

## Vorblatt

### **Problem:**

Die Regelungen der Joint Aviation Authorities (Vereinigte Europäische Luftfahrtbehörden) betreffend die Lizenzierung und die Tauglichkeit von Piloten („Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing“: „JAR-FCL“) müssen in das österreichische Recht eingegliedert werden. Daneben sind einige weitere Änderungen der das zivile Luftfahrtpersonal regelnden Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.

### **Lösung:**

Sachgerechte Eingliederung dieser internationalen Regelungen in das österreichische Recht sowie Durchführung der weiteren erforderlichen Änderungen.

### **Inhalt:**

Schaffung der für die Implementierung der JAR-FCL Regelungen nötigen Voraussetzungen auf bundesgesetzlicher Ebene: Änderung und Ergänzung der relevanten Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, insbesondere dessen III. Teil („Luftfahrtpersonal“, §§ 25 bis 57a) betreffend.

### **Alternativen:**

Beibehaltung der derzeit geltenden Rechtsvorschriften und Umsetzung von JAR-FCL zu einem späteren Zeitpunkt. Dies wäre allerdings mit erheblichen Nachteilen verbunden, da die große Mehrzahl der europäischen Staaten bereits Pilotenlizenzen in Entsprechung mit JAR-FCL ausstellt und dadurch die Anerkennung der entsprechenden österreichischen Zivilluftfahrerscheine im Ausland auf immer größere rechtliche wie faktische Schwierigkeiten stößt. Überdies ist zu erwarten, dass wie bereits für das freigabeberechtigte Personal (geregelt durch Verordnung der Europäischen Kommission Nr. 2042/2003) in den nächsten Jahren durch die Europäische Union Vorschriften auch für Zivilluftfahrer („Piloten“) erlassen werden (vgl. dazu auch die Ausführungen unter „Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union“). In diesem Fall wäre, da für die zukünftigen EU-Regelungen mit großer Wahrscheinlichkeit die Regelungen der JAA die Grundlage sein werden, mit gravierenden Umstellungsproblemen zu rechnen, wenn Österreich die JAR-FCL Regelwerke bis zu diesem Zeitpunkt nicht in das österreichische Recht eingliedert.

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

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Implementierung von JAR-FCL in Österreich wären insbesondere unter zwei Gesichtspunkten positiv: Erstens ergäben sich Vorteile für österreichische Luftverkehrsunternehmen, da mit der Implementierung von JAR-FCL und der daraus folgenden automatischen gegenseitigen Anerkennung von Pilotenberechtigungen in ganz Europa der Verwaltungsaufwand für nötige Anerkennungsverfahren wegfielen. Im Bedarfsfall wäre somit für Luftverkehrsunternehmen ein flexiblerer Wechsel der Crews möglich. Zweitens gäbe es mit der Möglichkeit des Erwerbs einer JAR-FCL Lizenz in Österreich für österreichische Piloten verbesserte Berufsmöglichkeiten im europäischen und sogar im nicht-europäischen Ausland, wo ein „rein österreichischer“ Zivilluftfahrerschein mittlerweile immer weniger akzeptiert wird.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Mit der Eingliederung des JAR-FCL Regelwerkes in das österreichische Recht sind für die Austro Control GmbH eine Anzahl neuer Aufgaben im Rahmen ihrer behördlichen Vollzugstätigkeit verbunden. Da für diese neuen Aufgaben in Entsprechung mit § 6 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft (ACGG) mit beschränkter Haftung die Einhebung kostendeckender Gebühren (nach einer entsprechenden Novellierung der Austro Control-Gebührenverordnung) vorgesehen ist und bestehende Gebühren nicht verändert werden sollen, ergeben sich für den Bund im Hinblick auf seine Ersatzpflicht gemäß § 11 Abs. 2 ACGG mit den vorgesehenen Regelungen im Ergebnis keine finanziellen Auswirkungen.

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

Auf Grund der EG-Verordnung 3922/91 ist Österreich verpflichtet, die JAR-FCL Regelwerke in das nationale Recht einzugliedern. Dies ist aus Artikel 5 der genannten Verordnung (welcher die EU-Mitgliedstaaten zu einem Beitritt zur JAA verpflichtet) und aus deren Anhang I abzuleiten, wo die Verpflichtung zur Umsetzung von Regelungen der JAA („JARs“) in nationales Recht „zum frühest möglichen Zeitpunkt“ in Punkt 3b festgeschrieben ist.

In Artikel 7 der EG-Verordnung 1592/2002 („EASA-Verordnung“) wird die Europäische Kommission unter anderem zur Vorlage von Vorschlägen im Bereich der Lizenzierung von Luftfahrtpersonal verpflichtet. Die entsprechenden Vorschläge der Europäischen Kommission sind bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht erfolgt.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Die im Luftfahrtgesetz und in der auf dessen Grundlage erlassenen Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV) enthaltenen Vorschriften für das zivile Luftfahrtpersonal haben sich im Wesentlichen gut bewährt. In den vergangenen Jahren hat sich allerdings immer deutlicher die Notwendigkeit gezeigt, die sich bisher von Staat zu Staat stark unterscheidenden Vorschriften für den Luftverkehr in Europa generell zu vereinheitlichen, was verstärkte Bemühungen zur Schaffung solcher „europäischer Regeln“ zunächst insbesondere im Rahmen der Joint Aviation Authorities (Vereinigte Luftfahrtbehörden Europas, abgekürzt: JAA) und zuletzt immer stärker im Rahmen der Europäischen Union zur Folge hatte.

Im Zuge dieser Entwicklungen sind von den Joint Aviation Authorities auch für Zivilluftfahrer umfassende Regelwerke, nämlich die sogenannten „Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing“ (JAR-FCL) mit dem Ziel ausgearbeitet worden, für ganz Europa einheitliche Regelungen für Zivilluftfahrerscheine („Pilotscheine“, „Pilotenlizenzen“) zu schaffen. Der Regelungsbereich dieser Bestimmungen umfasst Piloten von Flächenluftfahrzeugen (JAR-FCL 1) und Helikoptern (JAR-FCL 2) sowie die flugmedizinischen Voraussetzungen für diese Zivilluftfahrer (JAR-FCL 3). Die österreichischen Regelungen für Zivilluftfahrer sollen nun in Einklang mit den im größten Teil Europas bereits in Kraft befindlichen Standards der JAR-FCL gebracht werden.

Wesentlicher Inhalt der vorgeschlagenen Novelle ist somit die Schaffung der für die Eingliederung der JAR-FCL Regelwerke in das österreichische Recht notwendigen Voraussetzungen auf bundesgesetzlicher Ebene. Dabei soll der bestehende allgemeine rechtliche Rahmen für das zivile Luftfahrtpersonal beibehalten werden, nämlich die grundsätzlichen Aspekte im Luftfahrtgesetz zu regeln und die erforderlichen umfangreichen Detailbestimmungen (zum Beispiel: Arten von Zivilluftfahrerscheinen und Berechtigungen, Umfang der theoretischen und praktischen Ausbildung, Ablauf von Prüfungen, Tauglichkeitsstufen, Zuständigkeiten von flugmedizinischen Stellen etc.) wie bisher einer Regelung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (der Zivilluftfahrt-Personalverordnung) vorzubehalten.

Die JAR-FCL Regelwerke beinhalten in zahlreichen Bereichen Abweichungen zu den bisher in Österreich geltenden Vorschriften, was im Zuge deren Eingliederung in das österreichische Recht entsprechende Änderungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich macht. In allen betroffenen Bereichen sollen auf Grund der Vorgaben von JAR-FCL entweder materielle Änderungen der geltenden Bestimmungen durchgeführt werden (zum Beispiel: Nachweis der flugmedizinischen Tauglichkeit durch ein an den Bewerber ausgestelltes Tauglichkeitszeugnis statt wie bisher durch Gutachten an die zuständige Behörde) oder durch zusätzliche, entsprechend determinierte Verordnungsermächtigungen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit gegeben werden, die nötigen Detailregelungen durch Verordnung zu treffen (zum Beispiel: neue Regelung der Zivilluftfahrerschulen gemäß JAR-FCL), was im Besonderen Teil im Einzelnen ausgeführt wird.

Zu beachten ist, dass nicht das gesamte zivile Luftfahrtpersonal von den Bestimmungen der JAR-FCL Regelwerke umfasst ist. Beispielsweise werden Segelflieger, Ballonfahrer, oder Piloten von Hänge- und Paragleitern von JAR-FCL nicht geregelt. Die Änderungen der diesen Bereich regelnden Bestimmungen im Luftfahrtgesetz sollen abgesehen von einigen Fällen, in denen sich auf Grund der JAR-FCL Implementierung erforderliche Änderungen auf alle Zivilluftfahrer auswirken, sich im Wesentlichen auf unabhängig von der Implementierung von JAR-FCL in Österreich zu betrachtende Änderungen (diese sind im Sinne einer umfassenden Überarbeitung der Vorschriften für das zivile Luftfahrtpersonal insbesondere auf Grund von Erfahrungen der Praxis erforderlich) beschränken.

Zusätzlich zu den Regelungen zum Luftfahrtpersonal soll auch § 62, der Mitbenützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt regelt, auf Grund von Erfahrungen der Praxis neu gefasst werden. In diesem Zusammenhang soll auch eine entsprechende Änderung des § 141 Abs. 1a erfolgen.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 1 (§ 28):**

Zur Verbesserung der Klarheit der Bestimmung soll § 28 in drei Absätze untergliedert werden. Die Bestimmung soll außerdem dahingehend erweitert werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nunmehr die Möglichkeit erhält, auch für das sonstige zivile Luftfahrtpersonal Tauglichkeitserfordernisse mit Verordnung vorzuschreiben, insofern dies im Sinne der Erfordernisse der Si-

cherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Dies könnte etwa im Falle einer Regelung der Berechtigung für die Ausübung der Tätigkeit eines Flugverkehrsleiters („Fluglotsen“) durch Verordnung erforderlich sein.

**Zu Z 2 (§ 29 Abs. 2):**

Mit der Aufnahme des Begriffes „mit Zivilluftfahrerscheinen verbundene Berechtigungen“ soll die in den JAR-FCL Regelwerken vorgesehene grundsätzliche begriffliche Trennung zwischen Zivilluftfahrerschein („license“) und der mit diesem verbundenen Berechtigung („rating“) auch im Luftfahrtgesetz ausdrücklich berücksichtigt werden. Entfallen soll außerdem die Beschränkung der Gültigkeitsdauer von Zivilluftfahrerscheinen auf 3 Jahre, da auf Grund der vorgesehenen Trennung zwischen Zivilluftfahrerschein und Berechtigung auch ein längerer Gültigkeitszeitraum für einen Zivilluftfahrerschein denkbar ist (gemäß JAR-FCL sollen Zivilluftfahrerscheine grundsätzlich 5 Jahre gültig sein; für die Gültigkeit von einzelnen Berechtigungen sind dort dagegen deutlich kürzere Zeiträume vorgesehen).

