

## Vorblatt

### **Problem:**

Die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den „Einheitlichen Europäischen Luftraum – Single European Sky (SES)“ müssen in nationales Recht implementiert werden. So müssen insbesondere die begleitenden und durchführenden Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden. Abgesehen davon sind einige Anpassungen an Erfordernisse der Vollziehungspraxis, z.B. im Bereich der Militärluftfahrt und der Luftfahrthindernisse, sowie Verwaltungsvereinfachungen insbesondere bei Zivilflugplatz-Bewilligungen durchzuführen.

### **Lösung:**

Anpassung der bestehenden Bestimmungen an die europarechtlichen Vorgaben sowie an die Erfordernisse der Vollziehungspraxis.

### **Inhalt:**

Neben redaktionellen Änderungen sollen die Bestimmungen über die Flugsicherung komplett neu geregelt werden sowie andere Bestimmungen, insbesondere im Bereich der Militärluftfahrt, der Luftfahrthindernisse und der Zivilflugplatz-Bewilligungen, überarbeitet werden.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Mit den geplanten neuen Bestimmungen im Bereich der Flugsicherung soll im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht durch die Vereinheitlichung der Anforderungen für die Durchführung der Flugsicherung sowie deren Interoperabilität eine effizientere Nutzung des Luftraumes erreicht werden. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die Gebietskörperschaften ist durch die geplanten Änderungen kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten, da auch durch die neuen Regelungen die bisherigen Vollziehungsaufgaben, insbesondere die Aufsichts- und Genehmigungsverpflichtungen, grundsätzlich unverändert bleiben. Die wenigen neuen Genehmigungsverpflichtungen führen zu einer gegenüber der bisherigen Rechtslage kaum erhöhten Verwaltungstätigkeit.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Mit den vorgesehenen Regelungen sollen begleitende und durchführende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, geschaffen werden. Abgesehen davon soll die Umsetzung der Richtlinie 2003/105/EG zur Änderung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen erfolgen sowie die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität erforderliche Durchsetzungsstelle eingerichtet werden.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Zweidrittelmehrheit im Nationalrat gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG im Hinblick auf § 169 Abs. 5, § 172 Abs. 2 und § 173 Abs. 28 des Entwurfes.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Zur Gewährleistung eines einheitlich hohen Sicherheitsniveaus des Luftverkehrs innerhalb der Gemeinschaft gehört auch die sichere und reibungslose Durchführung der Flugsicherung. Aus diesem Grund hat die Gemeinschaft einen „einheitlichen europäischen Luftraum“ mit dem Ziel der Angleichung der Anforderungen an die Flugsicherungsdienstleister und die nationalen Aufsichtsbehörden sowie der einheitlichen Ordnung und Nutzung des Luftraumes und der Interoperabilität des Flugverkehrsmanagementnetzes geschaffen. Diese gemeinsamen Regelungen finden sich in

- der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“),
- der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung sowie

in den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten.

Zu diesen unmittelbar anzuwendenden gemeinschaftsrechtlichen Regelungen sollen nunmehr die begleitenden nationalen Bestimmungen geschaffen werden. So sollen insbesondere die nationale Aufsichtsbehörde sowie der Flugsicherungsdienstleister auf ausschließlicher Basis gemäß Art. 8 der Flugsicherungsdienste-Verordnung benannt werden. Weiters sollen die Grundlagen für die flexible Nutzung des Luftraumes im Hinblick auf Luftraumreservierungen für die militärische Nutzung geregelt werden. Schließlich sollen – soweit dies in den oben genannten EU-Verordnungen vorgesehen ist - ausführende Verfahrensregelungen erlassen werden.

Abgesehen von den Regelungen im Bereich der Flugsicherung sollen mit dem vorgeschlagenen Entwurf Anpassungen und Klarstellungen insbesondere im Bereich der Luftfahrthindernisse erfolgen. So soll nicht zuletzt die Möglichkeit der Festlegung von nachträglichen Auflagen (insbesondere Kennzeichnungsmaßnahmen) festgelegt werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Weiters sollen einige Anpassungen im Bereich der Militärluftfahrt erfolgen. Die übrigen vorgeschlagenen Änderungen führen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – zu keinen inhaltlichen Änderungen, sondern sollen lediglich Unklarheiten ausräumen. Die wenigen inhaltlichen Änderungen sollen zu einer Verwaltungsvereinfachung, z.B. im Bereich der Zivilflugplatz-Bewilligungen, führen.

Bezüglich der Auswirkungen der vorliegenden Novelle auf den Wirtschaftsstandort Österreich ist anzumerken, dass durch die neuen Bestimmungen im Bereich der Flugsicherung im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht auf Grund der Vereinheitlichung der Anforderungen für die Durchführung der Flugsicherung sowie deren Interoperabilität eine effizientere Nutzung des Luftraumes erreicht werden kann. Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.

Zu den finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Bestimmungen ist anzumerken, dass für die Gebietskörperschaften durch die geplanten Änderungen kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten ist, da auch durch die neuen Regelungen die bisherigen Vollziehungsaufgaben, insbesondere die Aufsichts- und Genehmigungsverpflichtungen, grundsätzlich unverändert bleiben. Die wenigen neuen Genehmigungsverpflichtungen führen zu einer gegenüber der bisherigen Rechtslage kaum erhöhten Verwaltungstätigkeit.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Mit diesem Bundesgesetz sollen begleitende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, ABl. Nr. L 96

vom 31.3.2004 S. 1 (CELEX-Nr.: 32004R0549), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10 (CELEX-Nr.: 32004R0550), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 20 (CELEX-Nr.: 32004R0551), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 26 (CELEX-Nr.: 32004R0552), zur Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung, ABl. Nr. L 342 vom 24.12.2005 S. 20 (CELEX-Nr.: 32005R2150) sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, ABl. Nr. L 341 vom 7.12.2006 S. 3 (CELEX-Nr.: 32006R1794) und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22 (CELEX-Nr.: 32005R2096) geschaffen werden.

Abgesehen davon soll die Umsetzung der Richtlinie 2003/105/EG zur Änderung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 345 vom 31.12.2003 S. 97, CELEX-Nr.: 32003L0105, erfolgen sowie die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. Nr. L 204 vom 26.7.2006 S. 1, CELEX-Nr.: 32006R1107, erforderliche Durchsetzungsstelle geschaffen werden.

In den Z 63, 66 und 68 sind Verfassungsbestimmungen enthalten. Diese können gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG vom Nationalrat nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen beschlossen werden.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Z 1:**

Da die Abkürzung „LFG“ zwar im allgemeinen Sprach- und Schriftgebrauch üblich ist, jedoch bisher im Titel des Luftfahrtgesetzes nicht genannt worden ist, soll eine diesbezügliche Anpassung erfolgen.

### **Zu Z 2 und 3:**

In vielen Paragraphen, die seit der Stammfassung nicht oder nur teilweise geändert worden sind, ist die Paragraphenbezeichnung noch – wie früher üblich – in der Überschrift angeführt. Um eine Einheitlichkeit mit den neuen Bestimmungen und eine Übereinstimmung mit den Legistischen Richtlinien 1990 herzustellen, sollen diese Paragraphenbezeichnung in den Überschriften entfallen und stattdessen dem Text vorangestellt werden. Ebenso sollen die Punkte am Ende der Paragraphenüberschriften entfallen.

### **Zu Z 4 (§ 3 Abs. 1):**

Im Hinblick auf die europarechtlichen Vorgaben des „Single European Sky“ und auf andere internationale Vereinbarungen, wonach die Überwachung des Luftraumes nicht mehr zwingend von der Austro Control GmbH durchgeführt werden muss, soll die explizite Erwähnung der Austro Control GmbH in dieser Bestimmung gestrichen werden.

### **Zu Z 5 (§ 4 Abs. 1):**

Aus Gründen der Sachlichkeit soll nicht nur der Durchflug, sondern auch der Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen und der Betrieb von Luftfahrtgerät zur Wahrung öffentlicher Interessen in bestimmten Lufträumen beschränkt werden können.

### **Zu Z 6 (§ 5 Abs. 4 lit. c):**

Im Einklang mit Abs. 4 lit. b soll vom Bundesminister für Landesverteidigung ein Luftraumbeschränkungsgebiet nicht nur dann festgelegt werden können, wenn dies zur Durchführung eines Einsatzes gemäß § 2 lit. b des Wehrgesetzes 2001 erforderlich ist, sondern auch, wenn dies für einen Einsatz gemäß § 2 lit. a des Wehrgesetzes 2001 notwendig ist.

### **Zu Z 7 (§ 5 Abs. 5):**

Für den Fall eines vom Bundesminister für Landesverteidigung normierten Luftraumbeschränkungsgebietes soll hinsichtlich des zivilen Flugverkehrs festgelegt werden können, ob und auf welche Art und Weise der Ein-, Aus- und Durchflug von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der jeweils zuständigen militärischen Organe unterliegt.

### **Zu Z 8 (§ 11 Abs. 2):**

Die bisherige Definition des österreichischen Militärluftfahrzeuges, die ausschließlich auf das Kennzeichen des Luftfahrzeuges abgestellt hat, greift im Lichte des Art. 3 des Abkommens über die

Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949 idgF, zu kurz. Gemäß Art. 3 AIZ ist nämlich nicht die Kennzeichnung, sondern vielmehr die Art der Verwendung eines Luftfahrzeuges wesentlich. Es sollen daher alle Luftfahrzeuge, die im Dienste des Bundesheeres (z.B. auch im Wege des Anmietens eines Zivilluftfahrzeuges) eingesetzt werden - unabhängig von deren Kennzeichnung – als (österreichisches) Militärluftfahrzeug gelten.

**Zu Z 9 und 10 (§ 15 Abs. 3 und 5):**

Mit dieser Änderung soll zum einen klargestellt werden, dass jedes von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen – sowohl im Inland als auch im Ausland - betriebene Luftfahrzeug nach 12 bzw. 24 Monaten in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden muss. Dies erscheint aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt unabdingbar, da nur auf diese Art und Weise die von den österreichischen Luftfahrtbehörden auf Grund internationaler Verpflichtungen durchzuführende Aufsicht sichergestellt werden kann.

Zum anderen soll verhindert werden, dass durch einen Halterwechsel oder die Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, erneut zu laufen beginnen. Es soll somit einer missbräuchlichen Verlängerung der Fristen begegnet werden.

**Zu Z 11 und 12 (§ 16 Abs. 1 und 2):**

Mit diesen Änderungen soll einerseits in Entsprechung des Bestimmtheitsgebotes gemäß Art. 18 B-VG explizit dargelegt werden, welche Angaben im Luftfahrzeugregister einzutragen sind (Abs. 1). Zum anderen soll Abs. 2 (juristischen Personen) an Art. 48 EGV angepasst werden. Dies ist notwendig, da auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 auch sog. Gemeinschaftsgesellschaften einen Anspruch auf Eintragung in das österreichische Luftfahrzeugregister haben.

**Zu Z 13 (§ 18 Abs. 2):**

Da insbesondere auf Grund unmittelbar anzuwendenden Gemeinschaftsrechts nicht nur „österreichische“ Bestimmungen für die Beurteilung der Gleichwertigkeit relevant sind, soll der umfassendere Begriff „in Österreich anwendbare“ Bestimmungen verwendet werden.

**Zu Z 14 (§ 21 Abs. 2):**

Diese Bestimmung soll hinsichtlich ihres Regelungsumfanges an die Erfordernisse der heutigen militärischen Luftfahrt und dem Stand der internationalen Kooperation im technischen Bereich, insbesondere bei der Instandhaltung von Militärluftfahrzeugen, angepasst werden.

**Zu Z 15 (§ 24):**

Diese Bestimmung soll analog zu § 23 geändert werden, da militärisches Luftfahrtgerät eine der Technologien der Zukunft darstellt.

**Zu Z 18 (§ 24b):**

Mit dieser Bestimmung sollen die begleitenden Regelungen zum unmittelbar geltenden Art. 83bis AIZ normiert werden. Mit Art. 83bis AIZ wird eine Abweichung vom Grundsatz der Verantwortlichkeit des jeweiligen Registerstaates für die Aufsicht über die aufrechte Lufttüchtigkeit der im Register eingetragenen Luftfahrzeuge ermöglicht. So kann diese Verantwortung mittels Vereinbarung vom Registerstaat an jenen Staat übertragen werden, in dessen Gebiet der Luftfahrzeughalter seinen Hauptgeschäfts- oder –wohnsitz hat.

