

## Vorblatt

### **Problem:**

Zum einen hat sich aus den Erfahrungen in der Vollziehung und auf Grund der Höchstgerichtsjudikatur in den letzten Jahren wieder ein Anpassungsbedarf einiger Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes ergeben. Zum anderen müssen einige internationale Regelungen der Joint Aviation Authorities umgesetzt und durchführende Regelungen zu Verordnungen der Gemeinschaft erlassen werden. Schließlich sind die noch im Luftfahrtgesetz enthaltenen Schilling-Beträge in Euro-Beträge umzuwandeln.

### **Lösung:**

Sachgerechte Lösung der aufgezeigten Probleme.

### **Inhalt:**

- sachgerechte Änderung einiger Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes
- Umsetzung einiger Regelungen der Joint Aviation Authorities
- durchführende Regelungen zu Verordnungen der Gemeinschaft
- Umwandlung der Schilling-Beträge in Euro-Beträge

### **Alternativen:**

Keine.

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

Durch die Umsetzung der Regelungen der Joint Aviation Authorities wird die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft erhalten.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Auf Grund der vorgesehenen innerstaatlichen Implementierung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt werden Kosten entstehen, deren Ausmaß jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar ist.

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

Soweit die Änderungen die Umsetzung von Bestimmungen der Joint Aviation Authorities betreffen, ist dies mit der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. 373 vom 31.12.1991, S. 4, konform.

Eine im Entwurf vorgesehene Regelung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, für den Bereich des Luftverkehrs.

Weiters sollen mit dem vorliegenden Entwurf durchführende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 355 vom 30.12.2002 S. 1, und zur Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L014 S. 1 idgF, erlassen werden.

Schließlich sieht der Entwurf eine Anpassung des Haftungsrechtes an die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vor. Die übrigen vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Seit der letzten umfangreicheren Novelle des Luftfahrtgesetzes mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 102/1997 haben sich aus den Erfahrungen der Praxis und auf Grund der Judikatur der Höchstgerichte wieder einige Anpassungserfordernisse und die Notwendigkeit zur Behebung von Redaktionsversehen ergeben. Weiters müssen – nicht zuletzt auf Grund geltenden EU-Rechts – internationale Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA) umgesetzt werden und durchführende Regelungen zu Verordnungen der Gemeinschaft erlassen werden.

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

Weiters sollen durchführende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 355 vom 30.12.2002 S. 1, und zur Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L014 S. 1 idF, erlassen werden.

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

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

Auf Grund der vorgesehenen innerstaatlichen Implementierung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt werden Kosten entstehen, deren Ausmaß jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar ist.

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

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 1 (§ 7 Abs. 3, 12 Abs. 1, 18 Abs. 1 und 2 und 46):**

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

#### **Zu Z 2 (§ 8 Abs. 1):**

Mit dieser Änderung soll eine Anpassung an das geltende Zollrecht erfolgen.

#### **Zu Z 3 (§ 9 Abs. 2):**

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

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

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

**Zu Z 4 (§ 9 Abs. 5):**

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

**Zu Z 5 (§ 10 Abs. 1 lit. c):**

Mit dieser Bestimmung sollen Hänge- und Paragleiter bezüglich Außenlandungen den Segelflugzeugen gleichgesetzt werden.

**Zu Z 6 (§ 12 Abs. 1 Z 3):**

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

**Zu Z 7 (§ 12 Abs. 1):**

Diese Bestimmung soll gestrichen werden, da seit der Neuerlassung der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät - Verordnung (ZLLV 1999 - BGBl. II Nr. 363) keinerlei Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Bereich der Lufttüchtigkeitszertifizierungen mehr bestehen und auch nicht geplant ist, diese Zuständigkeiten wieder einzuführen.

**Zu Z 8 (§ 15 Abs. 3):**

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

**Zu Z 9 (§ 16 Abs. 2):**

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

**Zu Z 10 (§ 16 Abs. 3):**

Diese Änderung soll wie die Änderung des § 16 Abs. 2 Z 3 nochmals vorgenommen werden, da diesbezüglich in den Ausschussberatungen zur Novelle 1999 irrtümlich mehrere Fassungen dieser Bestimmung zur parlamentarischen Behandlung und Abstimmung gebracht worden sind.

**Zu Z 11 und 12 (§ 18 Abs. 1 Z 2 und Abs. 2 Z 2):**

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

**Zu Z 13 (§ 20 Abs. 2):**

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

**Zu Z 14 (§ 21 Abs. 1):**

Mit den vorgesehenen Ergänzungen des § 21 sollen zum einen im Sinne einer Klarstellung die einzelnen Arten der Überprüfung der Lufttüchtigkeit (Musterprüfung, Stückprüfung, Nachprüfung, Prüfung der zulässigen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten) aufgezählt werden. Zum anderen sollen die Instandhaltungs-, Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanweisungen, die in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen sind, explizit als eigene Ziffer aufgenommen werden und somit auch der Ordnungscharakter dieser Anweisungen klargestellt werden. Schließlich sollen die sonstigen im Sinne

der Sicherheit der Luftfahrt durchzuführenden Überprüfungen der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und die Bewilligung von Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben als eigene Ziffer aufgenommen werden. Da die Joint Aviation Authorities (JAA) für viele vom § 21 umfassten Bereiche sog. Joint Aviation Regulations (JARs) verabschiedet haben, zu deren Anwendung Österreich entweder verpflichtet ist oder deren Anwendung im Sinne der gegenseitigen Anerkennung tunlich ist, soll mit Verordnung auf diese Regelungen verwiesen werden können.

**Zu Z 15 (§ 23):**

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

**Zu Z 16 (§ 26, § 47 Abs. 1 und § 51):**

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

**Zu Z 17 (§ 28):**

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

Der Abs. 2 soll gestrichen werden, da diese Bestimmung laut den Materialien zur Stammfassung des LFG lediglich im Hinblick auf Sonderbestimmungen in der Gewerbeordnung aufgenommen worden ist. Da diese gewerberechtlichen Sonderbestimmungen (§§ 183 ff betreffend das Luftfahrzeugmechanikergewerbe) seit Inkrafttreten der Gewerbeordnung 1994 nicht mehr bestehen, ist § 28 Abs. 2 nicht mehr anwendbar.

**Zu Z 18 (§ 38 Abs. 1):**

Mit dieser Bestimmung soll der Schilling-Betrag in einen Euro-Betrag umgewandelt werden.

**Zu Z 19 (§ 40 Abs. 1):**

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

**Zu Z 20 und Z 21 (§ 42):**

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

**Zu Z 22 (§ 43):**

Die gegenständliche Änderung stellen eine Anpassung an das Recht der Europäischen Gemeinschaft dar. Weiters sollen - neben Bedingungen und Auflagen - in Hinkunft auch Befristungen möglich sein.

**Zu Z 23 (§ 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 2 und § 50 Abs. 1):**

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

**Zu Z 24 und Z 25 (§ 44 Abs. 5 und § 45 Abs. 3):**

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

**Zu Z 26 (§ 46 lit. a):**

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

**Zu Z 27 (§ 50 Abs. 2):**

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

**Zu Z 28 (§ 72 Abs. 1):**

Der Schilling-Betrag soll in den Euro-Betrag umgewandelt werden.

**Zu Z 29 (§ 75 Abs. 4):**

Mit dieser Änderung soll eine Anpassung an das geltende Zollrecht erfolgen.