**Zu Z 3 (§ 30 Abs. 1 lit. d):**

Mit der vorgesehenen Anpassung der Zitierung auf Grund der geänderten Nummerierung der folgenden Paragraphen ist keine inhaltliche Änderung verbunden.

**Zu Z 4 (§ 31):**

Nunmehr soll auch für Flugschüler durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ein Mindestalter festgelegt werden können. Aus diesem Grund soll auch das gesetzliche Mindestalter für Zivilluftfahrer von 16 auf 15 Jahre gesenkt werden.

**Zu Z 5 (§ 33):**

Der Nachweis der für Zivilluftfahrer oder gegebenenfalls für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal erforderlichen Tauglichkeit soll den Bestimmungen von JAR-FCL folgend neuen Grundsätzen folgen. Bisher war von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ein durch einen fliegerärztlichen Sachverständigen erstelltes Gutachten über das Vorliegen der erforderlichen Tauglichkeit einzuholen. Dieses flugmedizinische Gutachten für die zuständige Behörde war notwendige Voraussetzung für die Erteilung und für die Verlängerung der Erlaubnis gemäß § 26. Gemäß Abs. 1 soll dagegen nunmehr das Vorliegen der Tauglichkeit durch ein Tauglichkeitszeugnis („medical“) beurkundet werden. Dieses Tauglichkeitszeugnis soll nach einer flugmedizinischen Untersuchung dem Bewerber von der für die Ausstellung zuständigen Stelle (zu den für flugmedizinische Untersuchungen und Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen zuständigen Stellen vgl. die Erläuterungen zu § 34) ausgefolgt werden und ist von diesem bei der Ausübung seiner Berechtigung mitzuführen. Das Tauglichkeitszeugnis ist nunmehr als eine von der Erlaubnis nach § 26 grundsätzlich unabhängige (aber für die Ausübung der mit der Erlaubnis verbundenen Berechtigungen erforderliche) öffentliche Urkunde im Sinne von § 47 AVG ausgestaltet, durch welche eine rechtserhebliche Tatsache (nämlich das Vorliegen der erforderlichen Tauglichkeit) beurkundet wird.

Mit der in Abs. 2 vorgesehenen Verordnungsermächtigung ist keine substanzielle Änderung der bisherigen Regelungen verbunden. Die einzelnen, je nach Art der auszuübenden Tätigkeit unterschiedlichen materiellen Tauglichkeitserfordernisse sollen durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmt werden. Im Regelungsbereich von JAR-FCL sollen die auf Grund dieser Bestimmung zu erlassenden Ordnungsbestimmungen den Regelungen der JAR-FCL 3 folgen. Außerhalb des Regelungsbereiches von JAR-FCL sollen die bisher zu erfüllenden Tauglichkeitsvoraussetzungen auf Verordnungsebene keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Mit Abs. 3 soll für Fallschirmspringer und Piloten von (motorisierten) Hänge- und Paragleitern für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit geschaffen werden, durch Verordnung bezüglich des Tauglichkeitsnachweises (nicht aber des Erfordernisses der Tauglichkeit an sich) Vereinfachungen vorzusehen. Damit könnte insbesondere bestimmt werden, dass der Zivilluftfahrer in diesen Fällen in Eigenverantwortung seine Tauglichkeit einschätzen können soll. Diese Vereinfachungen sind durch das in diesen Fällen wesentlich geringere Gefährdungspotenzial im Vergleich zu anderen Zivilluftfahrern, sowie durch die Tatsache, dass hier keine internationale Regelungen – etwa der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO – bestehen, die ein Tauglichkeitszeugnis vorsehen, gerechtfertigt.

Mit Abs. 4 soll eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Verordnung gemäß § 140b zuständigen Behörde zur Verarbeitung medizinischer Daten geschaffen, um dem erhöhten Schutzstandard des § 1 Abs. 2 DSG 2000 gerecht zu werden. Die Ermächtigung beschränkt sich auf die zur Wahrung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen behördlichen Tätigkeiten: Überprüfung der Tauglichkeit von Piloten und Überprüfung der Tätigkeit der autorisierten flugmedizinischen Stellen.

Im Vergleich zur bisherigen Bestimmung des § 33 Abs. 2 soll in Abs. 5 klargestellt werden, dass bei Zweifeln am Vorliegen der Tauglichkeit die Ausübung der jeweiligen Berechtigung jedenfalls zu unterbleiben hat. Bisher war in solchen Fällen lediglich eine Anzeigepflicht an die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde vorgesehen. Durch Verordnung können die Anzeigeverpflichtungen differenziert geregelt werden.

**Zu Z 5 (§ 34):**

Nach der erforderlichen Untersuchung bei der zuständigen flugmedizinischen Stelle ist gemäß Abs. 1 von dieser ein schriftlicher Bericht an die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde zu übermitteln. Der Inhalt der übermittelten medizinischen Daten hat sich auf die in § 33 Abs. 4 festgelegten Zwecke zu beschränken und ist mit Verordnung genau festzulegen. Damit soll gewährleistet werden, dass die zuständige Behörde über das Vorliegen der erforderlichen Tauglichkeit bei Inhabern von Erlaubnissen gemäß § 26 informiert bleibt und bei Zweifeln an deren Vorliegen die entsprechenden Schritte (Überprüfung der Tauglichkeit, Untersagung, Entziehung der Berechtigung) setzen kann. Da in Entsprechung mit JAR-FCL ausgestellte Tauglichkeitszeugnisse auch im Ausland (nämlich in Staaten, welche JAR-FCL gleichfalls implementiert haben) anerkannt werden, ist im Sinne der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt im Falle von ausländischen Erlaubnissen der entsprechende Bericht durch die österreichische flugmedizinische Stelle an die zuständige ausländische Behörde zu übermitteln. Umgekehrt soll, falls erforderlich, auch die untersuchende flugmedizinische Stelle die Dokumentation über vergangene flugmedizinische Untersuchungen von der zuständigen Behörde erhalten.

Die in Abs. 2 vorgesehene Unterteilung der flugmedizinischen Stellen in flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständig folgt den Regelungen der JAR-FCL. Gemäß JAR-FCL 3 sind nämlich besonders qualifizierte flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen von einem „Aeromedical Centre“ („AMC“) durchzuführen, welches besonderen Anforderungen hinsichtlich personeller und sachlicher Ausstattung genügen muss. Daneben sind im JAR-FCL Regelwerk sog. „Authorised Medical Examiners“ („AMEs“) vorgesehen, die hinsichtlich der Ernennungsvoraussetzungen und Berechtigung zur Durchführung von Untersuchungen im Wesentlichen den in Österreich bisher tätigen fliegerärztlichen Sachverständigen entsprechen. Die in Abs. 2 Z 2 vorgesehenen flugmedizinischen Sachverständigen sollen folglich die in gemäß JAR-FCL für „AMEs“ vorgesehenen Tätigkeiten durchführen wie auch im Bereich, welcher nicht durch JAR-FCL geregelt wird (vgl. hierzu die Ausführungen im Allgemeinen Teil), tätig sein.

Auf Grund der gemäß JAR-FCL 3 umfangreichen Voraussetzungen für die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums ist nur eine sehr begrenzte Anzahl dieser Einrichtungen in Österreich denkbar. Deshalb ist in Abs. 3 eine Betriebspflicht für flugmedizinische Zentren vorgesehen.

Die Autorisierung von fliegerärztlichen Sachverständigen erfolgte bisher durch die Austro Control GmbH. Dies soll, wie in Abs. 4 vorgesehen, für die nunmehr vorgesehenen Fliegerärzte beibehalten werden.

Mit der in Abs. 5 vorgesehenen Verordnung sollen die Voraussetzungen für die Autorisierung von flugmedizinischen Stellen und deren Befugnisse und Verpflichtungen im Detail festgelegt werden. Für den Regelungsbereich von JAR-FCL sollen die Verordnungsregelungen den relevanten Bestimmungen von JAR-FCL 3 folgen. Wesentlich ist, dass in JAR-FCL 3 neben der genauen Regelung der Voraussetzungen für die Autorisierung der flugmedizinischen Stellen und deren Befugnissen zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen auch Zuständigkeiten für die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen festgelegt werden. In den meisten Fällen soll gemäß JAR-FCL 3 die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses durch die flugmedizinische Stelle erfolgen, welche die Untersuchung durchgeführt hat: Es sind aber auch in JAR-FCL 3 Fälle vorgesehen, in denen die für die Lizenzausstellung zuständige Behörde auch das Tauglichkeitszeugnis auszustellen hat. Es soll daher in der zu erlassenden Verordnung gemäß Z 3 festgelegt werden, in welchen Fällen die untersuchende flugmedizinische Stelle für die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses zuständig ist.

**Zu Z 5 (§ 35)**

Da die Ausübung von Erlaubnissen gemäß § 26 von der Innehabung eines Tauglichkeitszeugnisses abhängig sein soll, wären entsprechende Rechtsschutzmöglichkeiten für den Fall vorzusehen, dass das Tauglichkeitszeugnis für dessen Ausstellung zuständigen flugmedizinischen Stelle auf Grund von mangelnder Tauglichkeit verweigert wird. Daneben soll es auch jene Fälle geben (vgl. die Erl. zu § 34 Abs. 5) in denen die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses jedenfalls der für die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 26 zuständigen Behörde vorbehalten bleibt. Für beide Fälle ist in Abs. 1 vorgesehen, dass die flugmedizinische Stelle unverzüglich eine entsprechende Mitteilung an den Bewerber vorzunehmen hat.

Nach Erhalt der schriftlichen Mitteilung soll der Betroffene gemäß Abs. 2 die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses durch die zuständige Behörde beantragen können, welche auf Grund des gemäß § 34 Abs. 1 zu erstattenden Berichtes und allfälliger weiterer Untersuchungen die nötigen Feststellungen zu treffen und im Falle des Vorliegens der Tauglichkeit das entsprechende Tauglichkeitszeugnis auszustellen hätte. Die Verweigerung eines Tauglichkeitszeugnisses durch die zuständige Behörde soll mit Bescheid erfolgen, wodurch dem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis die Rechtsschutzinstrumente gemäß AVG (insbesondere: Devolutionsantrag und Berufung) zur Verfügung stünden.