Mit dem neuen § 24b soll nunmehr die innerstaatliche Zuständigkeit zum Abschluss dieser Vereinbarung festgelegt werden. So soll zum Abschluss von Rahmenverträgen mit andern Vertragsstaaten der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein. Die ausführenden Vereinbarungen, die sich konkret auf die einzelnen von der Übertragung der Aufgaben gemäß Art. 83bis AIZ betroffenen Luftfahrzeuge beziehen, sollen von der Austro Control GmbH jeweils als Anhang zu den Rahmenverträgen abgeschlossen werden. Diese Zuständigkeit ergibt sich auf Grund der Tatsache, dass in Österreich die Austro Control GmbH mit der Wahrnehmung der Aufgaben des Registerstaates betraut ist und daher aus Gründen der Sachlichkeit auch die gemäß Art. 83bis AIZ übertragenen Aufgaben von der Austro Control GmbH wahrgenommen werden sollen. Dasselbe gilt auch für den Fall von Einzelvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden, welche von der Austro Control GmbH ohne Vorliegen eines Rahmenvertrages abgeschlossen werden können (Abs. 5).

Außerdem sollen die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt einzuhaltenden Bedingungen für den Abschluss der Vereinbarungen gemäß Art. 83bis AIZ festgelegt werden (vgl. insbesondere Abs. 2).

**Zu Z 19 (§ 34 Abs. 1):**

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung des § 34 Abs. 1 soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit gegeben werden, mit Verordnung vorzusehen, dass in bestimmten Fällen von der Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes an die zuständige Behörde abgesehen werden kann. So kann es im Sinne der Verwaltungsvereinfachung und auch des Datenschutzes (flugmedizinische Berichte beinhalten notwendigerweise sensible Daten) sinnvoll sein, dass die flugmedizinische Stelle nicht bei jeder einzelnen Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses einen Bericht übermittelt. Um die Erreichung der in § 33 Abs. 4 genannten Ziele sicherzustellen, könnten nämlich auch Berichte stichprobenweise oder bei begründeten Anlässen zur Überprüfung im Einzelfall angefordert werden. In den Fällen, in denen dies nicht geschieht, verbliebe die Dokumentation über die durchgeführte Untersuchung somit gänzlich bei der flugmedizinischen Stelle.

**Zu Z 20 und 21 (§ 34 Abs. 3 und 4):**

Mit der vorgesehenen Ergänzung von § 34 Abs. 3 und Abs. 4 ist keine inhaltliche Änderung im Vergleich zur geltenden Rechtslage verbunden. Es soll aus Gründen der Rechtssicherheit jedoch ausdrücklich klargestellt werden, dass kein Rechtsanspruch auf Autorisierung einer flugmedizinischen Stelle besteht. Mit dieser Klarstellung wird auch auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu den fliegerärztlichen Sachverständigen – diese gelten seit dem Jahr 2006 als flugmedizinische Stellen – Bedacht genommen (vgl. VwSlg 12536 A/1987). Gemäß dieser Judikatur bestand weder ein Rechtsanspruch noch ein rechtliches Interesse eines Antragstellers, zum fliegerärztlichen Sachverständigen bestellt zu werden.

**Zu Z 22 (§ 39):**

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 39 soll den durch die Implementierung der JAR-FCL Regelwerke in Österreich geänderten Verhältnissen Rechnung getragen werden.

Im Abs. 1 soll klargestellt werden, dass eine Prüfungstaxe nur dann zu entrichten ist, wenn die Prüfung durch eine Prüfungskommission oder die zuständige Behörde durchgeführt wird. Bei Durchführung der Prüfung durch eine Zivilluftfahrerschule (was die Bestimmungen der JAR-FCL in einigen Fällen vorsehen) erscheint die Einhebung einer Prüfungstaxe durch die zuständige Behörde als nicht gerechtfertigt.

Gemäß Abs. 2 sollen nur noch Mitglieder von Prüfungskommissionen Anspruch auf eine Prüfervergütung haben, bei Einzelprüfern gemäß § 37 Abs. 2 (diese sind im Wesentlichen die praktische Prüfer gemäß JAR-FCL) hingegen soll der Anspruch entfallen. Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung soll stattdessen – wie in den meisten europäischen Ländern – eine Abgeltung der Prüfertätigkeit direkt durch den Geprüften erfolgen. Dies ist auch durch die Erfahrungen seit Einführung der JAR-FCL Regelwerke in Österreich gerechtfertigt, die gezeigt hat, dass Einzelprüfer gemäß JAR-FCL keine Prüfervergütungen bei der Austro Control GmbH in Rechnung gestellt haben.

**Zu den Z 25 und Z 26 (§ 57 und § 62 Abs. 1):**

Diese Bestimmungen sollen klarer formuliert werden.

**Zu Z 27 (§ 62 Abs. 4):**

Mit dieser Erweiterung des Abs. 4 soll gewährleistet werden, dass im Falle einer Sicherheitszone eines Militärflugplatzes, der im Rahmen eines zivilen internationalen Flugverkehrs mitbenutzt wird, die Bewilligung gemäß § 94 vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt wird.

Weiters sollen die Bestimmungen über die Durchsetzungsstelle gemäß § 139a Abs. 2 (siehe die Z 63) auch für Inhaber einer Mitbenutzungsbewilligung gemäß § 62 Abs. 3 anwendbar sein.

**Zu Z 28 (§ 68 Abs. 1):**

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

**Zu Z 29 (§ 70 Abs. 4):**

Es soll eine Anpassung der Zitierung an die aktuelle Fassung des AVG erfolgen.

**Zu Z 30 (§ 71 Abs. 1):**

Aus Gründen der Klarheit sollen die Beurteilungsmaßstäbe für das Vorliegen der technischen Eignung eines Zivilluftplatz-Vorhabens und der sicheren Betriebsführung angeführt werden. So soll hinsichtlich

der Flughäfen insbesondere auf den Anhang 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt hingewiesen werden (vgl. auch die Z 73).

**Zu Z 31 (§ 71 Abs. 3):**

Diese neue Bestimmung soll eine Verwaltungsvereinfachung für den Fall eines bloßen Wechsels in der Person des Zivilflugplatzhalters unter Beibehaltung des bestehenden bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ermöglichen. So sollen diesfalls von der zuständigen Behörde nur die persönlichen Voraussetzungen des Antragstellers geprüft werden müssen. Entsprechen diese den gesetzlichen Vorgaben, dann kann die zuständige Behörde die Zivilflugplatz-Bewilligung ohne weitere Prüfung gemäß § 71 Abs. 1 und 2 im bisher bestehenden Betriebsumfang erteilen.

**Zu Z 32 (§ 72 Abs. 2):**

In dieser Bestimmung soll unter Bedachtnahme auf Art. 48 EG-V eine explizite Regelung bezüglich juristischer Personen aufgenommen werden.

**Zu Z 33 (§ 80a):**

Mit dieser Änderung soll auf die Novelle der „Seveso-II-Richtlinie“ Bedacht genommen werden, wobei das grundsätzliche Konzept der Verweisung auf die entsprechenden Bestimmungen in der GewO unverändert bleiben soll. Die notwendigen Adaptierungen dieser Bestimmungen soll in Abs. 1 erfolgen (vgl. die Z 1 bis 3).

**Zu Z 34 (§ 86):**

Mit der Umformulierung des Abs. 1 soll auf die ständige Verwaltungsgerichtshofjudikatur Bedacht genommen werden, die fordert, dass eine Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit ganz eindeutig ein Verbot oder Gebot normieren muss. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Im Abs. 2 soll darauf Bedacht genommen werden, dass im Falle von Instrumentflugbetrieb auf einem Flugfeld aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt eine Sicherheitszone ebenfalls zwingend erforderlich ist.

**Zu Z 35 (§ 89):**

Das Prinzip der Sonderkundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung soll beibehalten werden, es soll jedoch die Kundmachung in luftfahrtüblichen Weise an Stelle des in der Praxis oft nicht erfolgten Anschlages an der Amtstafel und der Auflage zur Einsichtnahme in den Gemeinden erfolgen. Es soll dadurch nicht zuletzt ein erleichteter Informationszugang für alle Interessenten und betroffenen Personen ermöglicht werden, da die luftfahrtüblichen Publikationsmittel auch im Internet betrieben werden können (vgl. die Z 62).

**Zu Z 36 (§ 91):**

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

**Zu Z 37 (§ 91c):**

Die bisherigen Anzeigeverpflichtungen gemäß § 91c sollen erweitert werden, um zum einen die Evidenzhaltung der Luftfahrthindernis-Verzeichnisse zu erleichtern und deren Aktualität zu erhöhen und zum anderen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Informationen über Störungen oder Ausfälle von Luftfahrthindernis-Kennzeichnungen zu erhalten.

**Zu Z 38 (§ 92 Abs. 2 und 3):**

Mit diesen Änderungen soll zum einen darauf Bedacht genommen werden, dass auch Abänderungen eines bestehenden Luftfahrthindernisses einer Ausnahmegewilligung bedürfen. Zum anderen soll klargestellt werden, dass eine allfällige Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Eigentümer auf dessen Kosten zu erfolgen hat. Generell ist zu dieser Bestimmung zu betonen, dass eine Ausnahmegewilligung nur erteilt werden darf, wenn die Sicherheit der Luftfahrt durch das Luftfahrthindernis nicht gefährdet wird. Kann diese Bedingung auch durch die Festlegung von Auflagen – insbesondere Kennzeichnungsmaßnahmen – nicht erreicht werden, dann ist die Ausnahmegewilligung jedenfalls zu versagen.

**Zu Z 39 (§ 94):**

In dieser Bestimmung soll nunmehr berücksichtigt werden, dass durch optische oder elektrische Störwirkungen auch eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt (Radaranlagen, Bodenanlagen für die Funknavigation sowie Befeuersanlagen einschließlich der Hindernisbefeuers) verursacht werden

könnte. Für den Fall, dass eine Beeinträchtigung ausschließlich dieser Anlagen zu gewärtigen ist, soll der Bewilligungsantrag von der ACG dem Bundesminister für Landesverteidigung zur Entscheidung weitergeleitet werden.

**Zu Z 40 (§ 95):**

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass allfällige Kennzeichnungen eines Luftfahrthindernisses ausschließlich gemäß den diesbezüglichen Auflagen in der Ausnahmegewilligung gemäß § 86 bzw. § 91 vorzunehmen sind. Weiters soll explizit klargestellt werden, dass die seit dem 1. Juli 1994 normierte Verpflichtung der Hinderniseigentümer, die Kennzeichnungen auf ihre Kosten vorzunehmen und instand zu halten, auch bezüglich jener Hindernisse gilt, die vor diesem Zeitpunkt errichtet worden sind. Allfällig entgegenstehende diesbezügliche Festlegungen in Ausnahmegewilligungsbescheiden sind nicht mehr anzuwenden.

Die Bestimmung des Abs. 2 soll entfallen, da diese als Redaktionsversehen trotz der Einführung der Bestimmung des Abs. 1 unverändert blieb und dem Sachlichkeitsgebot widerspricht.

**Zu Z 41 (§ 96 Abs. 1):**

Mit diesen Änderungen soll insbesondere klargestellt werden, dass auch ein Zuwiderhandeln gegen Bescheide ein Grund für die Vorschreibung der Beseitigungs- oder Abänderungsmaßnahmen sein kann.

**Zu Z 42 (§ 96a):**

Diese neue Bestimmung soll der jeweils zuständige Behörde für den Fall, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der in den Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen nicht hinreichend geschützt ist, die Vorschreibung der zur Erreichung dieses Schutzes erforderlichen anderen oder zusätzlichen Auflagen ermöglichen. Bei Vorschreibung dieser Auflagen hat die Behörde die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglicher Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

Dieses Prinzip soll auch für jene Luftfahrthindernisse, die bereits vor dem In-Kraft-Treten der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes am 1. Jänner 1958 errichtet worden sind (und seitdem unverändert und daher ohne Ausnahmegewilligung gemäß § 92 geblieben sind), gelten. Da für diese Anlagen vereinzelt entgegen den bis zum 1. Juli 1994 anzuwendenden Bestimmungen keine Kennzeichnungsmaßnahmen festgelegt worden sind, soll die Möglichkeit geschaffen werden, für diese mit gesondertem Bescheid auch erstmalig Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben. Es soll jedenfalls mit möglicher Schonung erworbener Rechte vorgegangen werden.

**Zu Z 43 bis 45 (§ 99):**

Es soll lediglich eine Anpassung der Zitierung ohne inhaltliche Änderung dieser Bestimmung erfolgen.

**Zu Z 42 (§ 102 Abs. 5):**

Im Sinne der Vorgaben des Datenschutzgesetzes 2000 soll eine gesetzliche Grundlage für die Veröffentlichung von Angaben über Luftverkehrsunternehmen im Internet geschaffen werden.

**Zu Z 47 (§ 116 Abs. 1):**

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

**Zu Z 48 (§§ 119 bis 122):**

Mit dieser weitgehenden Neuformulierung des Abschnittes „Flugsicherung“ soll die Implementierung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den „Einheitlichen Europäischen Luftraum – Single European Sky (SES)“ in nationales Recht erfolgen. So sollen die begleitenden und durchführenden Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des europäischen Luftraums („Luftraum-Verordnung“), zur Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) sowie zu den Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden.

