner ergibt sich aus dieser Bestimmung, daß Stewardessen ebenfalls nicht zum Luftfahrtpersonal im Sinne dieses Gesetzes zählen, weil ihre Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt nicht von Bedeutung ist und für ihre Tätigkeit auch nicht flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse maßgeblich sind.

Zu § 28 (Sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal): Wer zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal gehört, läßt sich gesetzlich nicht festlegen, zumal sich die Normen der ICAO auf diesem Gebiet häufig ändern. Es muß daher einer Verordnung überlassen bleiben, den Umfang dieses Personenkreises zu bestimmen. Zu diesem Personenkreis gehören zum Beispiel Flugdienstberater und Luftfahrzeugwarte. Wird die Tätigkeit, welche die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen würde, gewerbsmäßig ausgeübt, so gelten hiefür die einschlägigen gewerberechtlichen Vorschriften. Allerdings fehlt zurzeit eine Regelung des Luftfahrzeugmechaniker-gewerbes. In einer vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau in Aussicht genommenen Regelung wird jedoch vorgesehen werden, daß hinsichtlich der Voraussetzungen des Befähigungsnachweises eine Fühlungnahme mit der Zivilluftfahrtbehörde zu erfolgen hat, soweit dies erforderlich ist.

Zu § 29 (Arten und Gültigkeitsdauer der Zivil-Luftfahrerscheine): Da die Arten und die Gültigkeitsdauer der Zivil-Luftfahrerscheine sich nach den Normen der ICAO richten müssen, wäre es unzweckmäßig, diesbezügliche Bestimmungen in das Gesetz aufzunehmen. Es muß einer Verordnung überlassen bleiben,

das innerstaatliche Recht an die im zwischenstaatlichen Bereich übernommenen Verpflichtungen laufend anzupassen.

Zu § 30 (Voraussetzungen für die Erteilung eines Zivil-Luftfahrerscheines): Abs. 2 schafft die Möglichkeit, daß der Inhaber eines Militär-Luftfahrerscheines „ohne weiteres Ermittlungsverfahren“ einen entsprechenden Zivil-Luftfahrerschein erhält. Das Ermittlungsverfahren erstreckt sich lediglich auf die Überprüfung der Voraussetzungen für die Erlangung des Militär-Luftfahrerscheines und auf die Einholung der Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung. Ergibt sich auf Grund dieses eingeschränkten Ermittlungsverfahrens für das Bundesamt für Zivilluftfahrt keine Möglichkeit, den Zivil-Luftfahrerschein auszustellen, sei es deshalb, weil das Bundesministerium für Landesverteidigung einen Einwand erhoben hat oder weil die Voraussetzungen für die Erlangung des Militär-Luftfahrerscheines den Voraussetzungen für die Erlangung eines entsprechenden Zivil-Luftfahrerscheines nicht entsprechen, so hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt das weitere Ermittlungsverfahren hinsichtlich der Feststellung der Verlässlichkeit, der Tauglichkeit und der fachlichen Befähigung durchzuführen.

Zu § 33 (Tauglichkeit): Die in Abs. 2 vorgesehene Anzeigepflicht ermöglicht es, daß Inhabern von Luftfahrerscheinen, deren körperliche Tauglichkeit zum Führen eines Luftfahrzeuges nicht mehr gegeben ist, die Berechtigung gemäß § 40 widerrufen oder deren Ausübung untersagt werden kann.

Zu § 34 (Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrprüfung):

Zu Abs. 2: Die Zivilfluglehrer sind Sachverständige im Sinne des § 52 AVG. 1950. Auf sie finden die Bestimmungen über die Befähigung (§ 7 AVG. 1950) Anwendung.

Zu § 40 (Widerruf und Untersagung): Die Untersagung ist im Gegensatz zum Widerruf keine endgültige Entscheidung und berührt den Rechtsbestand der Erlaubnis nicht.

Zu § 42 (Ausbildungsbewilligung): Eine Ausbildung außerhalb einer Zivilluftfahrerschule, zum Beispiel aus Gefälligkeit, wird nicht als Ausbildung im Sinne dieses Bundesgesetzes anerkannt. Eine Änderung des bescheidmäßigen Umfanges stellt zum Beispiel die Errichtung einer Zweigniederlassung dar. Bei Verlegung der Betriebsstätte ist eine neue Bewilligung erforderlich.

Zu § 44 (Betriebsaufnahmebewilligung):

Zu Abs. 1: Wird der Bescheid nicht schriftlich erlassen, so kann das Bundesministerium

für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den Bescheid gemäß § 68 Abs. 4 lit. d AVG. 1950 als nichtig erklären. Das gleiche gilt auch für die Fälle der §§ 70 Abs. 3, 72 Abs. 3, 73 Abs. 1, 107 Abs. 1 und 108 Abs. 3.