**Zu Z 5 (§ 36):**

Wie bisher soll die fachliche Befähigung des Zivilluftfahrers durch eine Prüfung nachgewiesen werden. Der Systematik von JAR-FCL, aber auch der bisherigen Praxis folgend, soll in Abs. 1 klargestellt werden, dass die Zivilluftfahrerprüfung aus einem theoretischen und praktischen Teil zu bestehen hat.

Abs. 2 soll dahingehend angepasst werden, dass durch Verordnung auch konkrete Erfordernisse hinsichtlich der Ausbildung (Beispiel: Durchführung von bestimmten Übungen während der praktischen Ausbildung) festgelegt werden können.

**Zu Z 5 (§ 37):**

Nach den bisher anzuwendenden Regelungen war die fachliche Befähigung des Zivilluftfahrers jedenfalls durch ein Gutachten einer Zivilluftfahrer-Prüfungskommission an die zuständige Behörde nachzuweisen. Die Bestimmungen der JAR-FCL beinhalten Abweichungen zu diesem System. Es ist dort nämlich die Durchführung der theoretischen Prüfung durch die Behörde (für Berufs- und Linienpiloten unter Verwendung einer von den JAA verwalteten computergestützten Prüfungsfragendatenbank) und der praktischen Prüfung durch einen von der zuständigen Behörde bestellten Einzelprüfer vorgesehen. Es soll daher durch die Regelung des Abs. 2 zusätzlich (Abs. 1 soll sieht auch weiterhin die Möglichkeit der Abhaltung von Prüfungen durch Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen vor) die Möglichkeit geschaffen werden, durch Verordnung die Durchführung der theoretischen Prüfung durch die zuständige Behörde selbst und die Durchführung der praktischen Prüfung durch einen von der Behörde bestellten Prüfer, welcher ein diesbezügliches Gutachten an die Behörde zu erstellen hätte, vorzusehen. Eine derartiges System der Abwicklung von Prüfungen könnte auch außerhalb des Regelungsbereiches von JAR-FCL angemessen sein.

In Abs. 3 soll klargestellt werden, dass die von Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen und praktischen Prüfern zu erstellenden Gutachten in schriftlicher Form an die zuständige Behörde zu erstellen sind.

**Zu Z 5 (§ 38):**

Zu den bisher in § 36 geregelten Modalitäten der Bestellung von Mitgliedern von Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen sind abgesehen von sprachlichen Bereinigungen (insbesondere soll die Formulierung betreffend den Vorsitzenden der Prüfungskommission und dessen Stellvertreter „modernisiert“ werden) keine wesentlichen inhaltlichen Änderungen vorgesehen; der für diese Tätigkeiten in Frage kommende Personenkreis soll erweitert werden.

**Zu Z 5 (§ 39):**

Die Regelung der Prüfungstaxen und Prüfervergütungen (bisher: § 38) soll grundsätzlich inhaltlich unverändert beibehalten werden. Die im letzten Satz der Bestimmung genannte Obergrenze bei der Festlegung der Prüfungstaxe soll entfallen, da zur Erreichung der Kostendeckung für einige der in den Bestimmungen der JAR-FCL vorgesehene Prüfungen die Festlegung von höheren Summen erforderlich wäre.

**Zu Z 5 (§ 40):**

Wie in der bisher anzuwendenden Bestimmung des § 39 soll gemäß Abs. 1 eine Anerkennung ausländischer Berechtigungen durch Bescheid oder durch ein zwischenstaatliches Abkommen (ein Beispiel für letzteres ist die multilaterale Anerkennung von Pilotenberechtigungen gemäß Artikel 33 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 106/1957) erfolgen können. Nunmehr soll nicht nur für ausländische Zivilluftfahrerscheine, sondern für alle ausländischen Erlaubnisse für ziviles Luftfahrtpersonal eine Anerkennung möglich sein, da auch für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal (etwa für Flugdienstberater) eine Anerkennung ausländischer Berechtigungen in Betracht kommt.

Die beiden wesentlichen Voraussetzungen für eine Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis durch Bescheid sollen gemäß Abs. 2 Gleichwertigkeit (die gemäß den ausländischen Vorschriften zu erfüllenden Voraussetzungen für die Erlangung der anzuerkennenden Erlaubnis müssen zumindest den diesbezüglichen österreichischen Standards entsprechen) und Gegenseitigkeit (die entsprechende österreichische Erlaubnis muss in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden) sein. Die gesonderte Überprüfung der Verlässlichkeit österreichischer Staatsbürger soll entfallen, da die ausländischen Vorschriften auf Grund der erforderlichen Gleichwertigkeit ohnehin eine Überprüfung der Zuverlässigkeit zu beinhalten haben.

Die in Abs. 3 vorgesehene Verordnungsermächtigung soll dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit geben, für den Fall einer ausländischen Erlaubnis, welche das Erfordernis der Gleichwertigkeit gemäß Abs. 2 nicht erfüllt, konkrete zusätzliche Erfordernisse (etwa hinsichtlich der Flugerfahrung oder den Nachweis theoretischer Kenntnisse) für die Erlangung einer Anerkennung vorzusehen. Die Bestimmungen der JAR-FCL sehen solche Regelungen für solche ausländischen Erlaubnisse vor, welche von Staaten, die nicht Mitglied der der JAA sind, ausgestellt wurden, vor. Derartige Regelungen können aber auch im von JAR-FCL nicht betroffenen Bereich zweckmäßig sein.

**Zu Z 5 (§ 41):**

Die vorgesehene Gleichstellung aller gemäß den relevanten Bestimmungen der JAA (JAR-FCL) ausgestellten ausländischen Erlaubnisse, Berechtigungen und Tauglichkeitszeugnisse ohne weitere erforderliche administrative Schritte (Anerkennung gemäß § 40) ist in den Vorschriften der JAR-FCL auf Grund der nunmehr im gesamten Bereich der JAA vereinheitlichten Regelungen vorgesehen und stellt eine wesentliche administrative Erleichterung insbesondere für den gewerblichen Luftverkehr dar. Da Regelungen der JAA keine zwischenstaatliche Vereinbarung im Sinne des vorgesehenen § 40 sind, ist eine diesbezügliche ausdrückliche gesetzliche Regelung erforderlich. Um das Prinzip der Gegenseitigkeit zu wahren, soll diese Anerkennung von Gesetzes wegen nur dann anwendbar sein, wenn die entsprechenden österreichischen Erlaubnisse, Berechtigungen und Tauglichkeitszeugnisse gleichfalls gemäß den relevanten Bestimmungen der JAA ausgestellt werden (und somit deren Anerkennung im JAA-Ausland sichergestellt ist).

**Zu Z 5 (§ 42):**

Zur genauen Dokumentierung der Tätigkeit als Zivilluftfahrer, deren Art und Umfang für die Erlangung oder Erhaltung von Zivilluftfahrerscheinen und mit solchen verbundenen Berechtigungen naturgemäß von wesentlicher Bedeutung ist, soll die Führung eines Flugbuches gesetzlich vorgeschrieben werden. Die näheren Bestimmungen zu Form und Inhalt sollen durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen, wobei diese unter Berücksichtigung der Art der Zivilluftfahrtstätigkeit unterschiedlich ausgestaltet werden können.

**Zu Z 5 (§ 43):**

Abgesehen von einer sprachlich notwendigen Anpassung sind in Abs. 1 keine Änderungen zum bisher anzuwendenden § 40 Abs.1 vorgesehen.

Die in Abs. 2 vorgesehene Informationsverpflichtung betreffend in Österreich gemäß § 40 anerkannte und gemäß § 41 gleichgestellte ausländische Erlaubnisse soll der zuständigen ausländischen Behörde die Möglichkeit geben, zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Informationen über den Inhaber der ausländischen Erlaubnis zu erlangen und auf dieser Grundlage allenfalls nötige Schritte (insbesondere: Widerruf der Erlaubnis) zu setzen. Dies ist in den JAR-FCL Bestimmungen vorgesehen, aber auch hinsichtlich anderer anerkannter ausländischer Erlaubnisse und Berechtigungen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt notwendig.

Gemäß Abs. 3 soll die Behörde jedenfalls bei Vorliegen von hinreichenden Anhaltspunkten eine Untersagung der Ausübung von Tätigkeiten als ziviles Luftfahrtpersonal aussprechen können, um den Betroffenen von einer nach diesem Bundesgesetz strafbaren Handlung oder Unterlassung abzuhalten. Bisher konnte die Untersagung nur ausgesprochen werden, um den Betroffenen von der Wiederholung einer solchen Handlung oder Unterlassung abzuhalten.

**Zu Z 5 (§ 44):**

Gemäß Abs. 1 darf die Ausbildung von Zivilluftfahrern nur durch Zivilluftfahrerschulen durchgeführt werden, was der bisherigen Regelung des § 42 Abs. 1 erster Satz entspricht.

Die Bestimmung des Abs. 2 soll detaillierte Vorschriften für Zivilluftfahrerschulen durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ermöglichen. Die bisher geltenden rechtlichen Vorgaben für Zivilluftfahrerschulen beschränkten sich im Wesentlichen auf fünf Paragraphen im Luftfahrtgesetz, was angesichts der in den vergangenen Jahren stetig gewachsenen Komplexität der erforderlichen Ausbildung von Zivilluftfahrern (welche zudem insbesondere hinsichtlich der Art der Luftfahrzeuge deutlich zu differenzieren ist) nicht mehr angemessen erscheint. Insbesondere sollen die umfangreichen Regelungen der JAR-FCL betreffend Zivilluftfahrerschulen Teil auf Grund von Abs. 2 zu erlassenden Verordnung werden, womit auch in naher Zukunft in Kraft tretenden neuen Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO in diesem Bereich entsprochen würde.

Mit dem vorgesehenen Abs. 3 soll den zuständigen Behörden die Möglichkeit gegeben werden, insbesondere auf internationaler Ebene ausgearbeitete Lehrinhalte in luftfahrtüblicher Weise zu publizieren.

Gemäß Abs. 4 hat der Inhaber der Zivilluftfahrerschule einen Sitz im Inland zu haben sowie verlässlich zu sein, was der bisherigen Regelung des § 43 Abs. 1 entspricht. Das Erfordernis der Staatsbürgerschaft eines Mitgliedstaates des Europäischen Wirtschaftsraumes für den Inhaber einer Zivilluftfahrerschule erscheint nicht mehr zeitgemäß und soll daher entfallen. Das bisher in § 43 Abs. 1 geregelte Erfordernis der fachlichen Befähigung des Inhabers oder Geschäftsführers soll entfallen, da umfassende und nach Art der durchgeführten Ausbildungen zu unterscheidende Erfordernisse für Bedienstete von Zivilluftfahrerschulen durch die in Abs. 2 vorgesehene Verordnung festgelegt werden sollen.