Diese implementierenden Regelungen betreffen insbesondere die Benennung der nationalen Aufsichtsbehörde (§ 120c), die Benennung der Flugverkehrsdienstleister auf ausschließlicher Grundlage

(§ 120), die näheren Bestimmungen über die Erteilung des Zertifikates für Flugsicherungsdienstleister und die Bestellung von anerkannten Organisationen (§ 120d).

Zu § 119:

Der Begriff der Flugsicherung soll an die entsprechenden Begriffe gemäß der Verordnung (EG) 549/2004 („Rahmenverordnung“) angepasst werden, die sich wiederum an den einschlägigen Begriffen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) orientieren. Der Begriff der „Flugsicherungsdienste“ soll dabei auf die tatsächlichen Anforderungen im Sinne der „Air Navigation Services“, für die ein Flugsicherungsdienstleister ein entsprechendes Zertifikat benötigt, eingeschränkt werden. Im Abs. 3 soll eine explizite Bezugnahme auf die in der Rahmenverordnung vorgegebenen Begriffsbestimmungen erfolgen.

Zu § 120:

Im Abs. 1 soll die Zuständigkeit zur Wahrnehmung der Flugsicherung, die eine hoheitliche Aufgabe ist, festgelegt werden. Diese Aufgabe soll – soweit nicht in anderen Bestimmungen etwas anderes festgelegt ist – wie schon bisher von der Austro Control GmbH (ACG) wahrgenommen werden. Für den Bereich der Flugverkehrsdienste und der Flugwetterdienste soll die ACG gemäß den Vorgaben der Art. 8 und 9 der Flugsicherungsdienste-Verordnung auf ausschließlicher Grundlage benannt werden.

Aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit haben, mittels Verordnung auch andere Dienstleister, die gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zertifiziert sind, zur Durchführung von Flugverkehrsdiensten auf Flugfeldern zu benennen (Abs. 2).

Im Abs. 3 soll festgelegt werden, dass die mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben betrauten Flugsicherungsorganisationen eine diesbezügliche Betriebspflicht haben, wobei sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Sinne des Art. 10 der Flugsicherungsdienste-Verordnung anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister bedienen können. Im Falle der Erbringung von Flugverkehrsdiensten bzw. Flugwetterdiensten soll die Inanspruchnahme anderer zertifizierter Dienstleister der vorherigen Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unterliegen.

Zu § 120a:

Die bisher in § 119 lit. a genannten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen sollen nunmehr im Sinne der Klarheit in einer eigenen Bestimmung geregelt werden. Zu diesen allgemeinen Anordnungen zählt insbesondere die verbindliche Festlegung von Flugwegen im Sinne eines Flugstreckennetzes sowie die dazugehörigen An- und Abflugstrecken im österreichischen Luftraum.

Die Kundmachung dieser allgemeinen Anordnungen soll – wie schon bisher - in luftfahrtüblicher Weise (§ 172a) erfolgen.

Zu § 120b:

Mit dieser Bestimmung soll der Rückersatzanspruch des Bundes im Falle einer Schadenersatzleistung gemäß dem Amtshaftungsgesetz nach den gleichen Prinzipien wie in § 10 des Austro Control Gesetz geregelt werden.

Weiters soll sichergestellt werden, dass die von der Flugsicherungsorganisation gemäß der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 2096/2005 abzuschließende Versicherung auch den jeweiligen Rückersatzanspruch des Bundes abdeckt.

Zu § 120c:

Mit dieser Bestimmung soll der bereits nach der bisherigen Rechtslage zur Aufsicht zuständige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie explizit als nationale Aufsichtsbehörde im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen festgelegt werden.

Zu § 120d:

Mit Abs. 1 sollen die ausführenden Bestimmungen hinsichtlich der Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 7 sowie des Anhangs II der Flugsicherungsdienste-Verordnung normiert werden. Erfüllt die Antragstellerin alle Anforderungen (vgl. insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten), soll die Zertifizierung mittels Bescheid erfolgen und darüber hinaus ein Zeugnis in deutscher und englischer Sprache ausgestellt werden.

Im Abs. 2 sollen die ausführenden Regelungen hinsichtlich der in Art. 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung vorgesehenen Anerkennung von so genannten „Anerkannten Organisationen“ erfolgen. Solche „Anerkannten Organisationen“ können für Inspektions- und Ermittlungsaufgaben im Auftrag von

nationalen Aufsichtsbehörden herangezogen werden, um die nationalen Aufsichtsbehörden bei der Prüfung von Flugsicherungsorganisationen im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens zu unterstützen. Solche Anerkennungen sind auf einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren zu befristen, sofern die Anerkennung nicht zuvor zu widerrufen ist.

Mit Abs. 3 soll festgelegt werden, dass zur Benennung der Stellen gemäß Art. 8 der Interoperabilitäts-Verordnung (sog. „Benannte Stellen“) der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig ist. Weiters sollen, ähnlich wie bei den anerkannten Organisationen gemäß Abs. 2, die ausführenden Regelungen für diese Benennung normiert werden.

Im Abs. 4 soll die gesetzliche Grundlage zur Umsetzung der Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22, geschaffen werden. So sollen die näheren Bestimmungen über die Erteilung und den Widerruf von Lizenzen für Fluglotsen sowie über die Zertifizierung von Ausbildungsanbieter in Anwendung der §§ 28 und 44 Abs. 6 durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen werden.

#### Zu § 120e:

Mit dieser Bestimmung sollen die begleitenden Regelungen hinsichtlich der Inanspruchnahme so genannter technischer Betriebsorganisationen im Sinne des Art. 2 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten geschaffen werden. Die Flugsicherungsorganisationen sind auf Grund dieser Verordnung berechtigt, technische Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste von Betriebsorganisationen, die selbst über kein „SES Zertifikat“ verfügen, erbringen zu lassen, sofern die Inanspruchnahme nicht der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs entgegensteht und nicht den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widerspricht.

Es soll nun in Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 vorgesehen werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die zuständige Aufsichtsbehörde über jene Betriebsorganisationen, die ihre Hauptbetriebsstätte in Österreich haben, ist. Weiters soll geregelt werden, dass alle sowohl in Österreich ansässigen als auch in Österreich tätigen Betriebsorganisationen spätestens einen Monat vor ihrer Betriebsaufnahme diese dem BMVIT schriftlich anzuzeigen haben.

Darüber hinaus soll im Abs. 4 vorgesehen werden, dass die Flugsicherungsorganisationen berechtigt sind, im Bereich des Flugberatungs- und Flugwetterdienstes technische Unterstützung durch Dritte erbringen zu lassen, sofern dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet sowie dem Grundsatz der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht zuwidergehandelt wird. Weiters dürfen dadurch die entsprechenden Vorgaben der SES-Regelungen (insbesondere im Bereich des Sicherheits- und Qualitätsmanagements) nicht beeinträchtigt werden.

#### Zu § 121:

Mit dieser Bestimmung soll – wie schon gemäß der bisherigen Rechtslage – geregelt werden, dass sich die von zertifizierten Flugsicherungsorganisationen im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen wahrzunehmende Flugsicherung grundsätzlich auf das gesamte Bundesgebiet erstreckt mit Ausnahme jener Bereiche, die vom BMLV im Einvernehmen mit dem BMVIT mit Verordnung für die militärische Nutzung festgelegt wurden. Bei Festlegung dieser militärisch genutzten Bereiche ist den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung Rechnung zu tragen. In den für die militärische Nutzung reservierten Bereichen haben sich die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen an die Anweisungen der zuständigen militärischen Stellen zu halten.

#### Zu § 121a:

Mit dieser Bestimmung soll die Grundlage für den Abschluss diverser bi- oder multilateraler Abkommen im Bereich der Flugsicherung geschaffen werden. Mit diesen Abkommen kann insbesondere – in Abweichung des Grundsatzes der Verantwortung für die Wahrnehmung der Flugsicherung durch jenen Staat, in dessen Hoheitsgebiet der Luftraum gelegen ist – festgelegt werden, dass die Republik Österreich auch für Lufträume außerhalb ihres Hoheitsgebietes verantwortlich ist oder ein anderer Staat Flugsicherungsaufgaben im österreichischen Luftraum wahrnimmt. Weiters soll mit dieser Bestimmung die Zuständigkeit zum Abschluss von Vereinbarungen im Sinne des Art. 2 Abs. 3 und 4 der Flugsicherungsdienste-Verordnung sowie über einheitlichen Regelungen für grenzüberschreitende Lufträume festgelegt werden. Diese Zuständigkeit soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zukommen. Die Zuständigkeit zum Abschluss der übrigen Abkommen richtet sich nach den Bestimmungen gemäß Art. 50 und 66 B-VG.

#### Zu § 122:

Abgesehen von sprachlichen Bereinigungen soll mit den vorliegenden Änderungen Bedacht auf die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste genommen werden. Da die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 unmittelbar anwendbar ist, richtet sich insbesondere die Bemessung und Festlegung der Gebühren nach diesen Bestimmungen. Die vom BMVIT zu erlassende Durchführungsverordnung soll daher nur mehr begleitende und ergänzende Regelungen, insbesondere im Bereich der Vorschreibung und Einhebung der Gebühren, beinhalten. Das grundsätzliche Prinzip der Veröffentlichung von jährlich anzupassenden Gebührensätzen soll auch weiterhin aufrecht bleiben. Die Sonderbestimmungen über die Flugsicherungsstreckengebühren sollen ebenfalls wie bisher unberührt bleiben.

**Zu Z 49 (§ 123):**

Diese Anpassung ist erforderlich, da der Begriff „Ausnahmebereich“ auf Grund der neuen Formulierung des § 121 nicht mehr existiert.

**Zu Z 50 (§ 125 Abs. 2):**

Diese Bestimmung soll im Hinblick auf alle in Art. 29 AIZ genannten Urkunden erweitert werden. Weiters sollen aus Gründen der leichteren Überprüfbarkeit der zulässigen Verwendung eines Luftfahrzeuges nicht bloß das Lufttüchtigkeitszeugnis, sondern auch etwaige sonstige die Lufttüchtigkeit betreffenden Beurkundungen und Bescheide vom verantwortlichen Piloten an Bord mitgeführt werden.

**Zu Z 51 (§ 127):**

Diese Bestimmung soll den heutigen militärischen Erfordernissen angepasst werden. So nehmen an militärischen Luftfahrtveranstaltungen nicht mehr nur Militärluftfahrzeuge, sondern auch zivile Kooperationspartner teil, welche allerdings im Rahmen solcher Veranstaltungen ausschließlich nach den Vorgaben und Anweisungen der militärischen Stellen fliegen. Es soll daher eine Klarstellung über den Begriff und den Umfang der militärischen Luftfahrtveranstaltungen erfolgen.

**Zu Z 52 (§ 131 Abs. 2):**

Mit der Möglichkeit, dass flugbetriebliche Regelungen – soweit dies tunlich ist - auch auf luftfahrtübliche Weise kundgemacht werden können, soll der Spezifität dieser Bestimmungen Rechnung getragen werden. Da sich diese Regelungen nur an einen ganz bestimmten Adressatenkreis – nämlich an Luftfahrzeugbetreiber – richten, erscheint eine Kundmachung in den speziell für den Luftfahrtbereich vorhandenen Kundmachungsorganen (vgl. § 172a) sinnvoll.

**Zu Z 53 (§ 131 Abs. 3 und 4):**

Mit diesen Ergänzungen soll die sich bereits aus anderen Regelungen ergebende Zuständigkeit der Austro Control GmbH zur Vollziehung der nationalen flugbetrieblichen Regelungen nunmehr explizit auch im § 131 Abs. 3 angeführt werden. Weiters soll im Abs. 4 festgelegt werden, dass die Austro Control GmbH die zuständige nationale Luftfahrtbehörde im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 ist. Damit ist keine Aufgabenerweiterung für die Austro Control GmbH verbunden, da die neuen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen den bisher national geltenden – und von der Austro Control GmbH vollzogenen - Regelungen (JAR-OPS 1) im Großen und Ganzen entsprechen.

**Zu Z 54 und 56 (Abschnittsbezeichnung D und E):**

Die Abschnittsbezeichnungen sollen an die in den betreffenden Abschnitten enthaltenen Regelungen angepasst werden.

**Zu Z 55 (§ 134a Abs. 8):**

Im Sinne der Vorgaben des Datenschutzgesetzes 2000 soll eine gesetzliche Grundlage für die Veröffentlichung von Angaben über verantwortliche Beauftragte im Internet geschaffen werden.

**Zu den Z 57 bis 62 (§ 136):**

Mit diesen Änderungen soll – neben sprachlichen Anpassungen – klargestellt werden, dass im Hinblick auf Ereignisse gemäß 2003/42/EG der konkrete Kreis der meldepflichtigen Personen erst mit Verordnung festgelegt werden soll. Die im Abs. 1 enthaltene Aufzählung der meldepflichtigen Personen soll daher lediglich in Hinblick auf Unfälle und Störungen unmittelbar anwendbar und zwingend sein.