Zu Abs. 2: Da der Bewilligungswerber Benützungsrechte auf einem Flugplatz nachzuweisen hat, ist es auch möglich, daß eine Zivilluftfahrerschule auf einem Militärflugplatz betrieben werden kann. Voraussetzung ist allerdings das Einverständnis des Bundesministeriums für Landesverteidigung.

Zu § 45 (Untersagung des Ausbildungsbetriebes): Die Untersagung der Ausübung des Ausbildungsbetriebes ist eine vorläufige Maßnahme, die auf den Rechtsbestand der Ausbildungsbewilligung ohne Einfluß ist.

Zu § 46 (Widerruf der Ausbildungsbewilligung): Der Widerruf der Ausbildungsbewilligung ist im Gegensatz zur Untersagung gemäß § 45 eine endgültige Entscheidung.

Zu § 48 (Voraussetzungen der Ausstellung eines Zivilluglehrerdiploms): Mit Rücksicht darauf, daß ein Zivilluglehrer eine besondere Verantwortung trägt, ist es notwendig, für die Erlangung eines Zivilluglehrerdiploms strenge Erfordernisse festzulegen.

Zu § 51 (Zulassung zur praktischen Ausbildung): Für eine bloß theoretische Ausbildung ist eine Erlaubnis nicht erforderlich.

Zu § 52 (Übungs- und Prüfungsflüge): Diese Bestimmung ermöglicht es, im Zuge der Ausbildung oder im Zuge einer Prüfung Streckenflüge durchzuführen, die über den Übungsbereich gemäß § 7 hinausgehen.

Durch Abs. 2 wird zum Ausdruck gebracht, daß den Zivilluglehrer bei Übungs- und Prüfungsflügen die Verantwortung eines Piloten trifft.

Zu C. Militärisches Luftfahrtpersonal: Im Bereiche der Militärflugfahrt ist ein behördliches Verfahren, das die Erteilung der Erlaubnis, sich als Angehöriger des Luftfahrtpersonals zu betätigen, zum Gegenstand hat, nicht vorgesehen. Die Ausbildung zum Militärflugfahrer sowie die Betätigung als solcher geschieht ausschließlich im Interesse der Landesverteidigung. Die Interessen des Einzelnen an der Ausbildung zum Luftfahrer treten hinter den Interessen der Landesverteidigung zurück.

Zum IV. Teil: Flugplätze.

Zu § 58 (Flugplätze):

Zu Abs. 1: Der Ausdruck „Flugplatz“ soll an die Stelle des in den bisher geltenden

deutschen Rechtsvorschriften gebrauchten Ausdruckes „Luftfahrtgelände“ treten. Auf die beiliegende Übersicht „Einteilung der Flugplätze nach dem Entwurf des Luftfahrtgesetzes“ wird verwiesen.

Zu Abs. 2: Durch Abs. 2 wird insbesondere klargestellt, daß die Bestimmungen des § 118 Wasserrechtsgesetz sowohl hinsichtlich der Zivil- und Militärflugplätze als auch hinsichtlich der auf diesen Flugplätzen befindlichen Bodeneinrichtungen und hinsichtlich aller Flugsicherungsanlagen unberührt bleiben.

Zu § 59 (Bodeneinrichtungen): Gaststätten, Friseurläden, Zeitungsstände u. dgl. sind weder Bodeneinrichtungen noch Hilfsbetriebe im Sinne des § 75.

Zu § 61 (Benützung von Zivillugplätzen für Zwecke der Militärflugfahrt):

Zu Abs. 2: Unter dem Ausdruck „ständige militärische Einrichtungen“ sind nicht nur ortsfeste Einrichtungen für die militärische Luftfahrt, sondern militärische Einrichtungen jeder Art zu verstehen, zum Beispiel auch Dienststellen, Munitionslager, Einrichtungen der Flugsicherung usw.

Zu Abs. 4: Als Zivillugplatzhalter sind sowohl Zivillugplatzunternehmer als auch jeder andere Inhaber einer Zivillugplatzbewilligung (zum Beispiel ein nicht auf Gewinn gerichteter Verein) anzusehen.

Zu § 63 (Öffentliche und Privatflugplätze): Im Gegensatz zum geltenden Recht ermöglicht es der Entwurf, daß auch andere Flugplätze als Flughäfen öffentlich sein können. Öffentliche Flugplätze können nach den Bestimmungen der ICAO von ausländischen Zivilluftfahrzeugen, sofern sie keine Staatsluftfahrzeuge sind, unter den gleichen Bedingungen benützt werden wie von inländischen Zivilluftfahrzeugen.

Zu § 65 (Flugfelder): Ein Flugfeld kann sowohl als Segelflugfeld als auch als Motorflugfeld bewilligt werden. Auch eine Wasseroberfläche kann Flugfeld sein.

Zu § 66 (Zivillugplatz-Verordnung): Bei der Erlassung der Verordnung werden auch die für alle Mitgliedstaaten maßgeblichen Normen und Empfehlungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 zu berücksichtigen sein.