Abs. 6 und 7 entsprechen abgesehen von der auf Grund der neuen Nummerierung der zitierten Paragraphen erforderlichen Anpassung von einigen Verweisen der bisherigen Regelung des § 42 Abs. 2 und 3 betreffend Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal.

**Zu Z 5 (§ 45):**

Die Regelungen der JAR-FCL sehen für bestimmte Arten von Zivilluftfahrerschulen, welche weniger komplexe Ausbildungen durchführen (Ausbildung von Privatpiloten) ein vereinfachtes behördliches Verfahren vor Aufnahme der Ausbildungstätigkeit vor. Insbesondere soll dementsprechend keine formelle behördliche Genehmigung (d.h. in Österreich: Bescheid) erfolgen, sondern, falls die durch Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 festgelegten Voraussetzungen erfüllt werden, die Zivilluftfahrerschule schlicht in ein von der zuständigen Behörde zu führendes öffentliches Verzeichnis eingetragen werden. Auf Grund dieser internationalen Vorgabe und der damit verbundenen Verwaltungsvereinfachung für die betroffenen Zivilluftfahrerschulen ist die in Abs. 1 und 2 vorgesehene Abweichung von den Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrenes im Sinne der Bestimmung des Art.11 Abs. 2 B-VG erforderlich. Nur für den Fall, dass die Eintragung mangels Vorliegens der Voraussetzungen nicht erfolgt, ist aus Rechtsschutzgründen die Erlassung eines (abweisenden) Bescheides vorgesehen.

**Zu Z 5 (§ 46):**

Alle Zivilluftfahrerschulen, für die in der Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 kein Registrierungsverfahren gemäß § 45 vorgesehen ist, sollen von der zuständigen Behörde vor der Aufnahme des Ausbildungsbetriebes durch schriftlichen Bescheid genehmigt werden. Die gemäß den bisher anzuwendenden Vorschriften (§§ 42ff.) bestehende Untergliederung des Verfahrens in Ausbildungs- und Betriebsaufnahmegenehmigung soll entfallen und nur noch eine umfassende behördliche Genehmigung erforderlich sein. Wie in der bisher geltenden Vorschrift des § 44 Abs. 3 soll jedenfalls eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle durchgeführt werden. Ein Genehmigungsverfahren soll sowohl für Zivilluftfahrerschulen, die den nunmehr den Regelungen der JAR-FCL (Beispiel: „Flight Training Organisations/FTO“ für die Ausbildung von Berufs- und Linienpiloten) unterliegen sollen, als auch für Zivilluftfahrerschulen außerhalb des Regelungsbereiches von JAR-FCL (etwa für Segelflieger oder Piloten von Hänge- und Paragleitern) erforderlich sein. Der Umfang des von der zuständigen Behörde durchzuführenden Ermittlungsverfahrens ist dabei von den in der Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 festzusetzenden materiellen Genehmigungsvoraussetzungen abhängig. Zur Information der interessierten Öffentlichkeit ist auch für genehmigte Zivilluftfahrerschulen die Eintragung in ein öffentliches Verzeichnis vorgesehen.

**Zu Z 5 (§ 47):**

Wie in der bisherigen Bestimmung des § 45 soll zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt bei Auftreten von Mängeln die zuständige Behörde die Verpflichtung haben, der betreffenden (registrierten oder genehmigten) Zivilluftfahrerschule die Weiterführung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen und eine angemessene Frist (Abs. 2) zur Behebung der Mängel festzusetzen. Als Gründe dafür sind in Abs. 1 wie bisher das Nichtvorliegen von Genehmigungs- oder Registrierungsbedingungen sowie, was in den bisherigen Vorschriften für Zivilluftfahrerschulen nicht vorgesehen war, die Nichtbeachtung von im Rahmen des Ausbildungsbetriebes einzuhaltenden Verpflichtungen vorgesehen (Beispiel: Durchführung von Schulungen durch geeignetes Personal). Der bisher anzuwendenden Vorschrift (§ 45 Abs. 3: neuerliche Betriebsaufnahmegenehmigung) vergleichbar darf gemäß Abs. 3 der Ausbildungsbetrieb erst dann wieder aufgenommen werden, wenn die Behörde durch schriftlichen Bescheid festgestellt hat, dass die Mängel, welche zur Untersagung geführt hatten, dauerhaft behoben worden sind.

**Zu Z 5 (§ 48):**

Vergleichbar zum bisherigen Widerruf der Ausbildungsbewilligung (§ 46) soll die zuständige Behörde zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt nunmehr in bestimmten Fällen die Verpflichtung haben, die nunmehrige Registrierung oder Genehmigung der Zivilluftfahrerschule mit Bescheid zu widerrufen. Wie beim bisherigen Widerruf der Ausbildungsbewilligung sollen die nicht fristgerechte Behebung von Mängeln, mit denen eine Untersagung gemäß § 47 begründet wurde, das Ruhen des Ausbildungsbetriebes (nun 2 Jahre statt bisher 1 Jahr, wodurch dem Ausbildungsbetrieb im Rahmen von Vereinen Rechnung getragen wird) eine Widerrufserklärung gegenüber der zuständigen Behörde den Widerruf der Registrie-

rung oder Genehmigung der Zivilluftfahrerschule zur Folge haben. Entfallen soll der Widerrufsgrund der Nichteinhaltung von Betriebspflichten, weil nun generell die Nichteinhaltung von im Rahmen des Ausbildungsbetriebes einzuhaltenden Verpflichtungen zu einer Untersagung gemäß § 47 führen soll. Da das behördliche Verfahren vor der Aufnahme des Ausbildungsbetriebes einer Zivilluftfahrerschule nicht mehr in Ausbildungs- und Betriebsaufnahmegenehmigung unterteilt sein soll, hätten außerdem die Widerrufsgründe Verabsäumung des Ansuchens um Betriebsaufnahmegenehmigung (bisher § 46 lit. b) sowie rechtskräftige Versagung der Betriebsaufnahmegenehmigung (bisher: § 46 lit. c) zu entfallen.

**Zu Z 5 (§§ 49 und 50):**

Die Bestimmungen für Zivilluftlehrer (bisher geregelt in den §§ 47 bis 50) sollen dahingehend umgestaltet werden, dass die Berechtigung als Zivilluftlehrer der Systematik von JAR-FCL folgend nunmehr als eine mit den Zivilluftfahrerscheinen verbundene Berechtigung im Sinne des vorgesehenen § 29 Abs. 2 konzipiert sein soll. Die sich aus der jeweiligen Zivilluftlehrerberechtigung ergebenden Befugnisse, die Erfordernisse zu deren Erlangung sowie die äußere Form des Bescheides zur Erteilung der Zivilluftlehrerberechtigung sollen sich folglich aus den näheren Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 29 Abs. 2 ergeben. Dementsprechend ist auch die Ausstellung eines eigenen Zivilluftlehrerdiploms nicht mehr zwingend vorgesehen.

Gleichfalls den Bestimmungen von JAR-FCL sowie den Erfahrungen der Praxis folgend soll eine eigene Zivilluftlehrerberechtigung nur mehr für den praktischen, aber nicht mehr für den theoretischen Unterricht erforderlich sein. Die entsprechende Qualifikation des im Rahmen der theoretischen Ausbildung schulenden Personals soll durch entsprechende Regelungen für Zivilluftfahrerschulen, insbesondere durch die vom des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassende Verordnung gemäß § 44 Abs. 2, sichergestellt werden.

Die in § 50 Abs. 3 vorgesehene Verordnungsermächtigung ist erforderlich, weil die Regelungen der JAR-FCL zweckmäßigerweise eine praktische Schulung am Flugsimulator auch durch Personen ermöglichen, die (etwa aus medizinischen Gründen) nicht mehr über einen Zivilluftfahrerschein verfügen.

**Zu Z 5 (§ 51):**

Abs. 1 soll in Entsprechung mit der vorgesehenen Änderung des § 31 nunmehr als Voraussetzung für die Erteilung des Flugschülerausweises auch die Erreichung des erforderlichen Mindestalters beinhalten.

Für Fallschirmspringer, Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern sind auf Grund des in diesen Fällen im Vergleich zu anderen Zivilluftfahrern geringeren Gefährdungspotenzials Verwaltungsvereinfachungen für Flugschüler denkbar. Unter Berücksichtigung von praktischen Erfahrungen in der Vergangenheit soll gemäß Abs. 2 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festsetzen können, ob und inwieweit etwa eine einfache Bestätigung einer Flugschule oder ein Tauglichkeitszeugnis für die Zulassung zur praktischen Ausbildung ausreichen kann.

**Zu Z 5 (§ 52):**

Die vorgesehene Bestimmung entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung für Übungs- und Prüfungsflüge im Rahmen der Ausbildung von Zivilluftfahrern. In Abs. 2 soll allerdings klargestellt werden, dass Alleinflüge jedenfalls unter der Aufsicht der Zivilluftfahrerschule, bei der die Ausbildung durchgeführt wird, stattzufinden haben. Diese hat etwa sicherzustellen, dass nur entsprechend fortgeschrittene Flugschüler Alleinflüge durchführen.

**Zu Z 6 und 7 (§ 57a):**

In Abs. 1 erster Satz soll klargestellt werden, dass neben dem Widerruf einer Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal oder einer Ausbildungsbewilligung für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal auch eine Untersagung in den genannten Bestimmungen vorgesehen sein kann.

Außerdem soll ergänzend zu den im § 28 enthaltenen Verweisen explizit klargestellt werden, dass auch die im Rahmen des Anhangs 3 (Teil-66) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, abzuhaltenden Prüfungen von einer Prüfungskommission durchzuführen sind, wobei die Konstituierung und die Zusammensetzung der Prüfungskommission durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach den gleichen Prinzipien wie bei den Prüfungskommissionen für Zivilluftfahrer erfolgen soll. Die konkrete Heranziehung der einzelnen Prüfungskommissionsmitglieder in der erforderlichen Anzahl hat gemäß der Bestimmungen des Teil-66 (66.B.200 lit.b) durch die Austro Control GmbH zu erfolgen.

