

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

1. Abschnitt
Luftverkehrsunternehmen

1. Allgemeiner Teil
Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieser Abschnitt regelt allgemeine flugbetriebliche Anforderungen sowie flugbetriebliche und technische Grundlagen als Voraussetzung für die Erteilung und Aufrechterhaltung folgender Genehmigungen:

1. Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 293 vom 31.10.2008 S. 3, in der jeweils geltenden Fassung, und
2. Beförderungsbewilligung für Flugzeuge und Hubschrauber gemäß § 102 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 (LFG).

Im Hinblick auf die in Z 2 genannten Luftbeförderungsunternehmen sind die Bestimmungen über die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate – AOC) gemäß Abs. 2 **sinngemäß** anzuwenden.

(2) Ein AOC darf von der zuständigen Behörde nur ausgestellt oder verlängert werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung und **des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates**

Vorgeschlagene Fassung

1. Abschnitt
Luftverkehrsunternehmen

1. Allgemeiner Teil
Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieser Abschnitt regelt allgemeine flugbetriebliche Anforderungen sowie flugbetriebliche und technische Grundlagen als Voraussetzung für die Erteilung und Aufrechterhaltung folgender Genehmigungen:

1. Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 293 vom 31.10.2008 S. 3, in der jeweils geltenden Fassung, und
2. Beförderungsbewilligung gemäß § 102 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 – LFG, in der jeweils geltenden Fassung, für Rundflüge mit Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 212 vom 22.08.2018 S.1, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Standards des Anhangs 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949, in der jeweils geltenden Fassung, ausgestellt wurde und die zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt sind.

Im Hinblick auf die in Z 2 genannten Luftbeförderungsunternehmen sind die Bestimmungen über die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate – AOC) gemäß Abs. 2 **unter Beachtung der in Anhang 3 festgelegten Bedingungen und Einschränkungen** anzuwenden.

(2) Ein AOC **und die Betriebsspezifikationen gemäß den Mustern in den Anlagen A und B dürfen** von der zuständigen Behörde nur ausgestellt oder verlängert werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser

Geltende Fassung

zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ABl. Nr. 373 vom 31.12.1991 S. 4 in der jeweils geltenden Fassung (in der Folge: „EUOPS“) oder der JAR-OPS 3 in der jeweils verlautbarten geltenden Fassung, sowie der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. Nr. L 362 vom 17.12.2014 S. 1 und der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010), BGBl. II Nr. 143/2010 in der jeweils geltenden Fassung erfüllt. Die von der zuständigen Behörde und von den Joint Aviation Authorities veröffentlichten Interpretationen und Erläuterungen zu JAR-OPS 1 und 3 sollen bei der Nachweisführung beachtet werden. Der Antragsteller kann von diesen Interpretationen und Erläuterungen in begründeten Fällen abweichen.

(3) bis (4)...

§ 2. (1) Unternehmen haben ihren Betrieb nach den Bestimmungen dieser Verordnung und nach den in Abs. 2 angeführten Rechtsvorschriften durchzuführen. Sie haben dabei für eine ordnungsgemäße und sichere Durchführung des Flugbetriebes, insbesondere im Hinblick auf die von ihnen zu erbringende Beförderungsdienstleistung zu sorgen.

(2) Die jeweils geltende Fassung der JAR-OPS 3 ist von der zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise in deutscher Sprache auf elektronischem Weg zu verlautbaren.

Organisation von Luftfahrtunternehmen

§ 5. (1) Das Luftfahrtunternehmen hat unbeschadet der Bestimmungen der EU-OPS und der JAROPS 3

1. im Betriebshandbuch (Operations Manual – OM), Teil A, zusätzlich zu den geforderten Fachbereichsleitern Stellvertreter zu benennen oder in der Organisation eine Stellvertreterregelung zu treffen und
2. das sonstige flugbetriebliche und technische Personal in einem Stellenbesetzungsplan der zuständigen Behörde bekannt zu geben.

Vorgeschlagene Fassung

Verordnung und der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010), BGBl. II Nr. 143/2010 in der jeweils geltenden Fassung erfüllt.

(3) bis (4) ...

Luftverkehrsunternehmen

§ 2. Luftverkehrsunternehmen im Sinne dieses Abschnittes sind Unternehmen, die über die in § 1 Abs. 1 genannten Bewilligungen und Berechtigungen verfügen.