Zu § 68 (Zivillugplatz-Bewilligung): Die Zivillugplatz-Bewilligung berechtigt dazu, einen Flugplatz zu betreiben. Sie schließt die Bewilligung der Errichtung und des Betriebes der auf einem Flugplatz befindlichen Bodeneinrichtungen nicht in sich.

Zu § 70 (Prüfung des Vorhabens): Im Falle der Abweisung des Antrages gemäß Abs. 1 ist ein weiteres Ermittlungsverfahren nicht einzuleiten.

Als vom Vorhaben berührte Länder und Gemeinden im Sinne des Abs. 2 kommen nicht nur jene Länder und Gemeinden in Betracht, in deren Gebiet das Vorhaben verwirklicht werden soll.

Zu § 71 (Voraussetzungen der Zivillflugplatz-Bewilligung): Die Beurteilung der Frage, ob das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet ist beziehungsweise ob die Erfüllung der technischen Erfordernisse sowie überhaupt eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist, wird in der Regel davon abhängen, ob bei Verwirklichung des Vorhabens flugsicherungs-mäßige Vorkehrungen getroffen werden müssen (zum Beispiel Errichtung einer Flugsicherungsstelle). Das Ermittlungsverfahren wäre daher mangelhaft, wenn das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu dieser Frage nicht um Abgabe einer Stellungnahme ersucht werden würde. Das im Abs. 2 genannte öffentliche Interesse schließt den Bedarf in sich. Der Ausbau der österreichischen Zivilluftfahrt liegt im öffentlichen Interesse. Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses wird dabei insbesondere darauf Bedacht zu nehmen sein, daß Flugplatzunternehmen nicht im planlosen Wettbewerb einen sachgemäßen Ausbau der österreichischen Zivilluftfahrt verhindern.

Zu § 72 (Bescheid über die Zivillflugplatz-Bewilligung): Unter den in Abs. 1 lit. a bezeichneten „Arten der Luftfahrzeuge“ sind nicht Flugzeugmuster, sondern Luftfahrzeuge mit bestimmten Betriebsmerkmalen zu verstehen.

Zu § 73 (Betriebsaufnahmebewilligung): Die Betriebsaufnahmebewilligung schafft lediglich die Voraussetzung für die Aufnahme des Betriebes und enthält daher keine Bestimmungen, wie der Betrieb zu führen ist. Ergibt sich etwa auf Grund der gemäß Abs. 3 durchzuführenden mündlichen Verhandlung die Notwendigkeit zur Vorschreibung eines bestimmten Verhaltens beim Betrieb des Zivillflugplatzes, so müßte die Zivillflugplatz-Bewilligung entsprechend abgeändert werden.

Zu § 74 (Zivillflugplatz-Betriebsordnung und Zivillflugplatz-Benützungsbedingungen): Die Erlassung der Zivillflugplatz-Betriebsordnung ist ein Akt der Hoheitsverwaltung. Die Zivillflugplatz-Benützungsbedingungen hingegen stellen ein Vertragsanbot dar.

Zu § 75 (Betrieb von Zivillflugplätzen):

Zu Abs. 1: Die Berechtigung, Hilfsbetriebe zu führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben des Zivillflugplatzes

dienen, hält sich im Rahmen des von den Bestimmungen der GewO. ausgenommenen Selbstbedienungsrechtes des Zivillflugplatzhalters.

Ein Betrieb des Zivillflugplatzhalters, welcher der gewerbsmäßigen Reparatur von Luftfahrzeugen dient, erfüllt die Voraussetzungen des Abs. 1 nicht, da die Reparatur von Luftfahrzeugen nicht zu den Verkehrsaufgaben des Flughafenbetriebes gehört.

Zu Abs. 2 und 3: Diese Regelung ist den Bestimmungen des § 18 Zollgesetz 1955 angepaßt. Als „Grenzpolizei“ ist jede polizeiliche Tätigkeit im Zuge der Grenzabfertigung zu verstehen, also zum Beispiel auch die Gesundheitspolizei und die Veterinärpolizei.

Zu § 76 (Untersagung des Zivillflugplatzbetriebes): Die Untersagung der Ausübung des Zivillflugplatzbetriebes ist, im Gegensatz zum Widerruf gemäß § 77, eine vorläufige Maßnahme, die auf den Rechtsbestand der Zivillflugplatzbewilligung ohne Einfluß ist.

Zu C. Militärflugplätze: Da Militärflugplätze vom Bundesministerium für Landesverteidigung geleitet werden, wäre es wenig sinnvoll, eine Bewilligung von Militärflugplätzen durch das Bundesministerium für Landesverteidigung vorzusehen, da sich dann dieses Bundesministerium selbst die Bewilligung zum Betrieb von Militärflugplätzen zu geben hätte. Allerdings mußte der Tatsache Rechnung getragen werden, daß auch Dritte von der Errichtung beziehungsweise der Erweiterung eines Militärflugplatzes betroffen werden können.