**Zu Z 63 und 64 (§ 139a Abs. 2 und 3):**

Da auch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität die Einrichtung einer Durchsetzungsstelle ähnlich wie die Durchsetzungsstelle für Streit- und Beschwerdefälle auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der

Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen vorsieht, soll auch diese Durchsetzungsstelle - nach den gleichen Prinzipien wie in § 139a Abs. 1 geregelt - beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen werden.

**Zu Z 65 (§ 141 Abs. 6):**

Die bisher im § 119 normierte Berechtigung der Austro Control GmbH, die Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften zu überwachen, soll nunmehr aus systematischen Gründen im § 141 geregelt werden.

**Zu den Z 66, 68, 71 und 72 (§ 145 Abs. 3, § 168 Abs. 2, § 171 Abs. 1 und 4):**

Diese Bestimmungen (insbesondere die Zitierungen) sollen an die geänderten §§ 119 ff angepasst werden.

**Zu Z 67 (§ 145a):**

Ein weiterer Schritt zur Implementierung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 soll durch die Schaffung eines militärischen operationellen Flugverkehrs gesetzt werden. Die diesbezüglichen durchführenden Regelungen sollen mittels Verordnung (Luftverkehrsregeln gemäß § 124) sowie einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie getroffen werden. In dieser Vereinbarungen sollen jene Flüge, die zum militärischen operationellen Flugverkehr zu zählen sind und für die daher der Vorrang gemäß Abs. 2 gelten soll, genau spezifiziert werden.

**Zu Z 69 (§ 169 Abs. 1):**

Die Strafbestimmung soll hinsichtlich Zuwiderhandlungen gegen die SES-Verordnungen sowie die Verordnung (EG) Nr. 3922/91 und die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 erweitert werden.

**Zu Z 70 (§ 169 Abs. 5):**

Diese neue Bestimmung soll in Anlehnung an eine vergleichbare Bestimmung im Kraftfahrzeuggesetz 1967 (§ 103 Abs. 2 KFG. 1967) aufgenommen werden, um den bei den Verwaltungsstraßenbehörden immer wieder aufgetretenen Schwierigkeiten bei Ausforschung des verantwortlichen Piloten zu begegnen.

**Zu Z 73 (§ 172 Abs. 2):**

Da gerade im Luftfahrtbereich sehr viele umfangreiche internationale Regelungen in englischer Sprache bestehen, die im Hinblick auf ihren Regelungsaufbau und ihre Bestimmtheit unmittelbar angewendet werden können, soll mit dieser neuen Bestimmung die Möglichkeit geschaffen werden, dass auf diese Bestimmungen ohne weitere nationale Umsetzungsmaßnahmen verwiesen werden darf. Da sich diese Regelungen an einen bestimmten eingeschränkten Adressatenkreis richtet, der im Umgang mit englischen Fachausdrücken auf Grund der Internationalität des Luftverkehrs vertraut sein muss, ist durch diese Maßnahme keine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt zu gewärtigen. Die Kundmachung dieser Regelungen soll durch deren Auflage zur Einsichtnahme im BMVIT erfolgen. Da diese Bestimmung eine Abweichung des Grundsatzes der deutschen Amtssprache darstellt, hat diese im Verfassungsrang zu erfolgen.

**Zu Z 74 (§ 172a):**

Mit dieser neuen Bestimmung soll der bereits in der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes verwendete Begriff „Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise“ zur Klarstellung näher definiert werden. So soll die bisher in § 119 enthaltene Aufzählung der Publikationsmittel (ÖNfL, AIP, NOTAM) angeführt werden sowie explizit dargelegt werden, dass die Kundmachung in „einer nach Form und Aufbereitung des Inhaltes luftfahrtüblichen Weise“ erfolgen kann. Dies bedeutet, dass z.B. eine Verordnung über eine Luftraumbeschränkung gemäß § 4 ff nicht wortgetreu, sondern in Form einer luftfahrtüblichen Mitteilung kundgemacht werden darf. Die Durchführung der Kundmachung soll der Austro Control GmbH obliegen, wobei diese die Publikationsmittel auch in elektronischer Form betreiben darf. Es soll dadurch für alle Betroffenen ein erleichterter Zugang zu den wichtigen Informationen ermöglicht werden.

**Zu Z 76 (§ 174a):**

Der Hinweis auf die erfolgten Richtlinien-Umsetzungen soll hinsichtlich der Novelle zur Seveso-II-Richtlinie erweitert werden.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

§ 3. (1) Kontrollierter Luftraum ist ein allseits umgrenzter Luftraum, der von der Austro Control GmbH 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) ...

§ 4. (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) ...

§ 5. (1) bis (3) ...

(4) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat überdies Luftraumbeschränkungsgebiete festzulegen, soweit dies

- a) und b) ...
- c) die Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. b des Wehrgesetzes 2001

erfordern.

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

### Vorgeschlagene Fassung

§ 3. (1) Kontrollierter Luftraum ist ein allseits umgrenzter Luftraum, der 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) ...

§ 4. (1) Für allseits umgrenzte Lufträume können dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekannt gegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):

1. das Verbot des Ein-, Aus-, Durchfluges oder Betriebes von Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät (Luftsperrgebiete),
2. die Anordnung, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiete), und
3. der Hinweis darauf, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät mit Gefahren verbunden ist (Gefahrengebiete).

(2) ...

§ 5. (1) bis (3) ...

(4) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat überdies Luftraumbeschränkungsgebiete festzulegen, soweit dies

- a) und b) ...
- c) die Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a oder b des Wehrgesetzes 2001

erfordern.

(5) Luftraumbeschränkungsgebiete gemäß Abs. 4 dürfen nur für die Dauer von höchstens zwei Wochen festgelegt werden. In den Verordnungen gemäß Abs. 3 und 4 kann festgelegt werden, ob und auf welche Art und Weise die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der für das

## Geltende Fassung

(6) ...

§ 11. (1) ...

(2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines Militärluftfahrzeuges tragen. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

(3) ...

§ 15. (1) und (2) ...

(3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens betrieben, sind sie spätestens zwölf Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) ...

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen. Hievon ausgenommen sind jene Zivilluftfahrzeuge, für die diese Aufgabe gemäß § 140 b mit Verordnung einer anderen Behörde übertragen wurde. Für motorisierte Hänge- und Paragleiter kann durch Verordnung vorgesehen werden, daß das Luftfahrzeugregister in Form einfacher Listen zu führen ist.

(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das

## Vorgeschlagene Fassung

Lufttraumbeschränkungsgebiet jeweils zuständigen militärischen Organe beim Ein-, Aus- oder Durchflug des Lufttraumbeschränkungsgebietes nachkommen müssen.

(6) ...

§ 11. (1) ...

(2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

(3) ...

§ 15. (1) und (2) ...

(3) Im Ausland registrierte Luftfahrzeuge sind spätestens zwölf Monate, nachdem sie erstmalig auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens verwendet worden sind, in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) ...

(5) Das Datum der erstmaligen Verwendung bleibt auch bei einem Wechsel des Luftfahrzeughalters unverändert. Die in Abs. 3 und 4 genannten Fristen werden für den Zeitraum der Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, gehemmt und laufen bei erneuter Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen der inländischen Aufsicht unterliegenden Luftfahrzeughalter weiter.

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH beziehungsweise eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde haben ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen. Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter sind von der Eintragung ausgenommen. In das Luftfahrzeugregister sind das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, der Hersteller, die Herstellerbezeichnung und die Seriennummer des Zivilluftfahrzeuges sowie der Name und die Anschrift des Zivilluftfahrzeughalters einzutragen. Für motorisierte Hänge- und Paragleiter kann durch Verordnung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass das Luftfahrzeugregister in Form einfacher Listen zu führen ist.

(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das

### **Geltende Fassung**

Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn

1. der Halter

- a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder
- b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, und,
- c) falls sein Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat,

2. und 3. ...

(3) bis (4) ...

**§ 18.** (1) ...

(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, die Betriebstüchtigkeit sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mindestens die gleichen Anforderungen stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften (Gleichwertigkeit),

2. und 3. ...

...

(3) ...

**§ 21.** (1) ...

(2) Die Art der von Militärluftfahrzeugen (§ 11 Abs. 2) zu führenden

### **Vorgeschlagene Fassung**

Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn

1. der Halter

- a) die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder
- b) eine juristische Person ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat,

2. und 3. ...

(3) bis (4) ...

**§ 18.** (1) ...

(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, die Betriebstüchtigkeit sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mindestens die gleichen Anforderungen stellen wie die entsprechenden in Österreich anwendbaren Vorschriften (Gleichwertigkeit),

2. und 3. ...

...

(3) ...

**§ 21.** (1) ...

(2) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat nach Maßgabe der

### **Geltende Fassung**

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 Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu regeln.

### **Militärisches Luftfahrtgerät**

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

### **C. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen**

§ 24a. (1) und (2) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

Erfordernisse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung insbesondere

1. die Art der von Militärluftfahrzeugen (§ 11 Abs. 2) zu führenden Kennzeichen, Flaggen und Lichter,
2. die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen,
3. die Art und den Umfang der zur Feststellung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen erforderlichen Überprüfungen (insbesondere Muster-, Stück- und Nachprüfungen),
4. die Urkunden, mit denen Militärluftfahrzeuge versehen sein müssen, und
5. die Zulässigkeit des Nachweises der Lufttüchtigkeit durch ausländische Urkunden

festzulegen.

### **Militärisches Luftfahrtgerät**

§ 24. Der Bundesminister für Landesverteidigung hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit militärisches Luftfahrtgerät einer Beurkundung als betriebstüchtig bedarf und die gemäß § 21 Abs. 2 zu erlassende Verordnung auf militärisches Luftfahrtgerät anzuwenden ist.

### **C. Internationale Bestimmungen**

#### **Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen**

§ 24a. (1) und (2) ...

#### **Übertragung von Aufgaben gemäß Art. 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt**

§ 24b. (1) Die Übertragung von Aufgaben gemäß Art. 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949, kann in Form von Rahmenvereinbarungen mit anderen Vertragsstaaten erfolgen. Zuständige Behörde für den Abschluss dieser Rahmenvereinbarungen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Diese Vereinbarungen dürfen nur abgeschlossen werden, wenn die im § 18 Abs. 2 Z 1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind und gewährleistet ist, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt durch die Übertragung der Aufgaben nicht gefährdet wird. Die ausführenden Vereinbarungen sind von der Austro Control GmbH jeweils als Anhang zu den Rahmenvereinbarungen abzuschließen.

## **Geltende Fassung**

**§ 34.** (1) Der Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses hat eine Untersuchung bei einer autorisierten flugmedizinischen Stelle (Abs. 2) voranzugehen. Über diese Untersuchung hat die flugmedizinische Stelle einen schriftlichen Bericht an die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde zu übermitteln. Der Inhalt des Berichtes der flugmedizinischen Stelle hat sich auf die Sicherstellung der in § 33 Abs. 4 genannten Ziele zu beschränken und ist durch Verordnung des

## **Vorgeschlagene Fassung**

(2) Die ausführenden Vereinbarungen gemäß Abs. 1 haben jedenfalls zu enthalten:

1. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen,
2. die Herstellerbezeichnung und die
3. die Seriennummer

der von der ausführenden Vereinbarung umfassten Luftfahrzeuge sowie die genaue Bezeichnung der übertragenen Aufgaben und die Gültigkeitsdauer der ausführenden Vereinbarung. Die ausführenden Vereinbarungen dürfen nur abgeschlossen werden, wenn hinsichtlich der betroffenen Luftfahrzeuge die der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen nachgewiesen worden sind.

(3) Werden der Austro Control GmbH durch die in Abs. 2 genannten Vereinbarungen Aufgaben gemäß Art. 83bis AIZ übertragen, sind hinsichtlich der von der Vereinbarung umfassten ausländisch registrierten Luftfahrzeuge die dem Umfang der Übertragung entsprechenden für inländisch registrierte Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen anzuwenden.

(4) Den Haltern der betroffenen Luftfahrzeuge ist eine Abschrift der Vereinbarung gemäß Art. 83bis AIZ zu übergeben. Diese ist von den verantwortlichen Piloten stets an Bord mitzuführen.

(5) Die Übertragung von Aufgaben gemäß Art. 83bis AIZ kann auch in Form von Einzelvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden erfolgen, sofern die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 dritter Satz erfüllt sind. Zuständige Behörde zum Abschluss dieser Einzelvereinbarungen ist die Austro Control GmbH. Die Bestimmungen gemäß Abs. 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.