**Zu Z 30 (§ 78 Abs. 2):**

Mit dieser Änderung soll eine Harmonisierung des § 78 Abs. 2 mit der Textierung des § 94 Abs. 1 geschaffen werden.

**Zu Z 31 (§ 80a):**

Diese Bestimmung stellt die den Bereich der Luftfahrt betreffende Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997, dar. Derzeit werden jedoch in Österreich auf keinem Flugplatz die für die Anwendung der Richtlinie notwendigen Mengen an gefährlichen Stoffen gelagert. Diese Bestimmung soll nicht für militärische Einrichtungen, Anlagen oder Lager gelten (vgl. auch Art. 4 lit. a der Richtlinie).

**Zu Z 32 (§ 102 Abs. 1):**

Es soll darauf hingewiesen werden, dass auch die Möglichkeit der Vollziehung durch andere (gemäß § 140b beliehene) Behörden besteht.

**Zu Z 33 (§ 102 Abs. 4):**

Mit dieser Änderung soll eine Konformität mit EU-Recht (VO (EWG) Nr. 2407/92) erreicht werden. Der Begriff „gewerblich“ ist – soweit in der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 nichts Besonderes normiert ist (vgl. Art. 2 lit. a, wo das Kriterium „mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht“ genannt ist) - im Sinne des Begriffes „gewerbsmäßig“ in der Gewerbeordnung 1994 und der diesbezüglichen Judikatur zu verstehen.

**Zu Z 34 (§ 103):**

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

**Zu Z 35 (§ 108):**

Mit diesen Änderungen soll zum einen darauf hingewiesen werden, dass auch die Möglichkeit der Vollziehung durch andere (gemäß § 140b beliehene) Behörden besteht. Zum anderen soll aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung auf die Durchführung einer zwingenden mündlichen Verhandlung verzichtet werden. Die Sicherheit der Luftfahrt ist dadurch nicht gefährdet.

**Zu Z 36 (§ 116 Abs. 1):**

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

**Zu Z 37 (§ 117 Abs. 2):**

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

**Zu Z 38 (§ 119 lit. a):**

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

**Zu Z 39 (§ 120 Abs. 1):**

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

**Zu Z 40 (§ 120 Abs. 2):**

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

**Zu Z 41 (§ 120 Abs. 3 bis Abs. 5):**

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

Mit den neuen Abs. 4 und 5 soll sichergestellt werden, dass die von der Kommission der EUROCONTROL als verbindlich beschlossenen Sicherheitsanforderungen (ESARRs) in Österreich angewandt werden. Österreich ist zu einer Umsetzung dieser Beschlüsse auf Grund seiner Mitgliedschaft zum Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ verpflichtet.

**Zu Z 42 (§ 122 Abs. 2):**

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

**Zu Z 43 (§ 125 Abs. 2):**

Diese Änderung soll klarstellen, dass auch für Luftfahrzeuge, die innerhalb des österreichischen Luftraumes verwendet werden, das Bordbuch zu führen ist und dieses immer an Bord mitzunehmen ist. Der Inhalt des Bordbuches richtet sich nach Art. 34 AIZ und den diese Bestimmung ausführenden Regelungen (Annex 6, JAR-OPS). Auch die Beurkundungen gemäß § 12 LFG sollen immer an Bord mitgeführt werden müssen.

**Zu den Z 44 bis Z 47 (§ 126 Abs. 1, § 128 Abs. 2, § 129 Abs. 1 und § 130 Abs. 2):**

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

**Zu Z 48 (§ 131 Abs. 1 und § 134 Abs. 1):**

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

**Zu Z 49 und Z 50 (§ 131 Abs. 2):**

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

**Zu Z 51 und Z 52 (§ 132 Abs. 1 und 2):**

Mit diesen Umformulierungen soll klargestellt werden, dass auch die sog. „Permits to fly“ von dieser Bestimmung umfasst sind.

**Zu Z 53 (§ 133 Abs. 2):**

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

**Zu Z 54 (§ 134a):**

Mit dieser Bestimmung sollen die auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt notwendigen durchführenden Bestimmungen betreffend die innerstaatlichen Zuständigkeiten und Aufsichtsverpflichtungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden. Die Vollzugsbereiche der Bundesminister für Inneres und für Landesverteidigung sollen dadurch keinesfalls verändert werden. Wenn Genehmigungen oder Aufsichtsmaßnahmen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie jedoch Auswirkungen auf diese Vollzugsbereiche haben (zB bei der Festlegung der Zugänge

zum Sicherheitsbereich), dann soll das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres bzw. für Landesverteidigung hergestellt werden (Abs. 3).

**Zu Z 55 (§ 135):**

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

**Zu Z 56 (§ 140 Abs. 1a):**

Diese Bestimmung, die inhaltlich ident mit der Bestimmung des § 170a der Luftfahrtgesetz-Novelle, BGBl. I Nr. 65/2002 (Verwaltungsreformgesetz), ist, soll an die systematisch richtige Stelle gesetzt werden.

**Zu Z 57 (§ 140b Abs. 1 Z 5):**

Die (Beförderungs-, Betriebsaufnahme-) Bewilligung für Luftbeförderungsunternehmen soll in die demonstrative Aufzählung der Übertragungstatbestände des § 140b aufgenommen werden.

**Zu Z 58 (§ 140b Abs. 5):**

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

**Zu Z 59 bis Z 61 (§ 141 Abs. 1, 2, 4 und 5):**

Mit der vorliegenden Änderung soll insbesondere auf die neu eingeführten Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal (§ 42 Abs. 2 und 3) Bedacht genommen werden.

**Zu Z 62 (§ 141a):**

Mit dieser Bestimmung soll für Aufsichtsorgane eine Ausweispflicht, welche nicht zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt vorgeschrieben ist, normiert werden.

**Zu Z 63 (§ 142 Abs. 3 und 4):**

Mit dieser Bestimmung sollen die auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft notwendigen durchführenden Bestimmungen betreffend die Erklärung eines Flughafens zu einem koordinierten Flughafen, die Bestimmung eines Flugplankoordinators udgl. festgelegt werden.

**Zu Z 64 (§ 149 Abs. 1 Z 1 bis 7):**

Die Schilling-Beträge sollen in Euro-Beträge umgewandelt werden.

**Zu Z 65 (§ 154 Abs. 2):**

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

**Zu Z 66 (§ 154 Abs. 3):**

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

**Zu Z 67 (§ 156 Abs. 1):**

Die Schilling-Beträge sollen in Euro-Beträge umgewandelt werden.

**Zu Z 68 (§ 161):**

Diese Bestimmung soll um das bereits unterzeichnete, allerdings noch nicht ratifizierte Montrealer Übereinkommen ergänzt werden.

**Zu Z 69 (§ 161a):**

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

**Zu Z 70 (§ 164 Abs. 1):**

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

**Zu Z 71 (§ 164 Abs. 2):**

Der Schilling-Betrag soll einen Euro-Betrag umgewandelt werden.

**Zu Z 72 (§ 164 Abs. 5 bis 7):**

Der Abs. 5 soll zum einen klarer formuliert werden und zum anderen sollen die Schilling-Beträge in Euro-Beträge umgewandelt werden.

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

Mit dem neuen Abs. 7 soll schließlich auch die Verpflichtung zum Abschluss von Fluggast-Versicherungen für den Betreiber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden normiert werden.

**Zu Z 73 und Z 74 (§ 169 Abs. 1):**

Die Strafbestimmung muss um die unmittelbar anwendbaren Verordnungen (EG) Nr. 2027/97 und (EWG) Nr. 95/93 erweitert werden. Weiters sollen die Schilling-Beträge in Euro-Beträge umgewandelt werden.