**Zu Z 8 (§ 62) und Z 10 (§ 141 Abs. 1a):**

Mit der vorliegenden Neufassung des § 62 soll im Sinne der Verwaltungsvereinfachung die bisher für jede Mitbenützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt normierte Einvernehmensherstellung mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nur mehr auf jene Fälle be-

schränkt werden, in denen im Rahmen der Mitbenützung internationaler Luftverkehr im Sinne des § 64 betrieben werden soll. Dies steht auch im Einklang mit den Aufsichtsbefugnissen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 141 Abs. 1a, da sich dessen Aufsicht bereits nach bisher geltender Rechtslage nur auf die Mitbenützung eines Militärflugplatzes im Rahmen eines Flughafenbetriebes (das ist ein Betrieb von internationalem Luftverkehr mit den hierfür erforderlichen ständigen Einrichtungen) beschränkt hat. Es soll daher auch die Einvernehmensherstellung mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei Festlegung der Gebühren für die Mitbenützung entfallen. Diese Gebühren sollen außerdem, um die in der Praxis tatsächlich gegebene Problemstellung abzudecken, nur mehr dann vorgeschrieben werden, wenn die Mitbenützung nicht im Interesse der Landesverteidigung gelegen ist. Schließlich soll im Sinne der Rechtssicherheit klargestellt werden, welche Bestimmungen des zivilen Luftfahrtrechtes für den Fall des im Rahmen der Mitbenützung eines Militärflugplatzes durchgeführten Betriebes von internationalem Luftverkehr anzuwenden sind.

**Zu Z 9 (§ 141 Abs. 1):**

Es soll klargestellt werden, dass auch registrierte Zivilluftfahrerschulen der behördlichen Aufsicht im Sinne des § 141 unterliegen.

**Zu Z 12 (§ 173):**

Um eine möglichst reibungslose Umstellung betreffend die neue Art des Nachweises der Tauglichkeit durch ein Tauglichkeitszeugnis (statt dem bisher erforderlichen fliegerärztlichen Gutachten an die zuständige Behörde, vgl. die Erläuterungen zu § 33) zu ermöglichen, ist in der Übergangsbestimmung des Abs. 23 vorgesehen, dass der Inhaber einer Erlaubnis für Zivilluftfahrer über das nunmehr erforderliche Tauglichkeitszeugnis erst bei der nächstfolgenden Verlängerung der Erlaubnis zu verfügen hat.

Auf Grund der vorgesehenen neuen Unterteilung in registrierte (§ 45) und genehmigte (§ 46) Zivilluftfahrerschulen muss für vor dem In-Kraft-Treten der neuen Bestimmungen bewilligte Zivilluftfahrerschulen festgelegt werden, welcher dieser beiden Kategorien diese Schulen nunmehr zugeordnet werden sollen. Auf Grund des unmittelbaren inhaltlichen Zusammenhanges mit den vorgesehenen neuen, mit Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 zu treffenden Regelungen für Zivilluftfahrerschulen, ist eine Regelung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zweckmäßig.

### Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<b>Änderung des Luftfahrtgesetzes</b>	
<p><b>§ 28.</b> Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hiezu Regelungen verabschiedet haben, kann vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt. Die §§ 34 bis 36 und 38 sind sinngemäß anzuwenden. Weiters kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass das Gutachten über die fachliche Befähigung auch von einer gemäß § 42 Abs. 2 oder 3 bewilligten Schule für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal erstattet werden kann. Eine Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal darf von der zuständigen Behörde jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat, verlässlich und fachlich befähigt ist.</p>	<p><b>§ 28.</b> (1) Alle nicht unter § 27 fallenden in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hierzu Regelungen verabschiedet haben, kann vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind.</p>
	<p>(2) Eine Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal darf von der zuständigen Behörde jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat, verlässlich, fachlich befähigt und, falls vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung vorgeschrieben, tauglich ist. Die §§ 32 bis 35 und 37 bis 39 sind sinngemäß anzuwenden.</p>
	<p>(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann mit Verordnung festlegen, dass das Gutachten über die fachliche Befähigung von sonstigem zivilen Luftfahrtpersonal auch von einer gemäß § 44 Abs. 6 oder 7 bewilligten Schule für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal erstattet werden kann.</p>
<b>§ 29.</b> (1) ...	<b>§ 29.</b> (1) ...
(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter	(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
<p>Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrzeuge, auf die Möglichkeiten ihrer Verwendung und auf die geistigen und körperlichen Anforderungen, die an einen Zivilluftfahrer zu stellen sind, die Arten und die Form der Zivilluftfahrerscheine sowie die Dauer und die Verlängerung ihrer Gültigkeit durch Verordnung festzulegen. Die Gültigkeitsdauer eines Zivilluftfahrerscheines darf drei Jahre nicht übersteigen.</p>	<p>Bedachtnahme auf die Art der Zivilluftfahrzeuge, auf die Möglichkeiten ihrer Verwendung und auf die geistigen und körperlichen Voraussetzungen, die an einen Zivilluftfahrer zu stellen sind, die Arten und die Form der Zivilluftfahrerscheine einschließlich der mit den Zivilluftfahrerscheinen verbundenen Berechtigungen sowie die Dauer und die Verlängerung deren Gültigkeit durch Verordnung festzulegen.</p>
<p><b>§ 30.</b> (1) Ein Zivilluftfahrerschein ist zu erteilen, wenn der Bewerber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31),</li> <li>b) verlässlich ist (§ 32),</li> <li>c) körperlich und geistig tauglich ist (§ 33) und</li> <li>d) fachlich befähigt ist (§ 34).</li> </ul>	<p><b>§ 30.</b> (1) Ein Zivilluftfahrerschein ist zu erteilen, wenn der Bewerber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31),</li> <li>b) verlässlich ist (§ 32),</li> <li>c) körperlich und geistig tauglich ist (§ 33) und</li> <li>d) fachlich befähigt ist (§ 36).</li> </ul>
(2) ...	(2) ...
<p style="text-align: center;"><b>Mindestalter</b></p> <p><b>§ 31.</b> (1) Das Mindestalter für die Erlangung eines Zivilluftfahrerscheines beträgt mindestens 16 und höchstens 21 Jahre. Innerhalb dieses Rahmens hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Mindestalter für jede Art der Zivilluftfahrerscheine (§ 29) nach Maßgabe der für ihre Erlangung erforderlichen geistigen und körperlichen Reife durch Verordnung festzulegen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Mindestalter</b></p> <p><b>§ 31.</b> (1) Das Mindestalter für die Erlangung eines Zivilluftfahrerscheines oder eines Flugschülerausweises beträgt mindestens 15 und höchstens 21 Jahre. Innerhalb dieses Rahmens hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Mindestalter für jede Art der Zivilluftfahrerscheine, mit Zivilluftfahrerscheinen verbundenen Berechtigungen und Flugschülerausweisen nach Maßgabe der für ihre Erlangung erforderlichen geistigen und körperlichen Reife durch Verordnung festzulegen.</p>
(2) Nicht eigenberechtigten Personen ist ein Zivilluftfahrerschein nur zu erteilen, wenn sie das Einverständnis ihres gesetzlichen Vertreters zur Einbringung des Antrages auf Erteilung des Zivilluftfahrerscheines nachgewiesen haben.	(2) Nicht eigenberechtigten Personen ist ein Zivilluftfahrerschein oder ein Flugschülerausweis nur zu erteilen, wenn sie das Einverständnis ihres gesetzlichen Vertreters zur Einbringung des Antrages auf Erteilung des Zivilluftfahrerscheines nachgewiesen haben.
<p style="text-align: center;"><b>Tauglichkeit</b></p> <p><b>§ 33.</b> (1) Über die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) hat die Austro Control GmbH ein ärztliches Sachverständigengutachten einzuholen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Tauglichkeit</b></p> <p><b>§ 33.</b> (1) Die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) ist, sofern in einer Verordnung gemäß Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, durch ein von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde oder von einer autorisierten flugmedizinischen Stelle (§ 34) ausgestelltes flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis nachzuweisen. Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis ist bei der Ausübung der in § 27 angeführten Tätigkeiten mitzuführen.</p>
	(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit der in § 27 angeführten Tätigkeiten die Arten und die Form der flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse gemäß Abs. 1 sowie die vom Bewerber jeweils zu erfüllenden Voraussetzungen für deren Ausstellung durch Verordnung festzulegen.
	(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung bestimmen, ob und inwieweit bei Fallschirmspringern, Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern von einem Nachweis gemäß Abs. 1 abgesehen werden kann.
	(4) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde ist berechtigt, medizinische Daten, welche sie durch gemäß § 34 Abs. 1 übermittelte Berichte flugmedizinischer Stellen oder durch eigene Ermittlungen erhält, zu verarbeiten, um Kenntnis darüber zu erlangen, ob <ul style="list-style-type: none"> <li>1. bei Inhabern von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (§ 25) die gegebenenfalls erforderliche Tauglichkeit vorliegt und</li> <li>2. flugmedizinische Stellen (§ 34) ihren bei der Ausübung ihrer Befugnisse einzuhaltenden Verpflichtungen nachkommen.</li> </ul>
(2) Jeder Inhaber eines Zivilluftfahrerscheines ist verpflichtet, das Vorliegen von Umständen, die es als zweifelhaft erscheinen lassen, ob seine körperliche und geistige Tauglichkeit noch gegeben ist, der Austro Control GmbH unverzüglich anzuzeigen.	(5) Jeder Inhaber einer in § 26 vorgesehenen österreichischen Erlaubnis oder gemäß § 40 anerkannten beziehungsweise gemäß § 41 gleichgestellten ausländischen Erlaubnis ist im Falle von Zweifeln am Vorliegen seiner körperlichen und geistigen Tauglichkeit verpflichtet, die Ausübung seiner Berechtigung zu unterlassen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Verordnung festzulegen, ob und inwieweit Zweifel am Vorliegen der körperlichen Tauglichkeit einer flugmedizinischen Stelle oder der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde mitzuteilen sind.
	<p style="text-align: center;"><b>Flugmedizinische Stellen</b></p> <p><b>§ 34.</b> (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</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	<p>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.</p> <p>(2) Flugmedizinische Stellen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugmedizinische Zentren und</li> <li>2. Flugmedizinische Sachverständige.</li> </ol> <p>(3) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums hat durch schriftlichen der Austro Control GmbH zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen. Für flugmedizinische Zentren besteht Betriebspflicht.</p> <p>(4) Die Autorisierung eines flugmedizinischen Sachverständigen hat durch schriftlichen Bescheid der Austro Control GmbH zu erfolgen und ist auf 3 Jahre zu befristen.</p> <p>(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt sowie die Art und den Umfang der für die Feststellung der Tauglichkeit jeweils erforderlichen Untersuchungen mit Verordnung festzulegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die von einer flugmedizinischen Stelle für deren Autorisierung zu erfüllenden Voraussetzungen,</li> <li>2. die jeweiligen Befugnisse von flugmedizinischen Stellen zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen und dabei einzuhaltende Verpflichtungen, und</li> <li>3. die Zuständigkeit zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen.</li> </ol> <p>(6) Die Autorisierung einer flugmedizinischen Stelle ist von der für deren Erteilung zuständigen Behörde mit schriftlichem Bescheid zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Autorisierung geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fort dauert, oder</li> <li>2. die flugmedizinische Stelle ihre bei der Ausübung ihrer Befugnisse einzu-</li> </ol>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	<p>haltenden Verpflichtungen in schwerwiegender Weise verletzt.</p> <p><b>Verweigerung eines Tauglichkeitszeugnisses, Ausstellung durch die Behörde</b></p> <p><b>§ 35.</b> (1) Stellt die flugmedizinische Stelle fest, dass bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis die erforderliche Tauglichkeit nicht gegeben ist oder ist die flugmedizinische Stelle für die Ausstellung des erforderlichen Tauglichkeitszeugnisses auf Grund der Verordnung gemäß § 34 Abs. 5 Z 3 nicht zuständig, ist dies dem Bewerber sowie der Austro Control oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen. Eine neuerliche Beurteilung der erforderlichen Tauglichkeit durch eine flugmedizinische Stelle ist diesfalls nicht mehr zulässig.</p> <p>(2) Der Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis kann nach einer Mitteilung gemäß Abs. 1 bei der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses beantragen. Die Austro Control GmbH oder die auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat in diesem Fall die Tauglichkeit des Bewerbers zu beurteilen und gegebenenfalls das entsprechende Tauglichkeitszeugnis auszustellen oder den Antrag mit Bescheid abzuweisen</p>
<p><b>Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung</b></p> <p><b>§ 34.</b> (1) Über die fachliche Befähigung (§ 30 Abs. 1 lit. d) hat die Austro Control GmbH, soweit nicht Abs. 2 etwas anderes bestimmt, ein Gutachten der zuständigen Zivilluftfahrer-Prüfungskommission (§ 35) einzuholen. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung (Zivilluftfahrerprüfung) zu erstatten.</p>	<p><b>Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung</b></p> <p><b>§ 36.</b> (1) Die fachliche Befähigung (§ 30 Abs. 1 lit. a) für einen Zivilluftfahrerschein ist nach der entsprechenden Ausbildung bei einer Zivilluftfahrerschule (§ 44) durch die Ablegung einer Prüfung nachzuweisen, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil zu bestehen hat (theoretische und praktische Zivilluftfahrerprüfung).</p>
	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und dem jeweiligen Stande der Wissenschaft entsprechend für die einzelnen Zivilluftfahrerscheine einschließlich der damit verbundenen Berechtigungen (§ 29 Abs. 2) die an die Ausbildung und fachliche Befähigung zu stellenden Anforderungen festzulegen.</p>
<p>(2) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer, zum Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist ein Gutachten zweier Zivilluftlehrer einzuholen.</p>	<p>(3) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer, zum Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern ist von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ein schriftliches Gutachten zweier Zivilluftlehrer, welches auf Grund einer theoretischen und praktischen Prüfung des</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p style="text-align: center;"><b>Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen</b></p> <p>§ 35. Für jede Art von Zivilluftfahrerscheinen ist, soweit sich aus § 34 Abs. 2 nichts anderes ergibt, vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Austro Control GmbH eine eigene Prüfungskommission zu bilden, die aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Anzahl von sonstigen Prüfern besteht (Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen). Die Anzahl der Prüfer ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe der sich aus den einzelnen Arten von Zivilluftfahrerscheinen ergebenden Berechtigungen durch Verordnung festzulegen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Durchführung der Prüfung</b></p> <p>§ 37. (1) Für jede Art von Zivilluftfahrerscheinen ist, sofern sich aus § 36 Abs. 3 oder aus einer Verordnung gemäß Abs. 2 nichts anderes ergibt, vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde eine eigene Prüfungskommission zu bilden, die aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Anzahl von sonstigen Prüfern besteht (Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen). Die Anzahl der Prüfer ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe der sich aus den einzelnen Arten von Zivilluftfahrerscheinen ergebenden Berechtigungen durch Verordnung festzulegen.</p>
	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Zweckmäßigkeit bestimmen, ob und inwieweit theoretische Prüfungen durch die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde und praktische Prüfungen durch besonders qualifizierte, mit Bescheid der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde in ausreichender Anzahl zu ernennende Prüfer durchgeführt werden sollen.</p>
	<p>(3) Die Prüfungskommission (Abs. 1) beziehungsweise der gemäß Abs. 2 ernannte Prüfer hat nach Durchführung der Prüfung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde in schriftlicher Form ein Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers zu übermitteln.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Bestellung der Prüfer</b></p> <p>§ 36. (1) Die Mitglieder der Prüfungskommissionen sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jeweils auf die Dauer von drei Kalenderjahren zu bestellen. Sie sind auf die gewissenhafte und unparteiische Erfüllung ihrer Amtspflichten anzugeloben. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmann zu bestellen. Im Falle einer schwerwiegenden Verletzung ihrer Amtspflichten sind sie ihres Amtes zu entheben.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Bestellung der Mitglieder von Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen</b></p> <p>(1) Die Mitglieder der Prüfungskommissionen gemäß § 37 Abs. 1 sind in ausreichender Anzahl vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde jeweils auf die Dauer von 3 Kalenderjahren zu bestellen. Sie sind auf die gewissenhafte und unparteiische Erfüllung ihrer Amtspflichten anzugeloben. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmann zu bestellen. Im Falle einer schwerwiegenden Verletzung ihrer Amtspflichten sind sie ihres Amtes zu entheben.</p>
<p>(2) Zu Mitgliedern der Prüfungskommission dürfen nur fachkundige Be-</p>	<p>(2) Zum Vorsitzenden der Prüfungskommission oder dessen Stellvertreter</p>