(6) Die Vereinbarungen gemäß Abs. 1, 2 und 5 sind, unbeschadet der Bestimmungen gemäß Art. 83bis lit. b AIZ, in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

**§ 34.** (1) Der Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses hat eine Untersuchung bei einer autorisierten flugmedizinischen Stelle (Abs. 2) voranzugehen. Über diese Untersuchung hat die flugmedizinische Stelle einen schriftlichen Bericht an die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde zu übermitteln, sofern nicht durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der

### **Geltende Fassung**

Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestimmen. Im Falle der Untersuchung eines Inhabers eines gemäß § 41 gleichgestellten Zivilluftfahrerscheines ist der Bericht über die Untersuchung an die ausländische Behörde, welche den Zivilluftfahrerschein ausgestellt hat, zu übermitteln. Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde ist verpflichtet, einer flugmedizinischen Stelle die Dokumentation über vergangene Untersuchungen einer Person zur Verfügung zu stellen, insofern dies zur Beurteilung der Tauglichkeit dieser Person anlässlich einer neuerlichen Untersuchung erforderlich ist.

(2) ...

(3) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums hat durch schriftlichen Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen.

(4) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Sachverständigen hat durch schriftlichen Bescheid der Austro Control GmbH zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen.

(5) bis (6) ...

**§ 39.** (1) Wer eine Zivilluftfahrerprüfung ablegt, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.

(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt Mitgliedern der Prüfungskommissionen und gemäß § 37 Abs. 2 ernannten Prüfern eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Zweckmäßigkeit Fälle bestimmt werden, in denen die Übermittlung eines Berichtes unterbleiben kann. Der Inhalt des Berichtes der flugmedizinischen Stelle hat sich auf die Sicherstellung der in § 33 Abs. 4 genannten Ziele zu beschränken und ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestimmen. Im Falle der Untersuchung eines Inhabers eines gemäß § 41 gleichgestellten Zivilluftfahrerscheines ist der Bericht über die Untersuchung an die ausländische Behörde, welche den Zivilluftfahrerschein ausgestellt hat, zu übermitteln. Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde ist verpflichtet, einer flugmedizinischen Stelle die Dokumentation über vergangene Untersuchungen einer Person zur Verfügung zu stellen, insofern dies zur Beurteilung der Tauglichkeit dieser Person anlässlich einer neuerlichen Untersuchung erforderlich ist.

(2) ...

(3) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums hat durch schriftlichen Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen. Auf die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums besteht kein Rechtsanspruch.

(4) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Sachverständigen hat durch schriftlichen Bescheid der Austro Control GmbH zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen. Auf die Autorisierung eines flugmedizinischen Sachverständigen besteht kein Rechtsanspruch.

(5) bis (6) ...

**§ 39.** (1) Wer eine Zivilluftfahrerprüfung bei einer Zivilluftfahrer-Prüfungskommission oder der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ablegt, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Höhe der Prüfungstaxen ist unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.

(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt Mitgliedern von Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist.

### **Geltende Fassung**

(3) ...

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

(2) Der Bundesminister 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 Bundesminister für Landesverteidigung ausgestellter Militärluftfahrt-Personalausweis erforderlich ist.

#### **Arten, Gültigkeitsdauer und Voraussetzungen der Ausstellung von Militärluftfahrt-Personalausweisen**

**§ 57.** Der Bundesminister 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.

**§ 62.** (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung für die Benützung von Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge oder für die Errichtung von ständigen Einrichtungen für Zwecke der Zivilluftfahrt auf Militärflugplätzen erteilen, wenn keine Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen.

(2) bis (3) ...

(4) Im Falle der Benützung eines Militärflugplatzes gemäß Abs. 3 sind die §§ 63, 64, 66, 74 bis 75, 80a, 134a, 135 Abs. 2 und 3, 136 Abs. 1, 142 und 145b anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass ....

(5) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

(3) ...

**§ 56.** (1) Als Militärluftfahrer darf nur verwendet werden, wer einen Militärluftfahrerschein besitzt. Die Bestimmungen des § 52 gelten sinngemäß.

(2) Der Bundesminister 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 Militärluftfahrt-Personalausweis erforderlich ist.

#### **Arten, Gültigkeitsdauer, Ausstellung und Entziehung von Militärluftfahrt-Personalausweisen**

**§ 57.** Der Bundesminister für Landesverteidigung hat durch Verordnung 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 nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Landesverteidigung erforderlichen Bestimmungen über

1. die Arten und die Form,
2. die Dauer und die Verlängerung ihrer Gültigkeit und
3. die Ausstellung und den Entzug

von Militärluftfahrt-Personalausweisen zu erlassen.

**§ 62.** (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung für die

1. Benützung von Militärflugplätzen oder
2. für die Errichtung von ständigen Einrichtungen auf Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt erteilen, wenn keine Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen.

(2) bis (3) ...

(4) Im Falle der Benützung eines Militärflugplatzes gemäß Abs. 3 sind die §§ 63, 64, 66, 74 bis 75, 80a, 94, 134a, 135 Abs. 2 und 3, 136 Abs. 1, 139a Abs. 2, 142 und 145b anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass ....

(5) ...

### **Geltende Fassung**

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

(2) ...

**§ 70.** (1) bis (3) ...

(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.** (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) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

**§ 68.** (1) Zivilflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

(2) ...

**§ 70.** (1) bis (3) ...

(4) Vor Erlassung des Bescheides über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist in allen Fällen eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Die §§ 40 bis 44g des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51, sind anzuwenden, wobei die Anberaumung der mündlichen Verhandlung in jedem Fall durch Anschlag in den Gemeinden, die ganz oder teilweise im Bereich der Sicherheitszone (§ 86) und gegebenenfalls vorgesehenen Sicherheitszone liegen, kundzumachen ist. Erweist sich nach der mündlichen Verhandlung eine Erweiterung der vorgesehenen Sicherheitszone als erforderlich, so ist eine neue mündliche Verhandlung durchzuführen.

**§ 71.** (1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) das Vorhaben in Übereinstimmung mit den anwendbaren nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Regelungen sowie - soweit das Vorhaben einen Flughafen betrifft - den Vorschriften der Internationalen Zivillfahrtorganisation, insbesondere des Anhangs 14 des AIZ, 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) ...

(3) Bei einem bloßen Wechsel in der Person des Zivilflugplatzhalters unter Beibehaltung des bestehenden bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges sind von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68) lediglich die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 lit. b und c zu prüfen. Werden diese Voraussetzungen vom Bewilligungswerber hinsichtlich des bestehenden Betriebsumfanges erfüllt, kann die zuständige Behörde die Zivilflugplatz-

### Geltende Fassung

#### § 72. (1) ...

(2) Eine Zivilflugplatz-Bewilligung darf nur Staatsangehörigen einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt werden.

#### (3) ...

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

### Vorgeschlagene Fassung

Bewilligung ohne weitere Prüfung gemäß Abs. 1 und 2 im bisherigen Umfang erteilen.

#### § 72. (1) ...

(2) Eine Zivilflugplatz-Bewilligung darf unbeschadet der Bestimmungen gemäß § 71 außerdem nur erteilt werden, wenn der Bewilligungswerber

1. die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder
2. eine juristische Person ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat.

#### (3) ...

§ 80a. (1) Sind auf einem Zivilflugplatz die in der Anlage 5 zur Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage angegebenen Menge vorhanden, sind die §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c Abs. 1 bis 2a und Abs. 3 bis 11, 84d Abs. 1 bis 6 und 84e GewO 1994 sowie die Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit, mit der nähere Bestimmungen betreffend die Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen in Betrieben, BGBl. II Nr. 354/2002, sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass

1. unter Behörde die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 Abs. 2 zuständige Behörde bzw. die in § 62 Abs. 4 Z1 normierten Behörden,
2. unter Betrieb der gesamte Zivilflugplatzbetrieb mit Ausnahme jener Bereiche, für die eine Betriebsanlagengenehmigung gemäß der GewO 1994 erteilt worden ist, und
3. unter Betriebsinhaber der Zivilflugplatzhalter

## **Geltende Fassung**

**§ 86.** (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.

### **Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung**

**§ 89.** 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.

**§ 91.** Zur Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses außerhalb von Sicherheitszonen gemäß § 85 Abs. 2 und Abs. 3 ist unbeschadet der Bestimmungen des § 91 a eine Ausnahmebewilligung erforderlich. Sonstige gesetzliche Vorschriften bleiben unberührt.

**§ 91c.** Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat ein Verzeichnis der Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 und 3 in geeigneter Form evident zu halten, der Austro Control GmbH und dem Bundesminister für Landesverteidigung zugänglich zu machen und gegen Kostenbeitrag den Teilnehmern am Luftverkehr auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

## **Vorgeschlagene Fassung**

zu verstehen sind.

(2) Durch die in den Bestimmungen gemäß Abs. 1 normierten Verpflichtungen werden die in anderen Bestimmungen festgelegten Verpflichtungen weder berührt noch ersetzt.

**§ 86.** (1) Die Sicherheitszone ist der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs. 1 nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

(2) Für Flughäfen und Militärflugplätze sowie für Flugfelder mit Instrumentenflugbetrieb ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für sonstige 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.

### **Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung**

**§ 89.** Die Sicherheitszonen-Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

**§ 91.** Ein Luftfahrthindernis außerhalb von Sicherheitszonen (§ 85 Abs. 2 und 3) darf, unbeschadet der Bestimmung des § 91a, nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

**§ 91c.** (1) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat ein Verzeichnis der Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 und 3 in geeigneter Form evident zu halten, der Austro Control GmbH und dem Bundesminister für Landesverteidigung zugänglich zu machen und gegen Kostenbeitrag den Teilnehmern am Luftverkehr auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

(2) Der Eigentümer eines nicht nur befristet errichteten Luftfahrthindernisses gemäß § 85 Abs. 2 und 3 ist verpflichtet, die von ihm veranlasste Beseitigung des Luftfahrthindernisses dem örtlich zuständigen Landeshauptmann unverzüglich zu

## **Geltende Fassung**

### **§ 92. (1) ...**

(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.

(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung oder der Erweiterung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Ausnahmegewilligung widerrufen und die Entfernung des Luftfahrthindernisses anordnen. Der Betreiber des Luftfahrthindernisses hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

### **Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung**

**§ 94.** (1) Die Errichtung, die Erweiterung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefehrerung 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.

## **Vorgeschlagene Fassung**

melden.

(3) Der Eigentümer eines Luftfahrthindernisses hat, unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen, Ausfälle oder Störungen der Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses (§ 92 Abs. 2) sowie die erfolgte Behebung der Ausfälle oder Störungen unverzüglich der Austro Control GmbH anzuzeigen, welche diese Informationen in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren hat.

### **§ 92. (1) ...**

(2) Eine Ausnahmegewilligung ist mit Bescheid zu erteilen, wenn durch die Errichtung, Abänderung oder Erweiterung des Luftfahrthindernisses die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich ist, wobei insbesondere die Art und Weise der allenfalls erforderlichen Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses (§ 95) festzulegen ist.

(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung, der Abänderung oder der Erweiterung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung, der Abänderung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Ausnahmegewilligung widerrufen und dem Eigentümer die Entfernung des Luftfahrthindernisses auf seine Kosten anordnen. Der Betreiber des Luftfahrthindernisses hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

### **Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung**

**§ 94.** (1) Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefehrerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärflugfahrt verursacht werden könnten, dürfen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden. Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die

### **Geltende Fassung**

(2) Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, die Austro Control GmbH und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jeweils nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der Erweiterung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

### **Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen**

**§ 95.** (1) Der Eigentümer eines Luftfahrthindernisses ist verpflichtet, dieses auf seine Kosten zu kennzeichnen. Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung und die allfällige Beseitigung der Kennzeichnungen.

(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

### **Vorgeschlagene Fassung**

Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Zur Erteilung der in Abs. 1 genannten Bewilligung ist für den Fall, dass sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone eines Militär- oder Zivilflugplatzes befindet, die Austro Control GmbH und für den Fall, dass sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes befindet, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig. Bei Anlagen, die sich außerhalb von Sicherheitszonen befinden, hat die Austro Control GmbH in jenen Fällen, in denen ausschließlich eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfester Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnte, den Antrag auf Bewilligung gemäß Abs. 1 unverzüglich dem Bundesminister für Landesverteidigung weiterzuleiten. Mit Einlangen des Antrages beim Bundesminister für Landesverteidigung geht die Zuständigkeit zur Entscheidung auf diesen über. Für den Fall, dass sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes befindet, ist zur Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen der Bundesminister für Landesverteidigung zuständig.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung, der Abänderung oder der Erweiterung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung, der Abänderung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und dem Eigentümer die Entfernung der Anlage auf seine Kosten anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

### **Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen**

**§ 95.** Ist in der Ausnahmegewilligung gemäß § 92 Abs. 2 eine Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses festgelegt worden, ist der Eigentümer des Luftfahrthindernisses verpflichtet, diese Kennzeichnung auf seine Kosten durchzuführen und für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnung zu sorgen. Dies gilt auch für Luftfahrthindernisse, die vor dem 1. Juli 1994 errichtet worden sind. Ein diesbezüglich allfällig entgegenstehender Bescheidspruch ist nicht mehr anzuwenden.

### **Geltende Fassung**

Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen dem Bundesminister für Landesverteidigung.