**Zu Z 75 (§ 169 Abs. 3):**

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

**Zu Z 76 (§ 170a):**

Da diese Bestimmung - um Missverständnisse zu vermeiden - systematisch besser in den § 140 (vgl. den neuen § 140 Abs. 1a) passt, soll sie an dieser Stelle gestrichen werden.

**Zu Z 78 (§ 174 Abs. 1 lit. b):**

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



### Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 7. (1) und (2) ...	§ 7. (1) und (2) ...
(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf öffentliche Interessen die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten von der Austro Control GmbH zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen.	(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf öffentliche Interessen die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten von der Austro Control GmbH <i>oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen.
(4) ...	(4) ...
§ 8. (1) Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind zulässig	§ 8. (1) Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind zulässig
1. nach oder von Flughäfen (§ 64),	1. nach oder von Flughäfen (§ 64),
2. nach oder von Flugfeldern (§ 65).	2. nach oder von Flugfeldern (§ 65).
Ein- und Ausflüge von Flugfeldern gemäß Z 2 sind nur zulässig, wenn die Einhaltung der Vorschriften über den Grenzübertritt sichergestellt ist. Für die Möglichkeit der grenzbehördlichen Abfertigung ist entsprechende Vorsorge zu treffen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung festzulegen, nach und von welchen Flugfeldern Ein- und Ausflüge zulässig sind und welches Verfahren vor solchen Ein- und Ausflügen zu beachten ist. Die Bestimmungen des § 171 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, bleiben unberührt.	Ein- und Ausflüge von Flugfeldern gemäß Z 2 sind nur zulässig, wenn die Einhaltung der Vorschriften über den Grenzübertritt sichergestellt ist. Für die Möglichkeit der grenzbehördlichen Abfertigung ist entsprechende Vorsorge zu treffen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung festzulegen, nach und von welchen Flugfeldern Ein- und Ausflüge zulässig sind und welches Verfahren vor solchen Ein- und Ausflügen zu beachten ist. Die Bestimmungen des <i>§ 31 des Zollrechts-Durchführungsgesetzes, BGBl. Nr. 659/1994</i> , bleiben unberührt.
(2) und (3) ...	(2) und (3) ...
§ 9. (1) ...	§ 9. (1) ...
(2) Für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls	(2) <i>Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein</i>

entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden.	<i>allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i>
(3) und (4) ...	(3) und (4) ...
(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sinngemäß.	<i>(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4. Zivile Fallschirmabsprünge dürfen nur von Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden.</i>
<b>§ 10.</b> (1) Die Bestimmungen des § 9 gelten nicht:	<b>§ 10.</b> (1) Die Bestimmungen des § 9 gelten nicht:
a) und b) ...	a) und b) ...
c) für Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiballonen.	c) für Außenlandungen von Segelflugzeugen, <i>Hänge- und Paragleitern</i> und Freiballonen.
(2) bis (4) ...	(2) bis (4) ...
<b>§ 12.</b> (1) Soweit in den §§ 7, 18 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es	<b>§ 12.</b> (1) Soweit in den §§ 7, 18 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH <i>oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es
1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,	1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,
2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und	2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und
3. gemäß den §§ 163 bis 165 versichert ist.	3. gemäß den §§ 163 bis 165 <i>und § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999,</i> versichert ist.
Durch Verordnung kann festgesetzt werden, daß die Bestätigung der für die jeweilige Verwendung notwendigen Lufttüchtigkeitserfordernisse von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) betrieben werden, vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu erfolgen hat.	
(2) bis (4) ...	(2) bis (4) ...
<b>§ 15.</b> (1) und (2) ...	<b>§ 15.</b> (1) und (2) ...
(3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene	(3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene

Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens betrieben, sind sie spätestens sechs Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.	Rechnung und Gefahr eines österreichischen <i>Luftverkehrsunternehmens</i> betrieben, sind sie spätestens <i>zwölf</i> Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.
<b>§ 16.</b> (1) ...	<b>§ 16.</b> (1) ...
(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn	(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das <i>Luftfahrzeugregister</i> einzutragen, wenn
1. der Halter	1. der Halter
a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder	a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) besitzt oder
b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, oder	b) eine juristische Person oder Personengesellschaft ist und unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR und/oder von deren Staatsangehörigen steht und auch zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert wird, und,
c) seinen Hauptwohnsitz (Sitz) in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,	c) falls sein Wohnsitz (Sitz) nicht im Inland gelegen ist, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat,
2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und	2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und
3. es im Falle seiner Einfuhr aus einem Drittland einer ordnungsgemäßen Zollbehandlung zugeführt wurde. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus in einem Drittland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind.	3. vom Halter im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbs eines Luftfahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 8 des Umsatzsteuergesetzes 1994, BGBl. Nr. 663, eine Bestätigung des Finanzamtes gemäß Art. 27 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes 1994 vorgelegt wird.
(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn	(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die näheren Bestimmungen über die Anlegung und Führung des Luftfahrzeugregisters sowie über die Löschung von Eintragungen durch Verordnung zu treffen. Eine Löschung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn
1. die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder zum Zeitpunkt der Eintragung nicht gegeben waren oder	1. die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder zum Zeitpunkt der Eintragung nicht gegeben waren oder
2. Innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder	2. innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder
3. rechtskräftig festgestellt wurde, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind.	3. rechtskräftig festgestellt wurde, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind.
(4) ...	(4) ...
<b>§ 18.</b> (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur	<b>§ 18.</b> (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur

verwendet werden, wenn	verwendet werden, wenn
1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder	1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH <i>oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. Dessen unbeschadet muß der Nachweis der den §§ 163 bis 165 entsprechenden Versicherungen erbracht werden.	2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. <i>Weiters muss der Nachweis der den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FIUG entsprechenden Versicherungen erbracht werden.</i>
(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn	(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH <i>oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn
1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die zulässige Verwendung eines Luftfahrzeuges im Fluge mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,	1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die zulässige Verwendung eines Luftfahrzeuges im Fluge mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,
2. der Antragsteller den §§ 163 bis 165 entsprechende Versicherungen nachweist,	2. <i>der Antragsteller den §§ 163 bis 165 und dem § 15 Abs. 2 FIUG entsprechende Versicherungen nachweist,</i>
3. österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen für eine Verwendung im Fluge zugelassen werden wie inländische.	3. österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen für eine Verwendung im Fluge zugelassen werden wie inländische.
<b>§ 20.</b> (1) ...	<b>§ 20.</b> (1) ...
(2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen.	(2) Die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters die Zwischenbewilligung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine den österreichischen Vorschriften entsprechende <i>Versicherungsdeckung</i> nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Zwischenbewilligung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen. <i>Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i>
<b>§ 21.</b> (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung festzulegen:	<b>§ 21.</b> (1) <i>Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung insbesondere</i>