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
<p>dienstete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der Austro Control GmbH sowie Berufspiloten und Zivilfluglehrer bestellt werden. Der Vorsitzende der Prüfungskommissionen und dessen Stellvertreter sind dem Stande der Beamten des höheren Dienstes des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie oder der Austro Control GmbH zu entnehmen.</p>	<p>dürfen nur fachkundige Bedienstete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie oder der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde bestellt werden. Diese haben ein abgeschlossenes juristisches oder technisches Hochschulstudium oder die Innehabung einer entsprechenden Erlaubnis gemäß § 26 nachzuweisen. Zu einfachen Mitgliedern von Prüfungskommissionen dürfen nur Inhaber einer entsprechenden Erlaubnis gemäß § 26 mit entsprechender Erfahrung bestellt werden.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Prüfungstaxen und Prüfervergütungen</b></p> <p>§ 38. (1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen. Das Höchstausmaß der Prüfungstaxe darf 109 Euro je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Prüfungstaxen und Prüfervergütungen</b></p> <p>§ 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.</p>
<p>(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist. Ferner haben die Prüfer Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworene und Schöffen geltenden Bestimmungen.</p>	<p>(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt Mitgliedern der Prüfungskommissionen und praktischen Prüfern eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist.</p>
<p>(3) Ob und inwieweit Bundesbediensteten für ihre Prüfertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften über die Zuerkennung von Entschädigungen für Nebentätigkeit.</p>	<p>(3) Ob und inwieweit Bundesbediensteten für ihre Prüfertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften über die Zuerkennung von Entschädigungen für Nebentätigkeit.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine</b></p> <p>§ 39. (1) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind, sofern zwischenstaatliche Vereinbarungen nicht etwas anderes bestimmen, von der Austro Control GmbH auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) im betreffenden Staat die Vorschriften über den Erwerb eines Zivilluftfahrerscheines mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,</li> <li>b) österreichische Zivilluftfahrerscheine in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden.</li> </ol> <p>(2) Österreichischen Staatsbürgern ist ein ausländischer Zivilluftfahrerschein</p>	<p style="text-align: center;"><b>Anerkennung ausländischer Erlaubnisse</b></p> <p>§ 40. (1) Unbeschadet der Bestimmung des § 41 berechtigen ausländische Erlaubnisse zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten in Österreich, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die ausländische Erlaubnis von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder</li> <li>2. die ausländische Erlaubnis auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt.</li> </ol> <p>(2) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind von der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen wenn,</p>