Die sich aus § 84 Abs. 2 ergebende Regelung entspricht der Auffassung, die der Ausschuß für Verfassung und für Verwaltungsreform in seinem Bericht 564 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, VII. GP., zum Ausdruck gebracht hat. Hiernach ist § 2 Z. 11 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1955, BGBl. Nr. 142, womit der Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes in Angelegenheiten der Landesverteidigung festgelegt wurde, so aufzufassen, daß die Verwaltung der für militärische Zwecke gewidmeten Liegenschaften und sonstigen Einrichtungen einschließlich der militärischen Flugplätze in die Kompetenz des Bundeskanzleramtes (nunmehr des Bundesministeriums für Landesverteidigung) fällt, hingegen der Bau solcher Anlagen in die Kompetenz des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau.

Zum V. Teil: Luftfahrthindernisse.

Zu § 86 (Sicherheitszonen): Die Sicherheitszone wird in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse besonders festgelegt. Der Entwurf verzichtet darauf, für

Flugplätze bestimmter Art Sicherheitszonen in einem bestimmten Umfang festzulegen.

Zu § 87 (Sicherheitszonen-Verordnung): Durch diese Bestimmung soll im Gegensatz zur jetzigen Regelung ermöglicht werden, daß die Sicherheitszone nur jenes Gebiet umfaßt, dessen Hindernisfreiheit für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen unbedingt erforderlich ist.

Zu § 89 (Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung): Die Verpflichtung zur Gewährung der Einsichtnahme erstreckt sich auf die ganze Sicherheitszonen-Verordnung, insbesondere daher auch auf den Sicherheitszonenplan.

Zu § 90 (Ersichtlichmachung im Grundbuch): Durch die Ersichtlichmachung im Grundbuch soll erreicht werden, daß jeder, der an einer Liegenschaft interessiert ist, davon Kenntnis erhalten kann, ob sie im Bereich einer Sicherheitszone liegt und daher unter die Bestimmungen des § 86 Abs. 1 fällt.

Zu § 91 (Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen): Luftfahrthindernisse im Sinne dieser Bestimmung stehen in keinem Zusammenhang mit einem Flugplatz, zum Beispiel hohe Fabrikschornsteine oder über Täler führende Seilbahnen.

Zu § 92 (Ausnahmebewilligungen): Unter „Beschaffenheit“ ist insbesondere auch die Höhe und Ausdehnung eines Luftfahrthindernisses zu verstehen. Eine Ausnahmebewilligung ist keine Baubewilligung.

Zu § 93 (Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmebewilligung): Die Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmebewilligung richtet sich sowohl nach der Lage des Luftfahrthindernisses als auch nach dessen Höhe.

Zu § 94 (Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung): Die Bewilligungspflicht erstreckt sich auf Anlagen innerhalb und außerhalb von Sicherheitszonen.

Zu § 96 (Beseitigungspflicht):

Zu Abs. 1: Als entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes errichtet oder erweitert sind Luftfahrthindernisse beziehungsweise Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung nicht nur dann anzusehen, wenn hierfür keine Bewilligung erteilt wurde, sondern auch dann, wenn den bescheidmäßig auferlegten Bedingungen oder den im Bescheid enthaltenen Auflagen nicht entsprochen wurde.

Zu Abs. 2: Als Gegenstände, die durch ihre Beschaffenheit, Lage oder durch die Art ihrer Lagerung Störwirkungen hervorrufen können, kommen zum Beispiel größere Eisenmassen in Betracht. Die Beseitigung kann auch in der bloßen Verlagerung bestehen.

Zum VI. Teil: Enteignung für Zwecke der Luftfahrt.

Im Hinblick auf das an der Zivil- und der Militärluftfahrt bestehende öffentliche Interesse ist die Einräumung des Enteignungsrechtes unbedingt erforderlich. Es erweist sich als zweckmäßig, die bewährten Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes sinngemäß anzuwenden. Soweit die Besonderheit der Materie dies bedingt, sind im § 99 abweichende Regelungen vorgesehen.

Zum VII. Teil: Luftverkehrsunternehmen.

Zu § 101 (Begriffsbestimmung): Gewerbsmäßig ist die Beförderung beziehungsweise die Vermietung dann, wenn jemand aus der Beförderung beziehungsweise aus der Vermietung „sein Gewerbe macht“, daß heißt, diese Tätigkeiten mit der Absicht auf Gewinnerzielung und dauernde Ausübung berufsmäßig und selbständig durchführt. Auf Gewinn gerichtet sind diese Tätigkeiten zum Beispiel dann nicht, wenn sie nur gegen Ersatz der Selbstkosten erfolgen. Da es zum Beispiel bei Flügen zur Wirtschaftswerbung oder Propaganda sowie bei Flügen zur Schädlingsbekämpfung vom Standpunkt der Luftfahrtbehörde weder auf die Beförderung noch auf die Vermietung ankommt, geben solche Flüge für sich allein einem Unternehmen noch nicht die Merkmale eines Luftverkehrsunternehmens. Flüge der genannten Art sind allenfalls nach den Bestimmungen des VIII. Teiles bewilligungspflichtig. Eine Bewilligung nach dem VIII. Teil beinhaltet jedoch keine Gewerbeberechtigung.