	<i>festzulegen:</i>
a) die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Luftfahrzeuge,	<i>1. die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Zivilluftfahrzeuge,</i>
b) Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (Musterprüfungen, Stückprüfungen und Prüfungen der Mindestausrüstung),	<i>2. Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen (insbesondere Musterprüfungen, Stückprüfungen, Nachprüfungen, Prüfungen der zulässigen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten und Prüfungen der Mindestausrüstung),</i>
c) die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,	<i>3. die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,</i>
d) die Art der Kennzeichnung, die Zulässigkeit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von diesen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,	<i>4. die Art der Kennzeichnung, die Zulässigkeit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von diesen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,</i>
e) Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,	<i>5. Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,</i>
f) ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Lufttüchtigkeitszeugnisse nachgewiesen werden kann.	<i>6. ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Beurkundungen nachgewiesen werden kann,</i>
	<i>7. ob und inwieweit die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit erforderlichen Maßnahmen in luftfahrtüblicher Weise und/oder durch Kundmachung auf elektronischem Weg vorzuschreiben bzw. zu veröffentlichen hat (insbesondere Instandhaltungsanweisungen, Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen),</i>
	<i>8. ob und inwieweit der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die Lufttüchtigkeit der im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebenen Luftfahrzeuge außerhalb der Prüfungen gemäß Z 2 überprüfen kann,</i>
	<i>9. unter welchen Voraussetzungen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde Instandhaltungs-, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe zu bewilligen bzw. zu widerrufen sind.</i>
	<i>Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hierzu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind.</i>

(2) ...	(2) ...
<p>§ 23. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer Zulassung durch die Austro Control GmbH bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hiebei sind die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über diese zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen festzulegen.</p>	<p>§ 23. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer <i>Beurkundung als betriebstüchtig</i> durch die Austro Control GmbH bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hiebei sind <i>insbesondere</i> die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über diese zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen festzulegen.</p>
<p>§ 26. Zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilluftfahrt-Personalausweis). Der Zivilluftfahrt-Personalausweis ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeiten mitzuführen.</p>	<p>§ 26. Zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH <i>oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilluftfahrt-Personalausweis). Der Zivilluftfahrt-Personalausweis ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeiten mitzuführen.</p>
<p>§ 28. (1) Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen.</p>	<p>§ 28. Alle nicht unter § 27 fallenden, in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten die Zugehörigkeit zum sonstigen zivilen Luftfahrtpersonal begründen, und nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen für die Erteilung der in § 26 vorgesehenen Erlaubnis festzulegen. <i>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. 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.</i></p>
<p>(2) Auf die in Abs. 1 angeführten Tätigkeiten finden, sofern sie gewerbsmäßig ausgeübt werden, die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine Anwendung.</p>	

<p><b>§ 38.</b> (1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegen. Das Höchstausmaß der Prüfungstaxe darf 1500 S je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p>	<p><b>§ 38.</b> (1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegen. Das Höchstausmaß der Prüfungstaxe darf <i>109 Euro</i> je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p>
(2) und (3) ...	(2) und (3) ...
<p><b>§ 40.</b> (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen und die Rückgabe der hierüber ausgestellten Ausweise ist vorzuschreiben, wenn ihr Inhaber zum Führen eines Zivilluftfahrzeuges nicht mehr tauglich oder fachlich befähigt oder nicht mehr verlässlich ist. Das gleiche gilt, wenn sich nachträglich herausstellt, daß eine dieser Eigenschaften im Zeitpunkt der Erteilung der Erlaubnis oder Anerkennung nicht vorhanden war und dieser Mangel noch fortdauert.</p>	<p><b>§ 40.</b> (1) <i>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.</i></p>
(2) ...	(2) ...
<b>B. Zivilluftfahrerschulen</b>	<b>B. Schulung von zivilem Luftfahrtpersonal</b>
<p><b>§ 42.</b> Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich (Ausbildungsbewilligung).</p>	<p><b>§ 42.</b> (1) <i>Die Ausbildung von Zivilluftfahrern ist nur im Rahmen von Zivilluftfahrerschulen zulässig. Zur Führung von Zivilluftfahrerschulen sowie zu jeder Änderung ihres bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erforderlich (Ausbildungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit nach § 103 Abs. 2 von der gemäß dem 2. Satz zuständigen Behörde zu bewilligen ist.</i></p>
	<p>(2) <i>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 genehmigen. § 43 und § 46 lit. a und d sind anzuwenden. Beinhaltet die Genehmigung auch die Berechtigung zur Überprüfung der fachlichen Befähigung gemäß § 28, dann besteht diesbezüglich Betriebspflicht.</i></p>
	<p>(3) <i>Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen Regelungen betreffend die Schulung von sonstigem zivilem Luftfahrtpersonal und die Genehmigungsvoraussetzungen für diese Schulen</i></p>

	<i>verabschiedet haben, kann durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind. Abs. 2 zweiter bis vierter Satz und die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, bleiben diesfalls unberührt.</i>
<b>§ 43.</b> (1) Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber	<b>§ 43.</b> (1) <i>Eine Ausbildungsbewilligung ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen, wenn der Bewilligungswerber</i>
a) in Österreich wohnhaft ist und die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt,	<i>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,</i>
b) verlässlich ist, und	<i>2. verlässlich ist, und</i>
c) nachweist, daß er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.	<i>3. nachweist, dass er oder sein Geschäftsführer (§ 44 Abs. 4) die für die zuverlässige Führung einer Zivilluftfahrerschule erforderlichen Erfahrungen besitzt.</i>
(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 sinngemäß.	<i>(2) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, dass ein Lehr- und Organisationsplan vorgelegt wird, der den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entspricht.</i>
(3) Voraussetzung für die Ausbildungsbewilligung ist außerdem, daß ein Bedarf für die vorgesehene Zivilluftfahrerschule gegeben ist und ein Lehr- und Organisationsplan vorgelegt wird, der den Erfordernissen der Ausbildung und der Sicherheit der Luftfahrt entspricht. Ist der Bewilligungswerber ein Verein im Sinne des Vereinsgesetzes 1951, dessen Zweck die Heranbildung fliegerischen Nachwuchses ist, so entfällt eine Prüfung des Bedarfes, wenn ausschließlich Vereinsmitglieder ausgebildet werden sollen.	<i>(3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung erforderlich ist.</i>
(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Gewährleistung einer geordneten Ausbildung erforderlich ist.	
<b>§ 44.</b> (1) Der Betrieb einer Zivilluftfahrerschule darf erst aufgenommen werden, wenn die Austro Control GmbH dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Dieser Bescheid ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.	<b>§ 44.</b> (1) <i>Der Betrieb einer Zivilluftfahrerschule darf erst aufgenommen werden, wenn die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmebewilligung). Dieser Bescheid ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.</i>
(2) bis (4) ...	<i>(2) bis (4) ...</i>
(5) Die Bestimmungen des § 43 Abs. 4 gelten sinngemäß.	<i>(5) Die Bestimmung des § 43 Abs. 4 ist anzuwenden.</i>