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
außerdem nur dann anzuerkennen, wenn eine Prüfung durch die Austro Control GmbH die Verlässlichkeit des Bewerbers ergeben ha	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. im anderen Staat die Vorschriften über den Erwerb einer Erlaubnis mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften (Gleichwertigkeit) und</li> <li>2. die entsprechende österreichische Erlaubnis in dem anderen Staat anerkannt wird (Gegenseitigkeit).</li> </ol>
	(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für den Fall, dass das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 1 (Gleichwertigkeit) nicht erfüllt ist, durch Verordnung die für die Erreichung der Gleichwertigkeit durch den Bewerber zusätzlich zu erfüllenden Voraussetzungen mit Verordnung festlegen.
(3) Die Bestimmungen des § 33 Abs. 2 gelten sinngemäß.	<i>Siehe § 33 Abs. 4.</i>
	<p><b>Ausländische Zivilluftfahrerscheine, Berechtigungen und Tauglichkeitszeugnisse gemäß Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA)</b></p> <p>§ 41. Ausländische Zivilluftfahrerscheine, mit Zivilluftfahrerscheinen verbundene Berechtigungen, Prüferberechtigungen und flugmedizinische Tauglichkeitszeugnisse, welche in Einklang mit Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA) erlangt wurden, sind den entsprechenden im Einklang mit Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA) ausgestellten österreichischen Zivilluftfahrerscheinen, Berechtigungen und Tauglichkeitszeugnissen gleichgestellt.</p>
	<p><b>Flugbuch</b></p> <p>§ 42. Jeder Zivilluftfahrer und jeder Flugschüler hat zum Nachweis seiner Betätigung als Zivilluftfahrer beziehungsweise als Flugschüler ein Flugbuch zu führen. Dieses ist in seinen für den Nachweis der für die Erlangung und Verlängerung von Zivilluftfahrerscheinen oder damit verbundenen Berechtigungen erforderlichen fliegerischen Betätigung wesentlichen Teilen bei der Ausübung der in § 27 angeführten Tätigkeiten mitzuführen oder im Falle eines in elektronischer Form geführten Flugbuches der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung vorzulegen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die näheren Einzelheiten zu Art, Form und Inhalt von Flugbüchern durch Verordnung festzulegen.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p style="text-align: center;"><b>Widerruf und Untersagung</b></p> <p>§ 40. (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH oder von der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise vorzuschreiben.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Widerruf und Untersagung</b></p> <p>§ 43. (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht mehr gegeben ist oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fort dauert.</p>
	<p>(2) Stellt die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde fest, dass eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung einer gemäß § 40 anerkannten oder gemäß § 41 gleichgestellten ausländischen Erlaubnis geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fort dauert, ist diese verpflichtet, der ausländischen Behörde, welche die Erlaubnis ausgestellt hat, diese Feststellungen mitzuteilen. Gegebenenfalls ist eine Untersagung gemäß Abs. 3 auszusprechen.</p>
<p>(2) Die Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist zu untersagen, wenn und insoweit dies erforderlich ist, um die betreffende Person von der Wiederholung einer nach diesem Bundesgesetz strafbaren Handlung oder Unterlassung abzuhalten.</p>	<p>(3) Die Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist zu untersagen, wenn und solange dies erforderlich ist, um die betreffende Person von der Begehung einer nach diesem Bundesgesetz strafbaren Handlung oder Unterlassung abzuhalten.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p style="text-align: center;"><b>B. Schulung von zivilem Luftfahrtpersonal</b> <b>Ausbildungsbewilligung</b></p> <p>§ 42. (1) Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich (Ausbildungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß anzuwenden.</p>	<p style="text-align: center;"><b>B. Schulung von zivilem Luftfahrtpersonal</b> <b>Ausbildung von zivilem Luftfahrtpersonal</b></p> <p>§ 44. (1) Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. § 103 ist sinngemäß anzuwenden.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Voraussetzungen der Ausbildungsbewilligung</b></p> <p>§ 43. (1) Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt, seinen Wohnsitz (Sitz) im Inland hat oder, falls der Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland namhaft gemacht hat,</li> <li>2. verlässlich ist, und</li> <li>3. nachweist, dass er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.</li> </ol> <p>(2) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, dass geeignete Lehrpläne und ein geeigneter Organisationsplan vorliegen, die den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entsprechen. Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde kann die Verwendung bestimmter Lehrpläne vorschreiben.</p>	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf Art und Umfang der erforderlichen Ausbildung die Arten von Zivilluftfahrerschulen einschließlich deren Ausbildungsbefugnisse, die Erforderlichkeit eines Registrierungs- oder Genehmigungsverfahrens vor Aufnahme der Ausbildungstätigkeit (§§ 45, 46), die Voraussetzungen für eine solche Registrierung oder Genehmigung sowie die im Rahmen der Ausbildungstätigkeit einzuhaltenden Verpflichtungen mit Verordnung zu bestimmen.</p> <p>(4) Der Bewerber um eine Registrierung oder Genehmigung einer Zivilluftfahrerschule hat unbeschadet der nach einer Verordnung gemäß Abs. 2 zu erfüllenden Voraussetzungen jedenfalls</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. einen Wohnsitz oder Sitz im Inland zu haben, und</li> <li>2. seine Verlässlichkeit (§ 32) nachzuweisen</li> </ol>
	<p>(3) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde kann auf der Grundlage der Verordnungen gemäß § 36 Abs. 2 und Abs. 2 für die jeweiligen Arten von Zivilluftfahrerscheinen und damit verbundener Berechtigungen Ausbildungsinhalte einschließlich der von den Zivilluftfahrerschulen zu beachtenden Lehrpläne festlegen und in luftfahrtüblicher Weise kundmachen.</p>
	<p>(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann mit Verordnung vorsehen, dass abweichend zu Abs. 4 Z 1 Ausbildungen in Zivilluftfahrerschulen mit Sitz außerhalb des Gebietes der Mitgliedstaaten der Joint Avia-</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	tion Authorities (JAA) genehmigt werden können. In diesem Fall hat der Bewerber um eine Genehmigung einen Zustellbevollmächtigten im Inland namhaft zu machen.
<p>§42. (2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung festlegen, ob und in welchem Umfang das sonstige zivile Luftfahrtpersonal im Rahmen von Schulen auszubilden ist oder ausgebildet werden kann. Diese Schulen sind von der Austro Control GmbH zu bewilligen. § 43 und § 46 lit. a und d sind anzuwenden. Beinhaltet die Bewilligung auch die Berechtigung zur Überprüfung der fachlichen Befähigung gemäß § 28, dann besteht diesbezüglich Betriebspflicht.</p>	<p>(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung festlegen, ob und in welchem Umfang das sonstige zivile Luftfahrtpersonal im Rahmen von Schulen auszubilden ist oder ausgebildet werden kann. Diese Schulen sind von der Austro Control GmbH zu bewilligen. Die §§ 46 bis 48 sind sinngemäß anzuwenden. Beinhaltet die Genehmigung auch die Berechtigung zur Überprüfung der fachlichen Befähigung gemäß § 28 Abs. 3, dann besteht diesbezüglich Betriebspflicht.</p>
<p>(3) Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen Regelungen betreffend die Schulung von sonstigem zivilem Luftfahrtpersonal und die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Schulen verabschiedet haben, kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Abs. 2 zweiter bis vierter Satz und die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt.</p>	<p>(7) Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen Regelungen betreffend die Schulung von sonstigem zivilem Luftfahrtpersonal und die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Schulen verabschiedet haben, kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Abs. 6 zweiter bis vierter Satz bleiben diesfalls unberührt.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Registrierungsverfahren</b></p> <p>§ 45. (1) Die Tätigkeit einer registrierten Zivilluftfahrerschule darf nach einem mit Eintragung abgeschlossenen Registrierungsverfahren (Abs. 2) bei der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ausgeübt werden.</p> <p>(2) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat auf Grund eines Antrages auf Registrierung die betreffende Zivilluftfahrerschule in ein zu diesem Zwecke von der zuständigen Behörde zu führendes öffentliches Register einzutragen und dies dem Bewerber schriftlich mitzuteilen, wenn festgestellt wird, dass die in § 44 Abs. 3 und der Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Stellt die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde fest, dass die in § 44 Abs. 3 oder die in der Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, ist der Antrag auf Registrierung mit Bescheid abzuweisen.</p>
	<b>Genehmigungsverfahren</b>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	<p><b>§ 46.</b> (1) Die Tätigkeit einer genehmigten Zivilluftfahrschule darf nach einer durch schriftlichen Bescheid der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erteilten Genehmigung ausgeübt</p>
	<p>(2) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat, sofern die in § 44 Abs. 3 und der Verordnung gemäß § 44 Abs. 2 festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind, die entsprechende Genehmigung mittels schriftlichem Bescheid zu erteilen und die Zivilluftfahrschule in das gemäß § 45 Abs. 2 zu führende Verzeichnis einzutragen.</p>
<p><b>§ 43.</b> (3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung oder sonst zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.</p>	<p>(3) Die Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung oder sonst zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Insbesondere kann die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde jederzeit die Verwendung bestimmter Lehrpläne vorschreiben.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Untersagung des Ausbildungsbetriebes</b></p> <p><b>§ 45.</b> (1) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen des § 44 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Untersagung des Ausbildungsbetriebes</b></p> <p><b>§ 47.</b> (1) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes mit Bescheid zu untersagen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. eine der Voraussetzungen für eine Anmeldung (§ 45) oder Genehmigung (§ 46) nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Anmeldung oder Genehmigung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder</li> <li>2. im Rahmen des Ausbildungsbetriebes einzuhaltende Verpflichtungen nicht beachtet werden.</li> </ol>
<p>(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.</p>	<p>(2) In dem Bescheid gemäß Abs. 1 ist eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb derer die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel dauerhaft zu beheben sind.</p>
<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmegenehmigung wiederaufgenommen werden. Die Bestimmung des § 44 Abs. 2 ist anzuwenden.</p>	<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst dann wieder aufgenommen werden, wenn von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde mit schriftlichem Bescheid die dauerhafte Behebung der die Untersagung begründenden Mängel festgestellt wurde.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Widerruf der Ausbildungsbewilligung</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Widerruf der Registrierung oder Genehmigung</b></p>