Zu § 102 (Arten der Luftbeförderungsunternehmen): Bisher wurden in der zweiten Republik achtzehn Bedarfsluftverkehrsunternehmen zugelassen, doch haben nur zehn Unternehmen den Flugverkehr tatsächlich aufgenommen.

Zu § 103 (Beförderungsbewilligung):

Zu Abs. 1: Die Errichtung einer Zweigniederlassung stellt eine Erweiterung eines Luftbeförderungsunternehmens dar. Sie ist daher bewilligungspflichtig. Bei Verlegung der Betriebsstätte ist eine neue Bewilligung erforderlich.

Zu Abs. 2: Zubringerdienste vom Stadtbüro zum Flughafen sind nur dann als Hilfsbetrieb anzusehen, wenn nur Fluggäste und nicht auch deren Begleitpersonen befördert werden und wenn der Preis für die Beförderung zum Flughafen im Flugpreis enthalten ist. Hinsichtlich der Hilfsbetriebe, vergleiche die Ausführungen zu § 75 Abs. 1.

Zu § 104 (Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung): Bei den

in Abs. 3 lit. c demonstrativ angeführten Tätigkeiten handelt es sich um Tätigkeiten, die im Rahmen eines Bedarfsunternehmens ausgeübt werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit wird es beispielsweise erforderlich sein, von einem Bewerber, der mit gemieteten Luftfahrzeugen ein Luftbeförderungsunternehmen betreiben will, den diesbezüglichen Mietvertrag zu verlangen.

Zu § 106 (Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung): Die Sicherheit des Betriebes (Abs. 1 lit. b) wird dann nicht gewährleistet sein, wenn der Unternehmer Flugzeuge verwenden will, die nicht sein Eigentum sind, und wenn im Mietvertrag keine Vorkehrungen für die Wartung der Luftfahrzeuge getroffen wurden.

Zu § 107 (Bescheid über die Beförderungsbewilligung): Bei der Bestimmung des Umfangs der Berechtigung wird bei einem Bedarfsunternehmen zu berücksichtigen sein, welche Tätigkeiten, zum Beispiel Rund-, Taxi-, Gesellschaftsflüge oder Keuchhustenflüge ausgeübt werden dürfen.

Zu § 108 (Betriebsaufnahmebewilligung): Die Betriebsaufnahmebewilligung ist ohne Bedingungen oder Auflagen zu erteilen. Erweist sich die Vorschreibung von Bedingungen oder Auflagen als notwendig, so wird die Beförderungsbewilligung abzuändern sein.

Zu § 109 (Untersagung des Beförderungsbetriebes): Die Untersagung der Ausübung des Beförderungsbetriebes ist im Gegensatz zum Widerruf der Beförderungsbewilligung gemäß § 110 eine vorläufige Maßnahme, die auf den Rechtsbestand der Beförderungsbewilligung ohne Einfluß ist.

Zu § 112 (Widerruf der Fluglinienbewilligung): Der Widerruf der Fluglinienbewilligung liegt beispielsweise dann im öffentlichen Interesse, wenn er in Anbetracht der Verkehrssicherheit oder der Verkehrsdichte geboten erscheint.

Zu § 113 (Betriebspflicht im Fluglinienverkehr): Die Betriebspflicht ist ein Wesensmerkmal jedes öffentlichen Linienverkehrs und ist auch für die anderen Verkehrsarten gesetzlich festgelegt.

Zu § 114 (Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen): Diese Bestimmung gilt nur für solche ausländische Luftbeförderungsunternehmen, welche die Beförderung nicht auf Grund eines zwischenstaatlichen Luftverkehrsabkommens durchführen. Das Verfahren über die Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist in diesen selbst geregelt.

Zu § 115 (Beförderung von Postsendungen): Die Höhe der Vergütung ist im Weltpostvertrag einheitlich geregelt.

Zu § 116 (Vermietungsbewilligung): Die Vermietung ist nach den Bestimmungen der §§ 1090 ff. ABGB. zu beurteilen.

Zu § 117 (Voraussetzungen für die Erteilung der Vermietungsbewilligung): Mit Rücksicht darauf, daß der Mieter des Luftfahrzeuges in der Regel wechselt, sind besondere Sicherheitsvorkehrungen erforderlich. Die Sicherheit des Betriebes setzt unter anderem voraus, daß für die zu vermietenden Luftfahrzeuge die erforderlichen Wartungseinrichtungen und das Wartungspersonal vorhanden sind. Eine besondere Betriebsaufnahmebewilligung ist nicht erforderlich. Solange die Sicherheit des Betriebes nicht gewährleistet ist oder keine eigenen Luftfahrzeuge vorhanden sind, wird daher eine Vermietungsbewilligung nicht erteilt werden können.

Zum VIII. Teil: Sicherung der Luftfahrt.