<p><b>§ 45.</b> (1) Die Austro Control GmbH hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen des § 44 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.</p>	<p><b>§ 45.</b> (1) Die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> hat die Ausübung des Ausbildungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen des § 44 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.</p>
<p>(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat die Austro Control GmbH eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.</p>	<p>(2) Zugleich mit der Untersagung des Ausbildungsbetriebes hat die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.</p>
<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmegenehmigung wiederaufgenommen werden. Die Bestimmungen des § 44 Abs. 2 gelten sinngemäß.</p>	<p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Ausbildungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmegenehmigung wiederaufgenommen werden. <i>Die Bestimmung des § 44 Abs. 2 ist anzuwenden.</i></p>
<p><b>§ 46.</b> Die Ausbildungsgenehmigung ist von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn</p>	<p><b>§ 46.</b> Die Ausbildungsgenehmigung ist von der Austro Control GmbH <i>oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> zu widerrufen, wenn</p>
<p>a) eine der Voraussetzungen gemäß § 43 Abs. 1 nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder</p>	<p>a) <i>eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Ausbildungsgenehmigung geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben ist oder eine Betriebspflicht gemäß § 42 Abs. 2 nicht erfüllt wird,</i></p>
<p>b) bis e) ...</p>	<p>b) bis e) ...</p>
<p><b>§ 47.</b> (1) Zur Betätigung als Zivilfluglehrer ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilfluglehrerdiplom).</p>	<p><b>§ 47.</b> (1) Zur Betätigung als Zivilfluglehrer ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH <i>oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilfluglehrerdiplom).</p>
<p>(2) ...</p>	<p>(2) ...</p>
<p><b>§ 50.</b> (1) Über die fachliche Befähigung (§ 48 Abs. 1 lit. d) hat die Austro Control GmbH ein Gutachten der zuständigen Zivilfluglehrer-Prüfungskommission (Abs. 2) einzuholen. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung (Zivilfluglehrerprüfung) zu erstatten.</p>	<p><b>§ 50.</b> (1) Über die fachliche Befähigung (§ 48 Abs. 1 lit. d) hat die Austro Control GmbH <i>oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde</i> ein Gutachten der zuständigen Zivilfluglehrer-Prüfungskommission (Abs. 2) einzuholen. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung (Zivilfluglehrerprüfung) zu erstatten.</p>
<p>(2) Bei der Austro Control GmbH sind Zivilfluglehrer-Prüfungskommissionen zu bilden. Die Bestimmungen der §§ 35 bis 38 gelten sinngemäß.</p>	<p>(2) Bei der Austro Control GmbH <i>oder bei einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> sind Zivilfluglehrer-Prüfungskommissionen zu bilden. Die Bestimmungen der §§ 35 bis 38 gelten sinngemäß.</p>
<p><b>§ 51.</b> Personen, die sich der Ausbildung zum Zivilluftfahrer unterziehen</p>	<p><b>§ 51.</b> Personen, die sich der Ausbildung zum Zivilluftfahrer unterziehen</p>

wollen, bedürfen für die praktische Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges im Fluge einer Erlaubnis der Austro Control GmbH. Diese ist zu erteilen, wenn der Bewerber verlässlich und körperlich und geistig tauglich ist (§§ 32 und 33).	wollen, bedürfen für die praktische Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges im Fluge einer Erlaubnis der Austro Control GmbH <i>oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> . Diese ist zu erteilen, wenn der Bewerber verlässlich und körperlich und geistig tauglich ist (§§ 32 und 33).
§ 72. (1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen:	§ 72. (1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen:
a) und b) ...	a) und b) ...
c) den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von zwei Milliarden Schilling nach Maßgabe des Betriebsumfanges,	c) den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von <i>145 Millionen Euro</i> nach Maßgabe des Betriebsumfanges,
d) und e) ...	d) und e) ...
(2) und (3) ...	(2) und (3) ...
§ 75. (1) bis (3) ...	§ 75. (1) bis (3) ...
(4) Durch die Abs. 2 und 3 werden die Bestimmungen des § 18 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, nicht berührt.	(4) Durch die Abs. 2 und 3 werden die Bestimmungen <i>der §§ 12 und 13 des Zollrechts-Durchführungsgesetzes, BGBl. Nr. 659/1994</i> , nicht berührt.
(5) ...	(5) ...
§ 78. (1) ...	§ 78. (1) ...
(2) Zur Erteilung dieser Bewilligung ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig, wenn die Höhe der Bodeneinrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung (§ 94) hervorruft. Vor der Entscheidung ist der Bundesminister für Landesverteidigung anzuhören.	(2) <i>Zur Erteilung dieser Bewilligung ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig, wenn die Höhe der Bodeneinrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt verursacht werden könnte (§ 94), hervorruft.</i> Vor der Entscheidung ist der Bundesminister für Landesverteidigung anzuhören.
(3) ...	(3) ...
	<b>Vorhandensein gefährlicher Stoffe</b>
	§ 80a. <i>Sind auf einem Flugplatz gefährliche Stoffe in Mengen vorhanden, die den im Anhang I Teil 1 Spalte 2 und Teil 2 Spalte 2 oder Teil 1 Spalte 3 und Teil 2 Spalte 3 der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, genannten Mengen entsprechen oder darüber liegen, sind die Bestimmungen der §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c, 84d Abs. 1 bis 4 und 6 und 84e der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass unter Behörde die im § 68 Abs. 2 normierte Behörde zu verstehen ist.</i>
§ 102. (1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post	§ 102. (1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post

und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff. und eine Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 108 zu beantragen.	und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben <i>beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder bei einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde</i> eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff. und eine Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 108 zu beantragen.
(2) und (3) ...	(2) und (3) ...
(4) Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen im Fluge verwendet werden dürfen und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern dürfen ohne die Bewilligungen gemäß den Abs. 1 und 2 durchgeführt werden. Den Fluggästen ist vom Beförderer eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes auszustellen, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist.	(4) <i>Nicht gewerbliche Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen im Fluge verwendet werden dürfen, und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern dürfen ohne die Bewilligungen gemäß den Abs. 1 und 2 durchgeführt werden.</i> Den Fluggästen ist vom Beförderer eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes auszustellen, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist.
<b>§ 103.</b> Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.	<b>§ 103.</b> (1) <i>Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften ohne gesonderte luftfahrtrechtliche Bewilligung solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.</i>
	(2) <i>Luftverkehrsunternehmen dürfen für die Instandhaltung der von ihnen betriebenen Luftfahrzeuge Hilfsbetriebe führen (Instandhaltungshilfsbetriebe). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen diese Instandhaltungshilfsbetriebe von ihm oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu genehmigen sind, mit Verordnung festzulegen.“</i>
<b>§ 108.</b> (1) Der Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens darf nur auf Grund einer auf Antrag des Unternehmers vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erteilten Bewilligung aufgenommen werden (Betriebsaufnahmebewilligung).	<b>§ 108.</b> (1) <i>Der Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens darf nur auf Grund einer auf Antrag des Inhabers der Beförderungsbewilligung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde erteilten Bewilligung aufgenommen werden (Betriebsaufnahmebewilligung).</i>
(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Einlangen des in Abs. 1 bezeichneten Antrages eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle abzuhalten. Hiebei ist zu prüfen, ob die im Bescheid über die Beförderungsbewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.	(2) <i>Die Aufnahme des Betriebes ist zu bewilligen, wenn die im Bescheid über die Beförderungsbewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Die Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.</i>