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
<p><b>§ 46.</b> Die Ausbildungsbewilligung ist von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Ausbildungsbewilligung geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist oder eine Betriebspflicht gemäß § 42 Abs. 2 nicht erfüllt wird,</li> <li>b) der Inhaber der Ausbildungsbewilligung nicht innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Zeitpunkt der Zustellung der Ausbildungsbewilligung an, um die Betriebsaufnahmegewilligung angesucht hat, oder</li> <li>c) die Betriebsaufnahmegewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder</li> <li>d) der Ausbildungsbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder</li> <li>e) der Ausbildungsbetrieb gemäß § 45 untersagt wurde und die Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind, oder</li> <li>f) der Inhaber der Bewilligung unwiderruflich erklärt, den Ausbildungsbetrieb nicht mehr auszuüben.</li> </ol>	<p><b>§ 48.</b> Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde hat die Eintragung (§ 45) oder die Genehmigung (§ 46) einer Zivilluftfahrschule mit Bescheid zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. der Ausbildungsbetrieb gemäß § 45 untersagt wurde und der Mangel nicht fristgerecht behoben worden ist, oder</li> <li>2. der Inhaber der Zivilluftfahrschule gegenüber der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erklärt, den Ausbildungsbetrieb nicht mehr auszuüben.</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Zivilfluglehrer</b></p> <p><b>§ 47.</b> (1) Zur Betätigung als Zivilfluglehrer ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilfluglehrerdiplom).</p>	<p style="text-align: center;"><b>Zivilfluglehrer</b></p> <p><b>§ 49.</b> (1) Zur Betätigung als Zivilfluglehrer ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilfluglehrerberechtigung). Die Zivilfluglehrerberechtigung ist eine mit einem Zivilluftfahrerschein verbundene Berechtigung im Sinne von § 29 Abs. 2.</p>
<p>(2) Das Zivilfluglehrerdiplom berechtigt den Inhaber, theoretischen und praktischen Unterricht an Zivilluftfahrschulen zur Erlangung der in ihm bezeichneten Arten von Zivilluftfahrerscheinen zu erteilen.</p>	<p>(2) Der Zivilfluglehrer ist berechtigt, in dem in der Erlaubnis gemäß Abs. 1 bezeichneten Umfang praktischen Unterricht im Rahmen von Zivilluftfahrschulen zu erteilen.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p align="center"><b>Voraussetzungen der Ausstellung eines Zivildfluglehrerdiploms</b></p> <p><b>§ 48.</b> (1) Ein Zivildfluglehrerdiplom ist auszustellen, wenn der Bewerber</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>das 21. Lebensjahr vollendet hat,</li> <li>einen Zivilluftfahrerschein jener Art besitzt, für dessen Erwerb theoretischen und praktischen Unterricht erteilen will,</li> <li>die erforderliche praktische Betätigung als Zivilluftfahrer nachweist (§ 49),</li> <li>für die Lehrtätigkeit fachlich befähigt ist (§ 50).</li> </ol>	<p align="center"><b>Voraussetzungen für die Erteilung der Zivildfluglehrerberechtigung</b></p> <p><b>§ 50.</b> (1) Der Bewerber um eine Zivildfluglehrerberechtigung muss unbeschadet der nach einer Verordnung gemäß § 29 Abs. 2 zu erfüllenden Voraussetzungen jedenfalls</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>das 18. Lebensjahr vollendet haben und</li> <li>einen Zivilluftfahrerschein beziehungsweise die mit einem Zivilluftfahrerschein verbundene Berechtigung besitzen, für dessen Erwerb er praktischen Unterricht erteilen will.</li> </ol>
<p>(2) Im Zivildfluglehrerdiplom ist der Umfang der Berechtigung im Rahmen des Antrages nach Maßgabe des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen.</p>	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung bestimmen, ob und inwieweit hinsichtlich des praktischen Unterrichtes mit Hilfe von Flugsimulatoren vom Erfordernis in Abs. 1 Z 2 abgesehen werden kann.</p>
<p align="center"><b>Zulassung der praktischen Ausbildung</b></p> <p><b>§ 51.</b> Personen, die sich der Ausbildung zum Zivilluftfahrer unterziehen wollen, bedürfen für die praktische Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges im Fluge einer Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn der Bewerber verlässlich und körperlich und geistig tauglich ist (§§ 32 und 33).</p>	<p align="center"><b>Zulassung zur praktischen Ausbildung (Flugschülerausweis)</b></p> <p><b>§ 51.</b> (1) Personen, die sich der Ausbildung zum Zivilluftfahrer unterziehen wollen, bedürfen für die praktische Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges im Fluge einer Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde (Flugschülerausweis). Diese Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31), verlässlich (§ 32) und tauglich (§ 33) ist.</p>
	<p>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung bestimmen, ob und inwieweit im Falle von Fallschirmspringern, Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten von motorisierten Hänge- und Paragleitern vom Erfordernis gemäß Abs. 1 abgesehen werden kann.</p>
<p align="center"><b>Übungs- und Prüfungsflüge</b></p> <p><b>§ 52.</b> (1) Übungs- und Prüfungsflüge ohne Begleitung eines Zivildfluglehrers, die im Rahmen der praktischen Ausbildung zum Zivilluftfahrer erforderlich sind, bedürfen keiner Erlaubnis nach diesem Bundesgesetz. Die Bestimmungen des § 51 bleiben unberührt.</p>	<p align="center"><b>Übungs- und Prüfungsflüge, Alleinflüge</b></p> <p><b>§ 52.</b> (1) Übungs- und Prüfungsflüge im Rahmen der praktischen Ausbildung zum Zivilluftfahrer sind unter unmittelbarer Aufsicht und Anleitung eines dazu berechtigten Zivildfluglehrers (§ 44) durchzuführen. Dabei gilt dieser als verantwortlicher Pilot (§ 125).</p>
<p>(2) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung eines Zivildfluglehrers gilt dieser als verantwortlicher Pilot (§ 125).</p>	<p>(2) Sind gemäß einer Verordnung auf Grund des § 36 Abs. 2 im Rahmen der praktischen Ausbildung Übungsflüge ohne Begleitung eines Zivildfluglehrers (Alleinflüge) erforderlich, ist keine gesonderte Erlaubnis nach diesem Bundesgesetz</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	erforderlich. Die Zivilluftfahrerschule, in deren Rahmen die Alleinflüge stattfinden, hat sicherzustellen, dass dabei die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt beachtet werden.
<p>§ 57a. (1) Soweit Bestimmungen über die Erteilung und den Widerruf einer Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal oder einer Ausbildungsbewilligung für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal in der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und in der auf Grund dieser Verordnung erlassenen Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. § 42 Abs. 2 vierter Satz und die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt.</p>	<p>§ 57a. (1) Soweit Bestimmungen über die Erteilung, die Untersagung der Ausübung und den Widerruf einer Erlaubnis für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal oder einer Ausbildungsbewilligung für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal in der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und in der auf Grund dieser Verordnung erlassenen Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Die Bestimmungen über die Prüfungskommissionen gemäß § 37 Abs. 1 und 3, § 38 und § 39 sind sinngemäß anzuwenden</p>
(2) ...	(2) ...

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p align="center"><b>Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt.</b></p> <p><b>§ 62.</b> (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung erteilen für</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) die Benützung von Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge</li> <li>b) die Errichtung von ständigen Einrichtungen für Zwecke der Zivilluftfahrt auf Militärflugplätzen.</li> </ol> <p>(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 haben die im Interesse der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu enthalten.</p> <p>(3) Vor Erteilung der Bewilligung gemäß Abs. 1 hat der Bundesminister für Landesverteidigung das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen, wenn es sich um eine nicht ausschließlich militärischen Interessen dienende Benützung oder um die Errichtung von ständigen Einrichtungen handelt.</p> <p>(4) Für die Benützung von Militärflugplätzen gemäß Abs. 1 lit. a kann der Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung Gebühren festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges oder demjenigen, welcher diese Einrichtungen oder Dienste in Anspruch nimmt, durch Bescheid vorschreiben. In der Verordnung sind die gebührenpflichtigen Tatbestände festzulegen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.</p> <p>(5) Wird im Rahmen einer Mitbenützungsbewilligung gemäß Abs. 1 lit. a für Zwecke der Zivilluftfahrt ein Flughafen betrieben, so sind die §§ 63, 64, 66 und 74 bis 76 sinngemäß anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, daß anstelle der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung tritt. Bewilligungen gemäß Abs. 1 lit. b bleiben davon unberührt</p>	<p align="center"><b>Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt</b></p> <p><b>§ 62.</b> (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.</p> <p>(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 haben die im Interesse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu enthalten und sind zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.</p> <p>(3) Soll im Rahmen der Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt internationaler Luftverkehr mit den hierfür erforderlichen ständigen Einrichtungen betrieben werden, dann ist vor Erteilung der Bewilligungen gemäß Abs. 1 mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Einvernehmen herzustellen. Dasselbe gilt für jede Änderung oder den Widerruf dieser Bewilligungen.</p> <p>(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 und 142 anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zur Erteilung der in diesen Bestimmungen normierten Bewilligungen, Untersagungen und Widerrufe der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig ist und</li> <li>2. an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß Abs. 1 tritt.</li> </ol> <p>(5) Für eine nicht im Interesse der Landesverteidigung gelegene Benützung von Militärflugplätzen hat der Bundesminister für Landesverteidigung dem Luftfahrzeughalter oder demjenigen, der den Militärflugplatz benützt, Gebühren für die Bereitstellung von Leistungen vorzuschreiben. Dies gilt nicht für den Fall einer Benützung gemäß Abs. 3. Der Bundesminister für Landesverteidigung hat entsprechende Kostensätze durch Verordnung festzulegen.</p>
<p><b>§ 141.</b> (1) Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Instandhaltungsbetriebe, Entwicklungsbetriebe, Herstellungsbetriebe, In-</p>	<p><b>§ 141.</b> (1) Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Instandhaltungsbetriebe, Entwicklungsbetriebe, Herstellungsbetriebe, In-</p>

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
<p>standhaltungshilfsbetriebe, Betriebe gemäß Anhang I, Unterabschnitt G, der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Erteilung der jeweiligen Genehmigung zuständig ist (Aufsichtsbehörde). Luftfahrtunternehmen unterliegen in Angelegenheiten des Flugbetriebes und in technischen Angelegenheiten der Aufsicht der Austro Control GmbH.</p> <p>(1a) Ein Flughafen, der im Rahmen einer Mitbenützungsbewilligung gemäß § 62 Abs. 1 lit. a für Zwecke der Zivilluftfahrt betrieben wird, unterliegt der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Aufsicht kann daneben auch vom Bundesminister für Landesverteidigung ausgeübt werden, soweit dies für die Wahrung militärischer Interessen erforderlich ist. Die Abs. 2 bis 6 sind sinngemäß anzuw</p>	<p>standhaltungshilfsbetriebe, Betriebe gemäß Anhang I, Unterabschnitt G, der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Erteilung der jeweiligen Genehmigung <i>oder Registrierung</i> zuständig ist (Aufsichtsbehörde). Luftfahrtunternehmen unterliegen in Angelegenheiten des Flugbetriebes und in technischen Angelegenheiten der Aufsicht der Austro Control GmbH.</p> <p>(1a) Ein im Rahmen der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 Abs. 1 bewilligter Betrieb von internationalem Luftverkehr mit den hierfür erforderlichen ständigen Einrichtungen unterliegt der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Aufsicht kann daneben auch vom Bundesminister für Landesverteidigung ausgeübt werden, soweit dies für die Wahrung militärischer Interessen erforderlich ist. Die Abs. 2 bis 6 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des Halters von Zivilflugplätzen der Inhaber einer Bewilligung gemäß § 62 Abs. 1 tritt</p>
(2) bis (6) ...	(2) bis (6) ...
<p><b>§ 171.</b> (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</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,</li> <li>2. der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet,</li> <li>3. versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder</li> <li>4. Zivilluftfahrer ohne die nach den §§ 42 und 44 erforderlichen Bewilligungen auszubilden,</li> <li>5. der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,</li> </ol>	<p><b>§ 171.</b> (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</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,</li> <li>2. der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet,</li> <li>3. versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder</li> <li>4. Zivilluftfahrer ohne die erforderliche Registrierung oder Genehmigung auszubilden,</li> <li>5. der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,</li> </ol>

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.	6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.
(2) bis (5)...	(2) bis (5)...
§ 173. (1) bis (21) ...	§ 173. (1) bis (21) ...
	<p>„(22) § 62 und § 141 Abs. 1a, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX, treten mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft. Alle vor diesem Datum erteilten Bewilligungen im Zusammenhang mit der Mitbenützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt bleiben unberührt.</p> <p>(23) § 28, § 29 Abs. 2, § 30 Abs. 1, § 31 samt Überschrift, die §§ 36 bis 52 jeweils samt Überschrift, § 57a Abs. 1, § 141 Abs. 1 sowie die Gliederungsüberschrift vor § 44 treten in der Fassung BGBl. I Nr. XXX mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag, frühestens jedoch mit 1. März 2006 in Kraft. Für Inhaber von vor diesem Datum erteilten Erlaubnissen gemäß § 26 treten die §§ 33 bis 35 mit der Maßgabe in Kraft, dass das gemäß diesen Bestimmungen erforderliche Tauglichkeitszeugnis bei der folgenden Verlängerung dieser Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer gemäß auf Grund einer Verordnung gemäß § 140b zuständigen Behörde vorzulegen ist.</p> <p>(24) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Verordnung Regelungen darüber zu treffen, inwieweit Zivilluftfahrerschulen mit einer vor dem im Abs. 23 bezeichneten Datum erteilten Ausbildungs- und Betriebsaufnahmebewilligung als registrierte (§ 45) oder als genehmigte (§ 46) Zivilluftfahrerschulen zu gelten haben.</p> <p>(25) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX dürfen bereits vor dem im Abs. 23 bezeichneten Datum erlassen werden, sie dürfen jedoch frühestens mit diesem Tag in Kraft gesetzt werden</p>