**§ 96.** (1) Die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 93 beziehungsweise die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 94 oder 122 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 oder die in den §§ 94 oder 122 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes errichtet oder erweitert wurden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen sind.

(2) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

**§ 96.** (1) Die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 93 beziehungsweise die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 94 oder 122 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 bzw. deren Kennzeichnungen oder die in den §§ 94 oder 122 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder entgegen den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Bescheiden errichtet, abgeändert oder erweitert wurden bzw. betrieben werden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen sind.

(2) ...

### **Zusätzliche Auflagen**

**§ 96a.** (1) Ergibt sich nach Erteilung einer Bewilligung gemäß § 92, § 94 oder § 122, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der in den Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen nicht hinreichend geschützt ist, so hat die gemäß § 93 oder § 94 Abs. 2 oder § 122 zuständige Behörde die zur Erreichung dieses Schutzes erforderlichen anderen oder zusätzlichen Auflagen, die dem auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand im Bereich der Technik entsprechen, vorzuschreiben. Bei Vorschreibung dieser Auflagen hat die Behörde die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

(2) Im Falle von vor dem 1. Jänner 1958 errichteten Luftfahrthindernissen, für die von Amts wegen gemäß der vor dem 1. Juli 1994 geltenden Rechtslage mit Bescheid die Duldung von Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben wurde oder vorzuschreiben gewesen wäre, sind erstmalige, andere oder zusätzliche Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Vorschreibung dieser Kennzeichnungsmaßnahmen ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand im Bereich der Technik sowie die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen. Zuständig für die Vorschreibung dieser Maßnahmen ist jene Behörde, die bei einer Neuerrichtung der Anlage gemäß § 93

## Geltende Fassung

### Sinngemäße Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954

§ 99. (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) und (3) ...

(4) Die Bezirksverwaltungsbehörde 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) und (6) ...

§ 102. (1) bis (4) ...

§ 116. (1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) ...

### Begriff der Flugsicherung

§ 119. Die Flugsicherung umfaßt:

- a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen und der in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria) kundzumachenden allgemeinen Anordnungen,
- b) die flugsicherungstechnischen Dienste,

## Vorgeschlagene Fassung

für die Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständig wäre.

(3) Die Bestimmung des § 95 ist für den Fall der Vorschreibung von Kennzeichnungsmaßnahmen gemäß Abs. 1 und 2 anzuwenden.

### Sinngemäße Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes

§ 99. (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 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG), BGBl. Nr. 71/1954, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen sinngemäß.

(2) und (3) ...

(4) Zuständig für das Enteignungsverfahren ist die Bezirksverwaltungsbehörde. Die Bezirksverwaltungsbehörde 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) und (6) ...

§ 102. (1) bis (4) ...

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann jene Unternehmen, die eine aufrechte Bewilligung gemäß den Abs. 1 und 2 innehaben, im Internet unter Angabe der Anschrift der Unternehmen bekannt gegeben.

§ 116. (1) Die gewerbsmäßige Vermietung von Zivilluftfahrzeugen darf nur mit einer Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden (Vermietungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) ...

### Begriffsbestimmungen

§ 119. (1) Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs.

(2) Die Flugsicherung umfasst:

1. die Flugsicherungsdienste und zwar die

a) Flugverkehrsdienste

Fluginformationsdienst, Alarmdienst),

(Flugverkehrskontrolldienste,

### **Geltende Fassung**

- c) die Flugberatung,
- d) den Flugwetterdienst,
- e) die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und 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.

### **Wahrnehmung der Flugsicherung**

**§ 120.** (1) Die Flugsicherung obliegt, soweit in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes geregelt ist, der Austro Control GmbH. Diese hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf Flugfeldern mit Bescheid geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar der Austro Control GmbH und haben deren Weisungen zu beachten.

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

(4) Die gemäß Abs. 1 und 2 mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten haben den von der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL verabschiedeten Sicherheitsanforderungen (ESARRs) zu

### **Vorgeschlagene Fassung**

- b) Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste,
  - c) Flugwetterdienste und
  - d) Flugberatungsdienste (Luftfahrtinformationsdienste),
2. das Luftraummanagement,
  3. die Verkehrsflussregelung und
  4. die Festlegung von Flugverfahren und die Erlassung sonstiger, der Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben dienenden allgemeinen Anordnungen (§ 120a).

(3) Für die in diesem Abschnitt verwendeten Begriffe gelten die Begriffsbestimmungen des Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 1.

### **Wahrnehmung der Flugsicherung**

**§ 120.** (1) Soweit in oder auf Grund von völkerrechtlichen Vereinbarungen, in gemeinschaftsrechtlichen Regelungen oder in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, obliegt die Wahrnehmung der Flugsicherung als hoheitliche Aufgabe des Bundes der Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH ist zur Durchführung der Flugverkehrsdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. a und der Flugwetterdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. c auf ausschließlicher Grundlage im Sinne des Art. 8 und des Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10, benannt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unbeschadet Abs. 1 aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit mit Verordnung auch andere Dienstleister zur Durchführung von Flugverkehrsdiensten (§ 119 Abs. 2 Z 1 lit. a) auf Flugfeldern benennen. Diese Dienstleister dürfen nur benannt werden, wenn sie die Anforderungen gemäß Art. 6 und 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung erfüllen.

(3) Die Flugsicherungsorganisationen gemäß Abs. 1 und 2 sind zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben (§ 119 Abs. 2) entweder alleine oder durch Inanspruchnahme der Dienste von gemäß Art. 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung zertifizierten Dienstleistern verpflichtet und unterliegen den Weisungen der Aufsichtsbehörde gemäß § 120c. Im Falle der

### **Geltende Fassung**

entsprechen. Diese Sicherheitsanforderungen sind in luftfahrtüblicher Weise in ihrer jeweils geltenden Fassung kundzumachen.

(5) Die gemäß Abs. 1 und 2 mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten unterliegen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden. Bei Durchführung der Aufsicht sind die diesbezüglichen Sicherheitsanforderungen (ESARRs) der EUROCONTROL anzuwenden. Diese sind in luftfahrtüblicher Weise in ihrer jeweils geltenden Fassung kundzumachen.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Erbringung der Flugverkehrsdienste und der Flugwetterdienste ist von den Flugsicherungsorganisationen vor Inanspruchnahme eines gemäß Art. 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung zertifizierten Dienstleiters die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn nicht auf Grund besonderer Umstände anzunehmen ist, dass die Inanspruchnahme eine Gefährdung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs bewirken oder sonst den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widersprechen würde.

(4) Die Flugsicherungsorganisationen haben für die Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).

(5) Die Flugsicherungsorganisationen haben die zur ordnungsgemäßen und sicheren Erfüllung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben erforderlichen und dem internationalen Standard entsprechenden Flugsicherungseinrichtungen vorzuhalten sowie im betriebssicheren Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben.

(6) Soweit für die Durchführung von Flugsicherungsdiensten eine Lizenz gemäß der Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22, erforderlich ist, haben die Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, dass das von ihnen eingesetzte Personal eine von einem Mitgliedstaat ausgestellte aufrechte Lizenz gemäß der Richtlinie 2006/23/EG innehat.

### **Allgemeine Flugsicherungsanordnungen**

**§ 120a.** (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs unter Bedachtnahme auf die Abwehr von den der Allgemeinheit drohenden Gefahren aus dem Luftverkehr erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen.

(2) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs unter Bedachtnahme auf die Abwehr von den der Allgemeinheit drohenden Gefahren aus dem Luftverkehr erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen.

## **Geltende Fassung**

## **Vorgeschlagene Fassung**

(3) Die Regelungen gemäß Abs. 1 und 2 sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

### **Haftung und Versicherung**

**§ 120b.** (1) Hat der Bund dem Geschädigten gemäß den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, den Schaden ersetzt, hat jene Flugsicherungsorganisation, deren Organ den Schaden rechtswidrig und schuldhaft verursacht hat, dem Bund diese Leistung im vollen Umfang zu ersetzen. Nimmt eine Flugsicherungsorganisation die Dienste einer anderen Flugsicherungsorganisation in Anspruch (§ 120 Abs. 3), so gelten deren Organe für Zwecke dieses Rückersatzes auch als Organe der erstgenannten Flugsicherungsorganisation.

(2) Der Rückersatzanspruch gegen das Organ gemäß § 3 des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, bleibt unberührt. Soweit die Flugsicherungsorganisation gemäß Abs. 1 Leistungen an den Bund erbracht hat, geht der Anspruch des Bundes gegen das Organ auf Rückersatz auf die Flugsicherungsorganisation über.

(3) § 10 des Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung, BGBl. Nr. 898/1993 bleibt von Abs. 1 erster Satz und Abs. 2 unberührt.

(4) Die gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, ABl. Nr. L 335 vom 21.12.2005 S. 13, erforderliche Haftungs- und Versicherungsdeckung hat auch die Absicherung des Rückersatzanspruches des Bundes gegen die Flugsicherungsorganisation sowie gegen deren Organe zu umfassen.

### **Aufsicht**

**§ 120c.** (1) Die Flugsicherungsorganisationen gemäß § 120 Abs. 1 und 2 unterliegen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Bestimmung des § 141 Abs. 2 und 3 ist, unbeschadet der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen gemäß Abs. 2, sinngemäß anzuwenden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist die nationale Aufsichtsbehörde im Sinne des Art. 4 der Rahmenverordnung. Er nimmt, soweit nicht besondere Regelungen bestehen, sämtliche Aufgaben und Befugnisse wahr, die der nationalen Aufsichtsbehörde in der Rahmenverordnung,

## **Geltende Fassung**

## **Vorgeschlagene Fassung**

der Flugsicherungsdienste-Verordnung, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 20, der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 26, oder den auf Grund dieser Verordnungen erlassenen Durchführungsregelungen übertragen oder eingeräumt sind.

### **Zertifizierung und Anerkennung von Organisationen sowie Lizenzierung von Fluglotsen**

**§ 120d.** (1) Die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen gemäß Art. 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung hat durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erfolgen, sofern der Antragsteller die dafür festgelegten Voraussetzungen erfüllt. Die Zertifizierung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen im Sinn des Anhanges II der Flugsicherungsdienste-Verordnung zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Über diese Zertifizierung ist ein Zeugnis in deutscher und englischer Sprache auszustellen. Als Vollstreckungsmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 ist die Zertifizierung zu widerrufen, wenn eine der Zertifizierungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt wird oder von der Flugsicherungsorganisation gegen Auflagen oder einzuhaltende Verpflichtungen verstoßen oder die Überwachung gemäß Art. 6 der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 nicht ermöglicht worden und dadurch die Sicherheit der Luftfahrt gefährdet ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe des ausgestellten Zeugnisses vorzuschreiben.

(2) Die Anerkennung von Organisationen gemäß Art. 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung hat durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erfolgen, sofern die Antragstellerin die Voraussetzungen gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung erfüllt. Diese Anerkennung ist insofern bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Über diese Anerkennung ist eine Urkunde auszustellen. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Anerkennungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt wird oder gegen Verpflichtungen gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung verstoßen worden ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunde vorzuschreiben.

(3) Die Benennung der Stellen gemäß Art. 8 der Interoperabilitäts-

## **Geltende Fassung**

## **Vorgeschlagene Fassung**

Verordnung hat durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erfolgen, sofern die Antragstellerin die Voraussetzungen gemäß der Interoperabilitäts-Verordnung erfüllt. Diese Benennung ist insofern bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Über diese Benennung ist eine Urkunde auszustellen. Die Benennung ist zu widerrufen, wenn eine der Benennungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt wird oder gegen Verpflichtungen gemäß der Interoperabilitäts-Verordnung verstoßen worden ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunde vorzuschreiben.

(4) Für die Erteilung einer gemeinschaftlichen Fluglotsenlizenz sowie die Zertifizierung eines Ausbildungsanbieters gemäß der Richtlinie 2006/23/EG sind die §§ 28 sowie 44 Abs. 6 anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass die Zertifizierung des Ausbildungsanbieters durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als nationale Aufsichtsbehörde im Sinne der Richtlinie 2006/23/EG zu erfolgen hat.

### **Erbringung technischer Dienste durch Betriebsorganisationen und andere Dritte**

**§ 120e.** (1) Flugsicherungsorganisationen sind berechtigt, technische Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste von Betriebsorganisationen im Sinne des Art. 2 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, ABl. Nr. L 335 vom 21.12.2005 S. 13, erbringen zu lassen, sofern die Inanspruchnahme nicht der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs entgegensteht und nicht den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widerspricht.

(2) Betriebsorganisationen, deren Hauptbetriebsstätte im Bundesgebiet liegt, sowie deren Personal im technischen Bereich unterliegen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005. Sie haben die beabsichtigte Erbringung technischer Dienste im Sinne des Abs. 1 für im Gemeinschaftsgebiet tätige Flugsicherungsorganisationen spätestens einen Monat vor Beginn dieser Tätigkeit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich anzuzeigen.