(3) Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ist die Aufnahme des Betriebes zu bewilligen. Die Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.	
§ 116. (1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung).	§ 116. (1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilligung). § 103 ist sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Tätigkeit gemäß § 103 Abs. 2 vom Landeshauptmann zu bewilligen ist.
(2) ...	(2) ...
§ 117. (1) ...	§ 117. (1) ...
(2) Vor Erteilung der Vermietungsbewilligung ist der zuständigen Kammer der gewerblichen Wirtschaft sowie der Gemeinde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen betrieben werden soll, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.	
(3) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.	(2) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.
§ 119. Die Flugsicherung umfaßt:	§ 119. Die Flugsicherung umfaßt:
a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen,	a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen und der in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria) kundzumachenden allgemeinen Anordnungen,
b) bis h) ...	b) bis h) ...
§ 120. (1) Die Flugsicherung obliegt der Austro Control GmbH. Diese hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).	§ 120. (1) Die Flugsicherung obliegt, soweit in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes geregelt ist, der Austro Control GmbH. Diese hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).
(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar	(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann auf Flugfeldern mit Bescheid geeignete natürliche oder juristische Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Diese Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn die zur Durchführung der in Betracht kommenden Aufgaben notwendigen Voraussetzungen (insbesondere geeignete Infrastruktur und geschultes Personal) erfüllt werden. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben

der Austro Control GmbH.	unmittelbar der Austro Control GmbH <i>und haben deren Weisungen zu beachten.</i>
	<i>(3) Der Ermächtigungsbescheid gemäß Abs. 2 kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen erteilt werden. Er ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu seiner Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i>
	<i>(4) Die gemäß Abs. 1 und 2 mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten haben den von der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL verabschiedeten Sicherheitsanforderungen (ESARRs) zu entsprechen. Diese Sicherheitsanforderungen sind in luftfahrtüblicher Weise in ihrer jeweils geltenden Fassung kundzumachen.</i>
	<i>(5) Die gemäß Abs. 1 und 2 mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten unterliegen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden. Bei Durchführung der Aufsicht sind die diesbezüglichen Sicherheitsanforderungen (ESARRs) der EUROCONTROL anzuwenden. Diese sind in luftfahrtüblicher Weise in ihrer jeweils geltenden Fassung kundzumachen.</i>
<b>§ 122.</b> (1) und (1a) ...	<b>§ 122.</b> (1) und (1a) ...
(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges, welches diese Dienste in Anspruch nimmt, vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen.	<i>(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der mit der Flugsicherung gemäß § 120 Abs. 1 Betrauten durch Verordnung festzulegen. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Die Kosten sind dem Halter oder, wenn dies nicht möglich ist, dem Eigentümer des Luftfahrzeuges, für welches diese Dienste in Anspruch genommen worden sind, vorzuschreiben. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Zwischenstaatliche und andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Bemessung und Vorschreibung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die Verordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erlassen. Die mit der Wahrnehmung der Flugsicherung Ermächtigten (§ 120 Abs. 1 und 2) sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der Flugsicherungsleistungen gegenüber dem Gebührenschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.</i>
(2a) bis (5) ...	(2a) bis (5) ...

§ 125. (1) ...	§ 125. (1) ...
(2) Der verantwortliche Pilot hat	(2) Der verantwortliche Pilot hat
a) alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen,	a) alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen,
b) strafbare Handlungen an Bord des Luftfahrzeuges unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften bestehenden Anzeigepflichten binnen 48 Stunden der Austro Control GmbH anzuzeigen.	b) strafbare Handlungen an Bord des Luftfahrzeuges unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften bestehenden Anzeigepflichten binnen 48 Stunden der Austro Control GmbH anzuzeigen,
	c. das Bordbuch gemäß Artikel 34 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, auch für national verwendete Luftfahrzeuge zu führen und dieses und die im § 12 genannten Urkunden an Bord mitzuführen.
(3) ...	(3) ...
§ 126. (1) Für Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung erforderlich.	§ 126. (1) Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.
(2) und (3) ...	(2) bis (4) ...
§ 128. (1) ...	§ 128. (1) ...
(2) Außerhalb von Sicherheitszonen ist für das Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und einer größeren Anzahl von Kleinluftballonen eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die größere Anzahl von Kleinluftballonen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.	(2) Außerhalb von Sicherheitszonen dürfen Fesselballone, Drachen und eine größere Anzahl von Kleinluftballonen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen werden, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die größere Anzahl von Kleinluftballonen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.
(3) und (4) ...	(3) und (4) ...
§ 129. (1) Für Modellflüge ist unbeschadet der Bestimmungen der §§ 22 und 23 eine Bewilligung erforderlich. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 20 kg übersteigt.	§ 129. (1) Modellflüge dürfen unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde durchgeführt werden. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 20 kg übersteigt.
(3) ...	(2) und (3) ...
§ 130. (1) ...	§ 130. (1) ...
(2) Für die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die	(2) Die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, darf unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit

Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erforderlich.	<i>Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erfolgen.</i>
(3) ...	(3) ...
§ 131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.	§ 131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen <i>der Sicherheit der Luftfahrt</i> auszuschließen.
(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) einschlägige Normen verabschiedet haben, sind diese für verbindlich zu erklären. Insbesondere sind zu regeln:	(2) <i>Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden.</i> Insbesondere sind zu regeln:
1. bis 6. ...	1. bis 6. ...
7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,	7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge <i>bei Ambulanz- und Rettungsflügen</i> , bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,
8. bis 13. ...	8. bis 13. ...
§ 132. (1) Für die vorübergehende Verwendung von Zivilluftfahrzeugen für eine Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist, zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobatik am Luftfahrzeug, ist die Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich.	§ 132. (1) <i>Zivilluftfahrzeuge dürfen für eine Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist oder nicht gemäß § 18 als zulässig anerkannt worden ist, nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH betrieben werden.</i>
(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist.	(2) <i>Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i>
(3) ...	(3) ...
§ 133. (1) ...	§ 133. (1) ...
(2) Der Landeshauptmann hat unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften Ausnahmen von dem in Abs. 1 ausgesprochenen Verbot auf Antrag zu bewilligen, wenn eine Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Eigentum nicht zu gewärtigen ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung von Gefährdungen erforderlich	(2) Der Landeshauptmann hat unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften Ausnahmen von dem in Abs. 1 ausgesprochenen Verbot auf Antrag zu bewilligen, wenn eine Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Eigentum nicht zu gewärtigen ist. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung von Gefährdungen erforderlich

ist.	ist. <i>Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i>
§ 134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.	§ 134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen <i>der Sicherheit der Luftfahrt</i> auszuschließen.
(2) ...	(2) ...
	<p style="text-align: center;"><b>Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt</b></p> <p>§ 134a. (1) <i>Genehmigungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 für Flugplatzhalter, Luftverkehrsunternehmen, reglementierte Beauftragte oder reglementierte Postbehörden/-verwaltungen sind auf Antrag bei Vorliegen aller Voraussetzungen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen, soweit diese Genehmigungen nicht vom Vollzugsbereich des Bundesministers für Inneres oder des Bundesministers für Landesverteidigung umfasst sind. Die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilenden Genehmigungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erlassen, als dies im Interesse der Luftsicherheit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erforderlich ist. Diese Genehmigungen sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.</i></p>
	(2) <i>Alle natürlichen und juristischen Personen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und/oder den Durchführungsvorschriften der Kommission Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen bzw. einzuhalten haben, unterliegen diesbezüglich, unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen, der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, soweit diese Aufsicht nicht vom Vollzugsbereich des Bundesministers für Inneres oder des Bundesministers für Landesverteidigung umfasst ist. § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden.</i>
	(3) <i>Wird durch die Genehmigungen bzw. Aufsichtsmaßnahmen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Abs. 1 und 2 der Vollzugsbereich des Bundesministers für Inneres oder des Bundesministers für Landesverteidigung berührt, ist diesbezüglich das Einvernehmen mit diesen herzustellen.</i>
§ 135. (1) Die zusammenfassende Lenkung aller Such- und	§ 135. (1) <i>Die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die</i>



Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegt der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist.	<i>allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegen der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist. Die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen verbleibt bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Stellen und Behörden.</i>
(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.	<i>(2) Die für die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivilflugplatz mit Bescheid einen Flugplatzrettungsbereich festzulegen. Bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges innerhalb dieses Flugplatzrettungsbereiches sind die Zivilflugplatzhalter zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen verpflichtet. Bei Vorliegen einer Katastrophe verbleibt die Leitung und Durchführung von Rettungsmaßnahmen bei den nach den diesbezüglichen landesgesetzlichen Bestimmungen zuständigen Behörden und Stellen.</i>
	<i>(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst und die Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.</i>
<b>§ 140.</b> (1) ...	<b>§ 140.</b> (1) ...
	<i>(1a) Gegen Bescheide der Bezirksverwaltungsbehörde kann Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat des Landes erhoben werden.</i>
(2) bis (4) ...	(2) bis (4) ...
<b>§ 140b.</b> (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Interesse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit und, sofern die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, durch Verordnung die Wahrnehmung von Aufgaben einschließlich der Entscheidungsbefugnis von im Luftfahrtgesetz oder in den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen geregelten Angelegenheiten, insbesondere die	<b>§ 140b.</b> (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Interesse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit und, sofern die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, durch Verordnung die Wahrnehmung von Aufgaben einschließlich der Entscheidungsbefugnis von im Luftfahrtgesetz oder in den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen geregelten Angelegenheiten, insbesondere die
1. bis 4. ...	1. bis 4. ...
5. Erteilung von Bewilligungen für bestimmte Kategorien von Zivilluftfahrerschulen	5. Erteilung von Bewilligungen für bestimmte Kategorien von Zivilluftfahrerschulen <i>oder Luftbeförderungsunternehmen</i>
an Personen mit entsprechender Ausbildung, nach Art und Umfang ihrer Tätigkeit geeignete Gesellschaften, Unternehmen oder Organisationen, welche über entsprechend qualifiziertes Personal sowie die notwendigen technischen	an Personen mit entsprechender Ausbildung, nach Art und Umfang ihrer Tätigkeit geeignete Gesellschaften, Unternehmen oder Organisationen, welche über entsprechend qualifiziertes Personal sowie die notwendigen technischen

Einrichtungen verfügen, übertragen.	Einrichtungen verfügen, übertragen.
(2) bis (4) ...	(2) bis (4) ...
(5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat auf Antrag Zuständigkeiten gemäß Abs. 1 Z 2, die in einer Verordnung gemäß Abs. 1 bezeichnet wurden, an Unternehmen für die von ihnen erzeugten Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät oder deren Bau- und Bestandteile oder für ihren Tätigkeitsbereich mit Bescheid zu übertragen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllt sind:	(5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat auf Antrag Zuständigkeiten gemäß Abs. 1 Z 2, die in einer Verordnung gemäß Abs. 1 bezeichnet wurden, an <i>natürliche oder juristische Personen</i> für die von ihnen erzeugten Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät oder deren Bau- und Bestandteile oder für ihren Tätigkeitsbereich mit Bescheid zu übertragen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
1. bis 3. ...	1. bis 3. ...
Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.	Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.
(6) ...	(6) ...
<b>§ 141.</b> (1) Zivilluftfahrerschulen, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Bewilligung des Betriebes zuständig ist (Aufsichtsbehörde).	<b>§ 141.</b> (1) <i>Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Erteilung der jeweiligen Genehmigung zuständig ist (Aufsichtsbehörde).</i>
(1a) ...	(1a) ...
(2) Unternehmer von Zivilluftfahrerschulen, Halter von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die verantwortlichen Organe.	(2) <i>Unternehmer von Zivilluftfahrerschulen bzw. von Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Halter von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen und Luftverkehrsunternehmen haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen und soweit zur ordnungsgemäßen Ausübung der Aufsicht erforderlich den Zutritt zu allen Betriebsräumlichkeiten zu gewähren. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die vertretungsbefugten Organe.</i>
(3) ...	(3) ...
(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von Kapitalgesellschaften, die Zivilluftfahrerschulen, Zivilflugplätze oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluß der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen.	(4) <i>Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von juristischen Personen und Personengesellschaften, die Zivilluftfahrerschulen, Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Zivilflugplätze, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluss der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen. Gleiches gilt für Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe.</i>
(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen einen rechtskundigen	(5) <i>Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen</i>

Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind.	<i>dieser Organe einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen, Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen von Ausschüssen dieser Organe mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind.</i>
(6) ...	(6) ...
	<b>Ausweise für Aufsichtsorgane</b>  <b>§ 141a.</b> <i>Alle Organe, die in Vollziehung dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen Aufsichtstätigkeiten durchzuführen haben, haben eine Dienstkarte mit sich zu führen und diese den Aufsichtspflichtigen vorzuweisen. Die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit der Dienstkarte sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.</i>
<b>§ 142.</b> (1) und (2) ...	<b>§ 142.</b> (1) und (2) ...
(3) Wenn es die Verkehrssituation auf einem Flughafen im luftverkehrspolitischen Interesse geboten erscheinen läßt, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für diesen Flughafen einen Flugplankoordinator einsetzen.	<i>(3) Die Erklärung eines Flughafens zu einem koordinierten Flughafen hat durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Grundsätzen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 014 S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 894/2002, ABl. Nr. L142 S. 3, zu erfolgen. Weiters ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ein Koordinierungsausschuss gemäß Art. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 einzusetzen. Die Schlichtung im Sinne des Art. 8 Abs. 8 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 hat durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen.</i>
(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat unter Berücksichtigung luftverkehrspolitischer Interessen die näheren Voraussetzungen für die Tätigkeit des Flugplankoordinators durch Verordnung festzusetzen. Dabei sind die in der EG-Verordnung Nr. 95/93 vom 18. Jänner 1993 festgelegten Grundsätze zu beachten.	<i>(4) Zum Flugplankoordinator gemäß Art. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 wird die SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA GmbH) ernannt. Der Flugplankoordinator kann für die Zuweisung von Zeitnischen objektive, transparente, nichtdiskriminierende und kostendeckende Gebühren einheben. Diese Gebühren müssen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorgelegt werden. Die näheren Voraussetzungen zur Festsetzung der Gebühren sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen. Die Gebühren sind mittels Rechnung vorzuschreiben und auf dem Zivilrechtsweg einzubringen.</i>
<b>§ 149.</b> (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall bis zu folgenden Beträgen:	<b>§ 149.</b> (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall bis zu folgenden Beträgen:

1. bei Flugmodellen bis 20 kg Höchstgewicht .....12 Millionen Schilling	<i>1. bei nicht eingebautem Luftfahrtgerät bis 20 kg Höchstgewicht..... 872 000 Euro</i>
2. bei Flugmodellen über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis zu 750 kg Höchstgewicht .....17 Millionen Schilling	<i>2. bei nicht eingebautem Luftfahrtgerät über 20 kg Höchstgewicht und bei Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, bis 750 kg Höchstgewicht..... 1 235 000 Euro</i>
3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht .....40 Millionen Schilling	<i>3. bei Luftfahrzeugen, welche nicht unter Z 2 fallen, bis 1 200 kg Höchstgewicht ..... 2 900 000 Euro</i>
4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis zu 2 000 kg Höchstgewicht .....60 Millionen Schilling	<i>4. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 kg bis 2 000 kg Höchstgewicht..... 4 360 000 Euro</i>
5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5.700 kg Höchstgewicht .....120 Millionen Schilling	<i>5. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 kg bis 5 700 kg Höchstgewicht..... 8 720 000 Euro</i>
6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht .....300 Millionen Schilling	<i>6. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg bis 14 000 kg Höchstgewicht..... 21 800 000 Euro</i>
7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht .....900 Millionen Schilling	<i>7. bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 kg Höchstgewicht..... 65 400 000 Euro</i>
(2) bis (4) ...	(2) bis (4) ...
<b>§ 154.</b> (1) ...	<b>§ 154.</b> (1) ...
(2) Der Beförderer haftet ferner für den Schaden, der an Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, an Frachtgütern und an aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines Flughafens - sonst in der Obhut des Beförderers befinden.	(2) Der Beförderer haftet ferner für den Schaden, der an Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, an Frachtgütern und an aufgegebenem Reisegepäck während der Beförderung entsteht. Die Beförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Frachtgüter oder das Reisegepäck auf einem <i>Flugplatz</i> , an Bord eines Luftfahrzeuges oder - bei Landung außerhalb eines <i>Flugplatzes</i> - sonst in der Obhut des Beförderers befinden.
	<i>(3) Die §§ 161 und 161a bleiben unberührt.</i>
<b>§ 156.</b> (1) Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von 480 S pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von 25 000 S beschränkt werden. Ist die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung auch bei grober Fahrlässigkeit auf die im ersten Satz vorgesehenen Beträge beschränkt werden.	<b>§ 156.</b> (1) Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit auf einen Betrag von <i>35 Euro</i> pro Kilogramm, für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder als Reisegepäck aufgegeben hat, auf einen Betrag von <i>1 800 Euro</i> beschränkt werden. Ist die Beförderung unentgeltlich, so kann die Haftung auch bei grober Fahrlässigkeit auf die im ersten Satz vorgesehenen Beträge beschränkt werden.
(2) ...	(2) ...
<b>§ 161.</b> Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929,	<b>§ 161.</b> Ist der Schaden bei einer internationalen Beförderung im Sinn des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929,

BGBI. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBI. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBI. Nr. 46/1966, entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.	BGBI. Nr. 286/1961, des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 vom 28. September 1955, BGBI. Nr. 161/1971, oder des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961, BGBI. Nr. 46/1966, oder des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) entstanden, so gilt jeweils das betreffende Übereinkommen.
	<b>Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft</b>
	<b>§ 161a.</b> Für die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. Nr. L 285 vom 17.10.1997 S. 1, in der jeweils geltenden Fassung, anzuwenden.
<b>§ 164.</b> (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat seine Fluggäste gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen zu versichern. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.	<b>§ 164.</b> (1) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat, außer bei gemäß den §§ 161 und 161a durchgeführten Beförderungen, pro vorhandenen Passagierplatz für seine Fluggäste eine Versicherung gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen abzuschließen. Unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.
(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 550.000 S für jeden Fluggast.	(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 40 000 Euro für jeden Fluggast.
(3) und (4) ...	(3) und (4) ...
(5) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 3 Millionen Schilling, ein Luftverkehrsunternehmen zumindest über eine Summe von 5 Millionen Schilling, für jeden Fluggast abzuschließen.	(5) Der Halter eines Luftfahrzeuges hat zur Deckung der Schadenersatzforderungen der Fluggäste pro vorhandenen Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung zumindest über eine Summe von 218 000 Euro, bei gewerbsmäßiger Beförderung gemäß § 102 Abs. 1 und 2 zumindest über eine Summe von 363 000 Euro, abzuschließen.
(6) Im Fall des § 161 ist eine Versicherung zugunsten des Fluggastes zumindest über die in den internationalen Abkommen genannten Summen abzuschließen.	(6) Im Fall des im § 161 genannten Warschauer Abkommens samt Zusatzabkommen ist eine Versicherung zugunsten der Fluggäste zumindest über die in diesen Abkommen genannten Haftungssummen abzuschließen.
	(7) Der Betreiber eines Luftfahrtgerätes, mit dem Personen befördert werden, hat pro vorhandenen Passagierplatz für seine Fluggäste die im Abs. 1 und 5 genannten Versicherungen abzuschließen. Die Abs. 2 bis 4 sind anzuwenden. Dies gilt nicht, wenn nach anderen bundes- oder landesgesetzlichen Regelungen eine vergleichbare Versicherungspflicht vorgeschrieben ist.

<b>§ 169.</b> (1) Wer	<b>§ 169.</b> (1) Wer
1. diesem Bundesgesetz,	1. diesem Bundesgesetz,
2. den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,	2. den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, oder	3. der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, CELEX Nr. 392R2407, <i>der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 894/2002, oder</i>
3a. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen, oder	3a. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen, oder
4. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane	4. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane
zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 50 000 S zu verhängen. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben die Bezirksverwaltungsbehörde durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen.	zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben die Bezirksverwaltungsbehörde durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen.
(2) ...	(2) ...
(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde.	<i>(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) oder eines Luftfahrzeuges, welches von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen (§ 101) eingesetzt wird, im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde. Örtlich zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel der Beschuldigte seinen Wohnsitz hat. Befindet sich kein Wohnsitz des Beschuldigten im Inland, dann ist § 28 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, anzuwenden.</i>
<b>§ 170a.</b> Gegen Bescheide der Bezirksverwaltungsbehörde kann Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat des Landes erhoben werden.	siehe § 140 Abs. 1a

§ 173. (1) bis (10) ...	§ 173. (1) bis (10) ...
	(11) Die §§ 7 Abs. 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 und 5, 10 Abs. 1, 12 Abs. 1, 15 Abs. 3, 16 Abs. 2 und 3, 18 Abs. 1 und 2, 20 Abs. 2, 21 Abs. 1, 23, 26, 28, 38 Abs. 1, 40 Abs. 1, die Überschrift des Abschnittes B des Teiles III., 42, 43, 44 Abs. 1 und 5, 45, 46, 47 Abs. 1, 50, 51, 72 Abs. 1, 75 Abs. 4, 78 Abs. 2, 80a samt Überschrift, 102 Abs. 1 und 4, 103, 108, 116 Abs. 1, 117 Abs. 2, 119, 120, 122 Abs. 2, 125 Abs. 2, 126 Abs. 1, 128 Abs. 2, 129 Abs. 1, 130 Abs. 2, 131 Abs. 1 und 2, 132 Abs. 1 und 2, 133 Abs. 2, 134 Abs. 1, 135, 140 Abs. 1a, 140b Abs. 1 und 5, 141 Abs. 1, 2, 4 und 5, 141a samt Überschrift, 149 Abs. 1, 154 Abs. 2 und 3, 156 Abs. 1, 161, 161a, 164 Abs. 1, 2, 5 bis 7, 167 Abs. 1 und 2, 169 Abs. 1 und 3 und 175, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr., treten mit 1. September 2003 in Kraft.
	(12) Die §§ 134a und 142 Abs. 3 und 4, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr., treten mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.
	(13) Die §§ 28 Abs. 2, 117 Abs. 2 und 170a, jeweils in der Fassung vor dem Bundesgesetz BGBl. I Nr., treten mit Ablauf des 31. August 2003 außer Kraft.
	(14) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr., mit Ausnahme des § 142 Abs. 3 und 4, dürfen bereits vor dem 1. September 2003 erlassen werden, sie dürfen jedoch frühestens mit diesem Tag in Kraft gesetzt werden.
§ 174. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, und zwar:	§ 174. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, und zwar:
a) ...	a) ...
b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,	b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S 1327,
c) und d) ...	c) und d) ...
(2) und (3) ...	(2) und (3) ...
	<b>Bezugnahme auf Richtlinien</b> § 175. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 96/82/EG zur

	<i>Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L10 vom 14.01.1997 S. 13, umgesetzt.</i>
--	--