Zu § 119 (Begriff der Flugsicherung): Die Aufzählung ist taxativ. Die Zuständigkeit zur Bewegungslenkung von Luftfahrzeugen auf Flugplätzen umfaßt vor allem die Bewegung der Luftfahrzeuge auf den Start- und Landebahnen.

Zu § 120 (Wahrnehmung der Flugsicherung):

Zu Abs. 1: Die Außenstellen des Bundesministeriums für Zivilluftfahrt für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsstellen) sind keine selbständigen Behörden, sondern bloß „verlängerte Arme“ des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. „Flugsicherungsdienststelle“ ist auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt selbst.

Zu Abs. 2: Gegenstand der Ermächtigung können alle oder einzelne der im § 119 angeführten Aufgaben der Flugsicherung sein. Die Ermächtigung bezieht sich auf das Verhältnis gegenüber dritten Personen, die Verpflichtung auf das innerdienstliche Verhältnis.

Zu § 122 (Flugsicherungsanlagen):

Zu Abs. 2: Flugsicherungsanlagen, die der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, liegen ausschließlich im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes. Es erscheint daher gerechtfertigt, die Kosten für die Errichtung und Erhaltung dieser Anlagen dem Zivillflugplatzhalter aufzuerlegen. Zu den Kosten, die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen verbunden sind, gehören nicht nur die Bau- und Betriebskosten, sondern zum Beispiel auch die unter Umständen notwendigen Kosten des Erwerbes von Grundstücken und der Erhaltung von Zufahrtswegen.

Zu § 124 (Luftverkehrsregeln):

Zu Abs. 1 und 2: Es ist nicht möglich, das Verhalten im Luftverkehr erschöpfend zu regeln. Strafbar macht sich daher nicht nur derjenige, der den Vorschriften der gemäß Abs. 2 zu erlassenden Verordnung zuwiderhandelt, sondern auch jeder, der die zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderliche Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme nicht anwendet.

Zu Abs. 3: Unter den Bestimmungen, „die zur Sicherung der Internationalen Zivilluftfahrt erforderlich sind“, werden insbesondere Normen der ICAO zu verstehen sein.

Zu § 125 (Verantwortlicher Pilot): Dem verantwortlichen Piloten obliegt die sogenannte Bordpolizei.

Zu § 126 (Zivile Luftfahrtveranstaltungen): Die Frage, ob Wettbewerbe oder Schauvorstellungen öffentlich angekündigt werden, ist ohne Belang.

Zu § 129 (Modellflüge): Die Stundengeschwindigkeit von 30 km bezieht sich auf den Fall völliger Windstille.

Zu § 130 (Luftbildaufnahmen):

Zu Abs. 1: Unter den „sonstigen gesetzlichen Vorschriften“ sind insbesondere die gewerberechtlichen Vorschriften zu verstehen.

Zu § 131 (Betriebsvorschriften): Vergleiche Ausführungen zu § 124 Abs. 1 und 2 (Luftverkehrsregeln).

Zu § 132 (Besondere Verwendung von Luftfahrzeugen): Soll es sich um eine dauernde Verwendung handeln, so wird eine Abänderung des Zulassungsscheines zu beantragen sein. Was durch eine solche Verwendung erreicht werden soll (zum Beispiel Wirtschaftswerbung oder Propaganda), ist vom Standpunkt der Zivilluftfahrtbehörde unerheblich.

Zu § 133 (Abwerfen von Sachen):

Zu Abs. 2: Unter den „sonstigen gesetzlichen Vorschriften“ sind insbesondere die straßenpolizeilichen Vorschriften zu verstehen; demnach ist z. B. für das Abwerfen von Flugblättern auf Straßen und Plätze auch eine straßenpolizeiliche Bewilligung erforderlich.

Zu § 134 (Beförderungsvorschriften): Vergleiche die Ausführungen zu § 124 Abs. 1 und 2 (Luftverkehrsregeln). Der Abs. 2 schafft die Möglichkeit, daß u. a. die Beförderung von Waffen, Sprengmitteln und Brieftauben durch eine im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu erlassende Verordnung geregelt wird.

Zu § 135 (Such- und Rettungsmaßnahmen): Die Regelung entspricht einer mit der Mitgliedschaft zur ICAO übernommenen Verpflichtung.

Zu § 137 (Flugunfallskommission): Aufgabe der Flugunfallskommission ist es nicht, die strafrechtliche Verschuldensfrage zu klären. Die Flugunfallskommission ist kein Bestandteil des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Bei Beurteilung der Frage der Unbefangenheit werden die Bestimmungen des § 7 AVG. 1950 als Richtlinie heranzuziehen sein.

Zu § 138 (Zulassung ausländischer Beobachter): Die Regelung ist im Verhältnis zu Staaten, die nicht Mitglieder der ICAO sind, von Bedeutung.

Zum IX. Teil: Behörden und besondere Verfahrensvorschriften.