(3) Andere als die in Abs. 2 genannten Betriebsorganisationen haben die

## **Geltende Fassung**

### **Bereich der Flugsicherung**

§ 121. Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden (Ausnahmebereiche). Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gilt § 6.

## **Vorgeschlagene Fassung**

beabsichtigte Erbringung technischer Dienste für im Bundesgebiet tätige Flugsicherungsorganisationen spätestens einen Monat vor Beginn dieser Tätigkeit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich anzuzeigen.

(4) Flugsicherungsorganisationen sind berechtigt, technische Dienste zur Unterstützung des Flugberatungsdienstes (Luftfahrtinformationsdienstes) oder des Flugwetterdienstes durch Dritte erbringen zu lassen, sofern die Inanspruchnahme nicht der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs entgegensteht und nicht den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit widerspricht. Gemeinschaftsrechtliche Anforderungen an die Flugsicherungsorganisationen, wie insbesondere hinsichtlich der Auswahl solcher Dritter und der Regelung der Qualität deren Leistungen, bleiben unberührt.

(5) Die gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 erforderlichen geeigneten Sicherheitsvorschriften für Personal im technischen Bereich, das mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehende Aufgaben wahrnimmt, haben zumindest der von der EUROCONTROL herausgegebenen Sicherheitsanforderung ESARR 5 zu entsprechen und sind von der Austro Control GmbH herauszugeben sowie in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.

### **Bereich der Flugsicherung**

§ 121. (1) Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener militärisch genutzten Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden (Luftraumreservierung für die militärische Nutzung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung, ABl. Nr. L 342 vom 24.12.2005 S. 20). Diese Verordnung kann in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

(2) In der Verordnung gemäß Abs. 1 ist auch festzulegen, auf welche Art und Weise die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der für den jeweiligen für die militärische Nutzung reservierten Bereich zuständigen militärischen Flugleitung beim Ein-, Aus- oder Durchflug dieser reservierten Bereiche nachkommen müssen.

## **Geltende Fassung**

### **Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement**

**§ 121a.** (1) Die Austro Control GmbH und andere zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung ermächtigte natürliche oder juristische Personen haben die gemäß den Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften als verbindlich erklärten Normen der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben anzuwenden.

(2) Alle Hinweise auf solcherart für verbindlich erklärten Normen von EUROCONTROL werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

### **Flugsicherungseinrichtungen**

**§ 122.** (1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung

## **Vorgeschlagene Fassung**

(3) Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 erforderliche Koordinierung zwischen den zivilen und militärischen Stellen ist in einem Übereinkommen des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Bundesminister für Landesverteidigung festzulegen.

(4) Verordnungen gemäß § 5 Abs. 3 und 4, in denen Festlegungen gemäß § 5 Abs. 5 zweiter Satz enthalten sind, sind der Verordnung gemäß Abs. 1 gleichzuhalten.

### **Internationale Abkommen**

**§ 121a.** Im Interesse der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs kann in Abkommen

1. festgelegt werden, dass die Republik Österreich Flugverkehrsdienste durch die gemäß § 120 Abs. 1 benannten Flugsicherungsorganisationen auch außerhalb des Bundesgebietes durchzuführen hat, oder dass Flugverkehrsdienste innerhalb des Bundesgebietes von anderen Staaten mit Flugsicherungsorganisationen, die gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zertifiziert sind, durchzuführen sind,
2. eine gemäß Art. 2 Abs. 3 und Abs. 4 der Flugsicherungsdienstverordnung erforderliche Vereinbarung über die Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen getroffen werden,
3. die Übernahme von Aufgaben gemäß § 119 Abs. 1 Z 2 bis 4 oder von sonstigen Aufgaben der Luftraumorganisation für Lufträume außerhalb des Bundesgebietes durch die Republik Österreich, die Übertragung solcher Aufgaben für Lufträume im Bundesgebiet auf einen anderen Staat, eine internationale Organisation, eine sonstige zwischenstaatliche Einrichtung oder eine oder mehrere bestimmte befugte Flugsicherungsorganisationen vereinbart werden, sowie
4. für grenzüberschreitender Lufträume die Geltung einheitlicher, für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten notwendiger oder zweckmäßiger Regelungen vereinbart werden.

Die Vereinbarungen gemäß Z 2 und 4 sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie abzuschließen.

### **Flugsicherungseinrichtungen**

**§ 122.** (1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung

### **Geltende Fassung**

(Flugsicherungsanlagen) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie errichtet, betrieben oder wesentlich geändert werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt oder von Personen und Sachen, nicht gefährdet sind. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes 1993, BGBl. Nr. 908, bleiben unberührt. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet, mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Abwendung von Gefahren für Personen und Sachen oder zur Gewährleistung eines zweckmäßigen Betriebes notwendig ist.

(1a) Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abs. 1 bereits bestehende Flugsicherungsanlagen gilt die Bewilligungspflicht für die Errichtung und das Betreiben der Anlage nicht.

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

(2a) Die Einhebung dieser Gebühren kann unter Zuhilfenahme der Flugplatzhalter erfolgen. Für einzelne Fälle kann aus verwaltungsökonomischen Gründen der Flugplatzhalter als Gebührenschuldner bestimmt werden. Im Falle der Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 tritt der Inhaber der Bewilligung an die Stelle des Flugplatzhalters. Die Höhe der Gebührensätze kann zeitlich abgestuft bis zum Erreichen der vollen Kostendeckung festgelegt werden. Für die Einbringung der

### **Vorgeschlagene Fassung**

(Flugsicherungsanlagen) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie errichtet, betrieben oder wesentlich geändert werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt, nicht gefährdet werden. Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gemäß Art. 2 der Interoperabilitäts-Verordnung und der auf Grund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind nicht Gegenstand dieser Bewilligung. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Wahrung öffentlicher Interessen oder zur Gewährleistung eines zweckmäßigen Betriebes notwendig ist. Die Bestimmung der §§ 96 und 96a bleiben unberührt.

(2) Für Flugsicherungsanlagen, die vor dem 1. September 1997 errichtet und betrieben worden sind, gilt die Bewilligungspflicht für die Errichtung und das Betreiben der Anlage nicht.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der wesentlichen Änderung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen eines Jahres nach der Errichtung oder wesentlichen Änderung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage auf Kosten des Eigentümers anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(4) Die Errichtung und der Betrieb von ortsfesten militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt obliegt dem Bundesminister für Landesverteidigung, außerhalb von Militärflugplätzen und deren Sicherheitszonen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Diese Anlagen dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, dass hierdurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird.

(5) Für die Bemessung und Festlegung der für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen zu entrichteten Gebühren ist die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung

### **Geltende Fassung**

Gebühr ist der Zivilrechtsweg vorzusehen.

(3) Von der Bestimmung des Abs. 2 sind Einsatzflüge nach § 145 ausgenommen.

(4) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der wesentlichen Änderung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen eines Jahres nach der Errichtung oder wesentlichen Änderung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(5) Die Errichtung und der Betrieb von ortsfesten militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen obliegt dem Bundesminister für Landesverteidigung. Diese Anlagen dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird.

**§ 123.** (1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bei der Planung von militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Ausnahmebereichen nach § 121 der Bundesminister für Landesverteidigung, zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) ...

**§ 125.** (1) ...

(2) Der verantwortliche Pilot hat

a) und b) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, ABl. Nr. L 341 vom 7.12.2006 S. 3, maßgeblich. Die Höhe der Gebührensätze ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen und spätestens zwei Wochen vor der jeweiligen Wirksamkeit in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Die näheren Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung der Gebühren sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen. Die Einbringung der Gebühren hat auf dem Zivilrechtsweg zu erfolgen. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der Flugsicherungsdienste gegenüber dem Gebührensschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.

(6) In der Verordnung gemäß Abs. 5 kann vorgesehen werden, dass die Einhebung der Gebühren unter Zuhilfenahme der Zivilflugplatzhalter erfolgen kann. Im Falle der Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 tritt diesfalls der Inhaber dieser Bewilligung an die Stelle des Zivilflugplatzhalters.

(7) Für Einsatzflüge gemäß § 145 sind keine Gebühren gemäß Abs. 5 zu entrichten.

**§ 123.** (1) Erfordert die Planung von Flugsicherungsanlagen Vorarbeiten auf fremden Grundstücken und will der Grundeigentümer deren Vornahme nicht gestatten, so hat ihn der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bei der Planung von militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt in Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen der Bundesminister für Landesverteidigung, zur Duldung der Vorarbeiten durch Bescheid zu verpflichten (Verpflichtungsbescheid).

(2) ...

**§ 125.** (1) ...

(2) Der verantwortliche Pilot hat

a) und b) ...

### **Geltende Fassung**

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

(3) ...

### **Militärische Luftfahrtveranstaltungen**

§ 127. Über die Durchführung von militärischen Luftfahrtveranstaltungen (Paraden, Schauflüge, Wettbewerbe und ähnliche Veranstaltungen) hat der Bundesminister für Landesverteidigung das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

§ 131. (1) ...

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

1. bis 13. ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

c) das Bordbuch gemäß Artikel 34 AIZ sowohl für international als auch für national verwendete Luftfahrzeuge zu führen und die im Art. 29 AIZ genannten Urkunden sowie etwaige gemäß den §§ 18 Abs. 2, 20 und 132 erteilte Bewilligungen oder auf Grund der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 24a ausgestellte Fluggenehmigungen bei jedem Flug an Bord mitzuführen.

(3) ...

### **Militärische Luftfahrtveranstaltungen**

§ 127. Die Durchführung von Paraden, Schauflügen, Wettbewerben und ähnlichen Veranstaltungen, an denen Militärflugzeuge oder andere Luftfahrzeuge, welche von Angehörigen des Bundsheeres befehligt werden, beteiligt sind (militärische Luftfahrtveranstaltungen), obliegt, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften, dem Bundesminister für Landesverteidigung. Dieser hat vor der Durchführung von militärischen Luftfahrtveranstaltungen das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

§ 131. (1) ...

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden. Diese Verordnung kann, soweit es sich als tunlich erweist, in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden. Insbesondere sind zu regeln:

1. bis 13. ...

(3) Zuständige Luftfahrtbehörde zur Vollziehung der gemäß Abs. 2 erlassenen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

(4) Die Bestimmungen gemäß Abs. 2 sind insoweit nicht anzuwenden, als Betriebsvorschriften in der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. L 373 vom 31.12.1991 S. 4, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006, ABl. L 377 vom 27.12.2006 S. 1, geregelt sind. Zuständige Luftfahrtbehörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

## Geltende Fassung

### Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt

§ 134a. (1) bis (7) ...

### D. Untersuchung von Unfällen im zivilen Luftverkehr

§ 135. (1) bis (3) ...

§ 136. (1) Wahrgenommene Unfälle, Störungen und, soweit dies in einer Verordnung gemäß Abs. 2 festgelegt ist, Ereignisse in der Zivilluftfahrt sind unverzüglich der Austro Control GmbH zu melden. Diese Meldungen obliegen, unbeschadet anderer Bestimmungen, den:

1. bis 6. ...
7. gemäß § 120 mit der Wahrnehmung des Flugverkehrskontrolldienstes oder des Fluginformationsdienstes betrauten Organen,
8. Personen, die eine Funktion in Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen auf Zivilflugplätzen ausüben, und
9. ...

(2) Ein Ereignis ist eine Betriebsunterbrechung, ein Mangel, eine Fehlfunktion oder eine andere regelwidrige Gegebenheit mit tatsächlichem oder potentielltem Einfluss auf die Sicherheit der Luftfahrt, jedoch ohne die Folge eines Unfalls oder einer schweren Störung gemäß § 2 Abs. 3 und 7 des Unfalluntersuchungsgesetzes, BGBl. I Nr. 123/2005. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung ein Verzeichnis der meldepflichtigen Ereignisse im Sinne des Anhanges I und II der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 167 vom 4.7.2003 S. 23, sowie den Umfang der diesbezüglichen

## Vorgeschlagene Fassung

### D. Besondere Sicherheitsmaßnahmen

### Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt

§ 134a. (1) bis (7) ...

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann jene Unternehmen, die eine aufrechte Bewilligung als reglementierte Beauftragte gemäß Abs. 1 innehaben, im Internet unter Angabe der Anschrift der Unternehmen bekannt gegeben.

### E. Unfälle und Störungen im Luftverkehr

§ 135. (1) bis (3) ...

§ 136. (1) Wahrgenommene Unfälle, Störungen und, soweit dies in einer Verordnung gemäß Abs. 2 festgelegt ist, Ereignisse in der Zivilluftfahrt sind unverzüglich der Austro Control GmbH zu melden von den:

1. bis 6. ...
7. mit der Wahrnehmung von Aufgaben des Flugverkehrsdienstes (§ 119 Abs. 2) betrauten Personen,
8. Personen, die eine Funktion in Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen ausüben, und
9. ...