Zu § 139 (Bundesamt für Zivilluftfahrt): Vergleiche die Ausführungen unter A. Allgemeines (Grundsätze des Behördenaufbaues). Da der örtliche Wirkungsbereich des Bundesamtes für Zivilluftfahrt das ganze Bundesgebiet umfaßt, werden dann, wenn dies tunlich ist und der Vereinfachung des Verfahrens dient, Amtshandlungen und Ansuchen bei regelmäßig abzuhaltenden Amtstagen in den einzelnen Bundesländern erledigt werden können. Dies gilt insbesondere für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zivilluftfahrerscheinen und der Zulassungsdauer von Zivilluftfahrzeugen.

Zu § 140 (Oberbehörde und Instanzenzug): Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist im Verhältnis zum Landeshauptmann weder Oberbehörde noch Rechtsmittelbehörde. Die Rechte der Oberbehörde ergeben sich aus den Bestimmungen des AVG. 1950, zum Beispiel aus § 4 und § 68.

Zu § 141 (Aufsicht): Diese Bestimmung folgt den für die anderen Verkehrszweige geltenden gesetzlichen Regelungen. Als Aufsichtsbehörden kommen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Landeshauptmann in Betracht.

Zu § 142 (Dienstnehmerschutz): Als Behörden im Sinne des Abs. 1 kommen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, und die Arbeitsinspektorate in Betracht. Diese Behörden sind in Angelegenheiten, die den Schutz der Dienstnehmer berühren, am Verfahren nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu beteiligen.

Zu den §§ 143 und 144 (Zivilluftfahrtbeirat):

Diese Bestimmungen entsprechen vielfachen Wünschen und ermöglichen die Mitwirkung nichtbeamteter Fachleute bei der Vollziehung des Luftfahrtgesetzes im Bereiche der Zivilluftfahrt. Die Mitglieder des Zivilluftfahrtbeirates müssen über Fachkenntnisse auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt verfügen. Die Auswahl dieser Fachleute soll nach den gleichen Grundsätzen vorgenommen werden, die gemäß § 7 des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1956, BGBl. Nr. 134, für die Bestellung von Organen der verstaatlichten Betriebe maßgebend sind.

Zu § 145 (Einsatzflüge): Einsatzflüge im Sinne des Abs. 1 könnten ihren Zweck nicht erfüllen, wenn hiebei die angeführten Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes eingehalten werden müßten. Derartige Einsatzflüge bedürfen stets eines entsprechenden Einsatzbefehles. Als Einsatzflüge von Zivilluftfahrzeugen des Bundes kommen daher Übungs- und Erprobungsflüge, Scheinerhaltungs- und Überführungsflüge nicht in Betracht.

Zum X. Teil: Strafbestimmungen.**Zu § 146 (Ahndung von Zuwiderhandlungen):**

Im Bereich der Militärluftfahrt gilt § 34 Abs. 5 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, wonach jede Verletzung militärischer Pflichten nach den Dienst- und Disziplinarvorschriften geahndet wird.

Zu § 147 (Verzeichnis der Bestrafungen):

Der Gesetzentwurf sieht für die Erteilung verschiedener Bewilligungen als Voraussetzung Verlässlichkeit vor. Die Mitteilung der Bestrafungen ist deshalb notwendig, weil die Verlässlichkeit bei wiederholten Verstößen gegen die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Regel nicht mehr gegeben sein wird.

Zum XI. Teil: Schluß- und Übergangsbestimmungen.**Zu § 149 (Bestehende Berechtigungen):**

Unter den „früheren, die Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften“ sind nicht nur jene Vorschriften zu verstehen, die durch das Luftfahrtgesetz außer

Kraft gesetzt werden, sondern auch vorher in Geltung gestandene Vorschriften, zum Beispiel solche aus der Zeit der ersten Republik. Bei der Erteilung einer „inhaltlich gleichlautenden Berechtigung“ wird auch auf die Auflagen, Bedingungen und Befristungen Bedacht zu nehmen sein. Das Ermittlungsverfahren erstreckt sich lediglich auf die Feststellung, ob die Berechtigung im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes noch in Geltung steht. Trifft dies zu, so ist ein weiteres Ermittlungsverfahren nicht durchzuführen.

Zu § 150 (Zwischenstaatlicher Luftverkehr):

Betriebsrechte, die ausländischen Luftverkehrsunternehmen ohne Vorliegen eines zwischenstaatlichen Luftverkehrsabkommens erteilt wurden, erlöschen gemäß § 149.

Zu § 151 (Haftpflicht):

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht von einer Neuregelung des LuftfahrtHaftpflichtrechtes ab und begnügt sich mit einer Valorisierung der bisherigen Haftpflichtsummen. Maßgebend für diese Lösung sind die folgenden Erwägungen:

1. Bei der Neuregelung der Haftpflicht in der Zivilluftfahrt sind weitgehend internationale Abkommen zu berücksichtigen. Da zurzeit die erwähnten Abkommen noch Gegenstand zwischenstaatlicher Beratungen sind, wäre es verfrüht, den gegenwärtigen Wortlaut der Abkommen als Grundlage für die Neuregelung des Luftfahrt-Haftpflichtrechtes zu nehmen.