In anderen Bestimmungen festgelegte Meldeverpflichtungen bleiben unberührt.

(2) Ein Ereignis ist eine Betriebsunterbrechung, ein Mangel, eine Fehlfunktion oder eine andere regelwidrige Gegebenheit mit tatsächlichem oder potentielltem Einfluss auf die Sicherheit der Luftfahrt, jedoch ohne die Folge eines Unfalls oder einer schweren Störung gemäß § 2 Abs. 3 und 7 des Unfalluntersuchungsgesetzes, BGBl. I Nr. 123/2005. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung ein Verzeichnis der meldepflichtigen Ereignisse im Sinne des Anhanges I und II der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 167 vom 4.7.2003 S. 23, sowie den Umfang der diesbezüglichen

### **Geltende Fassung**

Meldepflichten festzulegen.

(3) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, alle bei ihr eingelangten Meldungen unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 des Unfalluntersuchungsgesetzes) sowie die sicherheitsrelevanten Meldungen an die jeweilige Aufsichtsbehörde gemäß § 120 sowie § 141 und, soweit diese Meldungen den Zuständigkeitsbereich einer gemäß § 140b betrauten Behörde berühren, auch an diese weiterzuleiten.

(4) und (5) ...

(6) Die Informationen gemäß Abs. 4 und 5 sind der Austro Control GmbH, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie den Aufsichtsbehörden gemäß § 120 und § 141 und der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zugänglich zu machen, damit diese daraus sicherheitstechnische Lehren ziehen können.

(7) ...

**§ 139a.** (1) ...

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Richtlinien für die Durchführung des in Abs. 1 vorgesehenen Verfahrens und in geeigneter Form zu veröffentlichen. In den Richtlinien sind insbesondere auch angemessene Fristen für die Beendigung des Verfahrens festzulegen.

**§ 141.** (1) bis (5) ...

(6) Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 104 des Gesetzes vom 6. März

### **Vorgeschlagene Fassung**

Meldepflichten und den Kreis der jeweils meldepflichtigen Personen festzulegen.

(3) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, alle bei ihr eingelangten Meldungen unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 des Unfalluntersuchungsgesetzes) sowie die sicherheitsrelevanten Meldungen an die jeweilige Aufsichtsbehörde gemäß § 120c sowie § 141 und, soweit diese Meldungen den Zuständigkeitsbereich einer gemäß § 140b betrauten Behörde berühren, auch an diese weiterzuleiten.

(4) und (5) ...

(6) Die Informationen gemäß Abs. 4 und 5 sind der Austro Control GmbH, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie den Aufsichtsbehörden gemäß § 120c und § 141 und der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zugänglich zu machen, damit diese daraus sicherheitstechnische Lehren ziehen können.

(7) ...

**§ 139a.** (1) ...

(2) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte können behinderte Fluggäste sowie Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität und Luftfahrtunternehmen sowie Zivilflugplatzhalter Streit- oder Beschwerdefälle wegen behaupteter Verstöße gegen Ge- oder Verbote, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. Nr. L 204 vom 26.7.2006 S. 1, ergeben, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorlegen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine einvernehmliche Lösung anzustreben oder den Parteien seine Ansicht zum herangetragenen Fall mitzuteilen. Die Luftfahrtunternehmen und Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, an einem solchen Verfahren mitzuwirken und alle zur Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie erforderliche Unterlagen vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Richtlinien für die Durchführung der in Abs. 1 und 2 vorgesehenen Verfahren in geeigneter Form zu veröffentlichen. In den Richtlinien sind insbesondere auch angemessene Fristen für die Beendigung des Verfahrens festzulegen.

**§ 141.** (1) bis (5) ...

(6) Die Austro Control GmbH ist berechtigt, die Einhaltung der im

### **Geltende Fassung**

1906, RGBI. Nr. 58, über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sinngemäß.

**§ 145.** (1) und (2) ...

(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.

### **Identifizierungsflüge**

**§ 145a.** Flüge mit Militärluftfahrzeugen zur Identifizierung von Luftfahrzeugen, die im Verdacht stehen, die österreichische Lufthoheit zu verletzen, sind von der Flugsicherung mit Vorrang zu behandeln.

**§ 168.** (1) ...

(2) Der Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung nach § 164 Abs. 1 und 2 ist im Luftfahrzeug mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH oder der gemäß § 167 Abs. 3 zuständigen Behörde und sonstigen, mit der Überwachung der

### **Vorgeschlagene Fassung**

Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften zu überprüfen. Soweit dies zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aufsicht erforderlich ist, haben die verantwortlichen Piloten jede im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Auskunft zu erteilen und auf Verlangen Einsicht in die an Bord mitzuführenden Dokumente zu gewähren.

**§ 145.** (1) und (2) ...

(3) Einsatzflüge gemäß Abs. 1 sind von jener Dienststelle, die den Einsatz angeordnet hat, unverzüglich der nächstgelegenen Flugsicherungsstelle (§ 120 Abs. 4) unter Angabe des wahrscheinlichen Flugbereiches anzuzeigen.

### **Militärischer operationeller Flugverkehr**

**§ 145a.** (1) Militärischer operationeller Flugverkehr umfasst alle Flugbewegungen mit Militärflugzeugen und militärischem Luftfahrtgerät, welche unmittelbar zur Erfüllung der Aufgaben des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 dienen, mit Ausnahme von Einsatzflügen (§ 145). Darunter fallen insbesondere Flüge mit Militärluftfahrzeugen zur Identifizierung von Luftfahrzeugen, die im Verdacht stehen, die österreichische Lufthoheit zu verletzen (Identifizierungsflüge) und Flüge zur Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 2001.

(2) Militärischer operationeller Flugverkehr ist bei Durchführung der Flugsicherung gemäß den §§ 119 ff mit Vorrang zu behandeln.

(3) Insoweit die Durchführung von operationellem militärischen Flugverkehr Ausnahmen von den Bestimmungen der Luftverkehrsregeln (§ 124) erfordert, sind diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung mit Verordnung festzulegen.

(4) Besondere Verfahren zur Durchführung des militärischen operationellen Flugverkehrs sind in einem Übereinkommen des Bundesministers für Landesverteidigung mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.

**§ 168.** (1) ...

(2) Der Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung nach § 164 Abs. 1 und 2 ist im Luftfahrzeug mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Organen der Aufsichtsbehörde, den Organen der Austro Control GmbH oder der gemäß § 167 Abs. 3 zuständigen Behörde und den mit der Wahrnehmung des

### **Geltende Fassung**

Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120) vorzulegen.

#### **§ 169.** (1) Wer

1. und 2. ...

3. a) bis (f) ...

g) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, oder

3a. bis 4. ...

...

(2) bis (4) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

Flugverkehrsdienstes betrauten Organen vorzulegen.

#### **§ 169.** (1) Wer

1. und 2. ...

3. a) bis (f) ...

g) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91,

h) der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 (Rahmenverordnung),

i) der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 (Flugsicherungsdienstverordnung),

j) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 (Luftraum-Verordnung),

k) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 (Interoperabilitäts-Verordnung),

l) der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten,

m) der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006,

n) der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität,

3a. bis 4. ...

...

(2) bis (4) ...

(5) Die Bezirksverwaltungsbehörde kann vom Halter eines nach dem Kennzeichen bestimmten Zivilluftfahrzeuges Auskünfte darüber verlangen, wer dieses Luftfahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt als verantwortlicher Pilot im Fluge verwendet hat. Diese Auskünfte haben den Namen und die Anschrift der betreffenden Person zu enthalten. Kann der Halter diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, welche die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen. **(Verfassungsbestimmung)** Gegenüber der Befugnis der Bezirksverwaltungsbehörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf

### **Geltende Fassung**

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten Personen (§ 120), in Ausnahmebereichen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

1. bis 6. ...

(2) und (3) ...

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den in Abs. 1 genannten Flugsicherungsorganen und Organen der militärischen Dienststellen auf deren Ansuchen Hilfe beim Vollzug der in Abs. 2 genannten Maßnahmen zu leisten.

(5) ...

§ 172. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Auskunftsverweigerung zurück.

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den von der Austro Control GmbH ermächtigten Organen, den mit der Wahrnehmung des Flugverkehrsdienstes betrauten Organen, in für die militärische Nutzung reservierten Lufträumen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

1. bis 6. ...

(2) und (3) ...

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den in Abs. 1 genannten Organen der Austro Control GmbH, den Flugsicherungsorganen und Organen der militärischen Dienststellen auf deren Ansuchen Hilfe beim Vollzug der in Abs. 2 genannten Maßnahmen zu leisten.

(5) ...

§ 172. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) (**Verfassungsbestimmung**) In diesem Bundesgesetz oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen kann auf Regelungen und begleitende Regelungen der Joint Aviation Authorities, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder anderer internationaler Organisationen in der englischen Originalfassung verwiesen werden. Diese Regelungen sind, sofern nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils aktuellsten Fassung anzuwenden und dadurch kundzumachen, dass sie beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in der jeweils anzuwendenden Fassung zur Einsicht aufgelegt werden.

### **Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise**

§ 172a. (1) Für die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise können als Publikationsmittel insbesondere das Österreichische Nachrichtenblatt für Luftfahrer, das Luftfahrthandbuch Österreich (Aeronautical Information Publication [AIP] Austria), die dazu in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen herausgegebenen Ergänzungen oder die NOTAM (Notice to

## Geltende Fassung

§ 173. (1) bis (27) ...

## Vorgeschlagene Fassung

Airmen), jeweils in einer nach Form und Aufbereitung dieser Publikationsmittel üblichen Weise herangezogen werden. Über Art und Inhalt der luftfahrtüblichen Kundmachung entscheidet die zur Erlassung der kundzumachenden Regelung zuständige Behörde. Die Durchführung der luftfahrtüblichen Kundmachung obliegt der Austro Control GmbH.

(2) Die Austro Control GmbH kann die Publikationsmittel gemäß Abs. 1 in elektronischer Form betreiben. Dabei sind die Kundmachungen im Internet unter einer von der Austro Control GmbH in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbarenden Adresse zur Abfrage bereit zu halten.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung im Interesse der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs die Bekanntmachung von allgemeinen Anordnungen durch Lichtsignale und Bodensignale udgl. festlegen.

§ 173. (1) bis (27) ...

(28) (**Verfassungsbestimmung**) § 172 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX tritt mit xxx in Kraft.

(29) § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1, § 5 Abs. 4 und 5, § 11 Abs. 2, § 15 Abs. 3 und 5, § 16 Abs. 1 und 2, § 18 Abs. 2, § 21 Abs. 2, § 24 samt Überschrift, § 24b samt Überschrift, § 34 Abs. 1, 3 und 4, § 39 Abs. 1 und 2, § 56, § 57 samt Überschrift, § 62 Abs. 1 und 4, § 68 Abs. 1, § 70 Abs. 4, § 71 Abs. 1 und 3, § 72 Abs. 2, § 80a, § 86 Abs. 1, § 89 samt Überschrift, § 91, § 91c, § 92 Abs. 2 und 3, § 94 samt Überschrift, § 95 samt Überschrift, § 96 Abs. 1, § 96a samt Überschrift, die Überschrift zu § 99, § 99 Abs. 1 und 4, § 102 Abs. 5, § 116 Abs. 1, die §§ 119 bis 122 jeweils samt Überschriften, § 123, § 125 Abs. 2, § 127 samt Überschrift, § 131 Abs. 2, 3 und 4, § 134a Abs. 8, § 136 Abs. 1, 2, 3 und 6, § 139a Abs. 2 und 3, § 141 Abs. 6, § 145 Abs. 3, § 145a samt Überschrift, § 168 Abs. 2, § 169 Abs. 1 und 5, § 171 Abs. 1 und 4, § 172a samt Überschrift und § 174a, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX, treten mit xxx in Kraft.

(30) Die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über die Einhaltung internationaler Rechnungslegungsstandards durch Flugsicherungsorganisationen sind erstmals auf jenes Geschäftsjahr der jeweiligen Flugsicherungsorganisation anzuwenden, das am oder nach dem 1. Jänner 2007 beginnt.

(31) Alle vor dem In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. XXX, erteilten Anerkennungen von Organisationen gemäß Art. 3 und Zertifizierungen

### **Geltende Fassung**

**§ 174a.** Mit diesem Bundesgesetz werden

1. die Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S.13,
2. die Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 167 vom 4.7.2003 S. 23,

umgesetzt.

### **Vorgeschlagene Fassung**

von Flugsicherungsorganisationen gemäß Art. 7 der Flugsicherungsdienstverordnung bleiben, unbeschadet der Bestimmungen des § 120d Abs. 1 letzter Satz und Abs. 2 letzter Satz, unberührt.

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

**§ 174a.** Mit diesem Bundesgesetz werden

1. die Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, in der Fassung der Richtlinie 2003/105/EG, ABl. Nr. L 345 vom 31.12.2003 S. 97,
2. die Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 167 vom 4.7.2003 S. 23,

umgesetzt.