2. Die Tatsache, daß durch die im Entwurf vorgesehene Lösung reichsrechtliche Vorschriften weiterhin in Kraft bleiben, ist gerade im Hinblick auf die Besonderheit des Gegenstandes kein Einzelfall, zumal auch für die Regelung der Haftpflicht bei anderen gefährlichen Betrieben noch immer reichsrechtliche Vorschriften gelten.

Zu § 152 (Außerkräfttreten bisheriger Rechtsvorschriften):

Die bisher bestehende Regelung der Haftpflichtversicherung für Luftausbildungsunternehmen (vierter Unterabschnitt des zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes) ist überflüssig und wird daher vom Gesetzentwurf nicht mehr übernommen.

41

Anzahl der von 1950 bis 1956 ausgestellten Luftfahrerscheine

Land	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	Summe
Wien insgesamt								451
hievon Segelflug	51	60	42	37	39	42	54	325
Motorflug	—	—	—	—	—	33	81	114
Hubschrauber	—	—	—	—	—	4	4	8
Fallschirmspringer	—	—	—	—	2	2	—	4
Niederösterreich insgesamt								248
hievon Segelflug	13	41	28	44	27	32	29	214
Motorflug	—	—	—	—	—	4	24	28
Hubschrauber	—	—	—	—	—	1	1	2
Fallschirmspringer	—	—	—	—	1	2	1	4
Oberösterreich insgesamt								205
hievon Segelflug	26	26	38	14	10	27	34	175
Motorflug	—	—	—	—	—	3	23	26
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	1	—	3	4
Salzburg insgesamt								159
hievon Segelflug	7	22	15	26	12	24	13	119
Motorflug	—	—	—	—	—	8	29	37
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	1	1	1	3
Tirol insgesamt								145
hievon Segelflug	8	26	24	18	15	20	10	121
Motorflug	—	—	—	—	—	6	14	20
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	1	2	1	4
Kärnten insgesamt								138
hievon Segelflug	6	21	15	23	24	21	12	122
Motorflug	—	—	—	—	—	3	13	16
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	—	—	—	—
Steiermark insgesamt								375
hievon Segelflug	13	52	73	35	38	40	64	315
Motorflug	—	—	—	—	—	13	35	48
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	4	3	4	12
Burgenland insgesamt								15
hievon Segelflug	1	2	1	—	—	3	4	11
Motorflug	—	—	—	—	—	—	4	4
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	—	—	—	—
Vorarlberg insgesamt								71
hievon Segelflug	1	5	9	17	12	9	10	63
Motorflug	—	—	—	—	—	—	8	8
Hubschrauber	—	—	—	—	—	—	—	—
Fallschirmspringer	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich insgesamt								1806
hievon Segelflug	126	255	245	214	177	218	230	1465
Motorflug	—	—	—	—	—	70	231	301
Hubschrauber	—	—	—	—	—	5	5	10
Fallschirmspringer	—	—	—	—	10	10	11	31

Einteilung der Flugplätze nach dem Entwurf des Luftfahrtgesetzes

	Zivilflugplätze		Militärflugplätze		
Öffentliche Flugplätze	Flughäfen dzt.: Wien-Schwechat Linz-Hörsching Graz-Thalerhof Klagenfurt Salzburg Innsbruck Zur Bewilligung zuständig: das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft	Öffentliche Flugfelder <table><tr><td>Motorflugfelder (dazu gehören auch die Hubschrauberplätze) dzt. gibt es keine</td><td>Segelflugfelder</td></tr></table> Zur Bewilligung zuständig: der Landeshauptmann	Motorflugfelder (dazu gehören auch die Hubschrauberplätze) dzt. gibt es keine	Segelflugfelder	Eine gesetzliche Untergliederung ist nicht erforderlich.
Motorflugfelder (dazu gehören auch die Hubschrauberplätze) dzt. gibt es keine	Segelflugfelder				
Privat- flugplätze		Private Flugfelder <table><tr><td>Motorflugfelder dzt. 5</td><td>Segelflugfelder dzt. Wien 2 Niederösterreich . . 9 Burgenland 1 Kärnten 7 Oberösterreich . . . 9 Salzburg 4 Steiermark 12 Tirol 6 Vorarlberg 7</td></tr></table> 57 Zur Bewilligung zuständig: der Landeshauptmann	Motorflugfelder dzt. 5	Segelflugfelder dzt. Wien 2 Niederösterreich . . 9 Burgenland 1 Kärnten 7 Oberösterreich . . . 9 Salzburg 4 Steiermark 12 Tirol 6 Vorarlberg 7	
Motorflugfelder dzt. 5	Segelflugfelder dzt. Wien 2 Niederösterreich . . 9 Burgenland 1 Kärnten 7 Oberösterreich . . . 9 Salzburg 4 Steiermark 12 Tirol 6 Vorarlberg 7				