Organisation von Luftfahrtunternehmen

Geltende Fassung

(2) Das Luftfahrtunternehmen kann zusätzliche Unterteilungen in der Organisationsstruktur vornehmen, wenn die Verantwortlichkeiten und Qualifikationserfordernisse im Betriebshandbuch (OM) entsprechend geregelt sind.

(3) Sofern Bedenken gegen einzelne gemäß Abs. 1 zu meldende Personen bestehen, hat die zuständige Behörde deren Einsatz zu untersagen oder sonstige Maßnahmen zu treffen, damit die Sicherheit des Flugbetriebs oder des technischen Bereiches nicht beeinträchtigt wird. Wird der Einsatz einer gemäß Abs. 1 zu meldenden Person untersagt, hat neben dem Luftfahrtunternehmen auch die betroffene Person Parteistellung in diesem Verfahren.

(4) Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass verantwortlichen Personen, welche die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen, luftfahrtrechtlich relevante gesetzliche Bestimmungen, Bescheide sowie sonstige Bewilligungen, deren Anwendung für die Sicherheit des Flugbetriebes zu berücksichtigen sind, in einer entsprechenden Übersetzung zur Verfügung stehen.

(5) Weisungen dürfen nur von den Fachbereichsleitern, von deren Stellvertretern oder von diesen besonders ermächtigten Personen erteilt werden und sind entsprechend zu dokumentieren.

(6) Die zuständige Behörde kann aufgrund des Betriebsumfanges des Luftfahrtunternehmens eine zusätzliche Unterteilung der Organisationsstruktur vorschreiben, wenn dies im Interesse der Sicherheit des Flugbetriebes und dessen ordnungsgemäßer Abwicklung erforderlich ist.

Flugdienstberatungsstelle

§ 6. (1) Luftfahrtunternehmen, die Flüge (Fluglinienverkehr, Charterketten) so planen, dass zwischen Landung und Abflug (Blockzeit) einer Luftfahrzeugbesatzung oder eines Teiles davon weniger als eine Stunde liegt oder die Langstreckenflugbetrieb durchführen, haben im Rahmen ihres Organisationsplanes eine Flugdienstberatungsstelle einzurichten. Diese hat die betreffenden Besatzungen mit allen für eine sichere Durchführung der nachfolgenden Flüge erforderlichen Unterlagen zu versorgen, insbesondere auch auf Außenstellen des Luftfahrtunternehmens, allenfalls auch im Wege von Handling Agents oder einer anderen adäquaten Organisation.

(2) Während der Durchführung von Langstreckenflugbetrieb ist die Flugdienstberatungsstelle mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzt zu

Vorgeschlagene Fassung

§ 5. Das Luftverkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass verantwortlichen Personen, welche die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen, luftfahrtrechtlich relevante gesetzliche Bestimmungen, Bescheide sowie sonstige Bewilligungen, deren Anwendung für die Sicherheit des Flugbetriebes zu berücksichtigen sind, in einer entsprechenden Übersetzung zur Verfügung stehen.

Geltende Fassung

halten und die Besatzung des jeweiligen Langstreckenfluges mit allen zur Verfügung stehenden Informationen, soweit sie für die sichere Durchführung von Bedeutung sind, zu versorgen (Flight Watch). Dazu gehört insbesondere auch die Übermittlung von Wetterberichten und -prognosen für den Bereich entlang der Flugstrecke, für den Ziel- und die Ausweichflughäfen sowie die Vorbereitung von daraus resultierenden Abweichungen (Reroutings), Informationen über den allfälligen Ausfall von Navigations- oder Anflughilfen, über den Zustand oder den Status von Ziel- und Ausweichflughäfen sowie die Unterstützung der Besatzungen bei Notfällen.

(3) Die Einrichtung einer Flugdienstberatungsstelle kann unterbleiben, wenn bei der Durchführung von Flügen gemäß Abs. 1 deren Aufgaben durch ein entsprechend qualifiziertes Unternehmen, das im Rahmen des Qualitätssicherungssystems des Luftfahrtunternehmens überprüft wird, erfüllt werden und die zuständige Behörde diese Vorgangsweise genehmigt hat.

Einverständniserklärung

§ 7. (1) Personen, die in den Fachbereichen Flugbetrieb, Instandhaltungssystem, Bodenbetrieb oder Schulung der Besatzung für Tätigkeiten, welche Einfluss auf die Flugsicherheit haben können, eingesetzt werden, aber nicht ausschließlich in diesem Unternehmen beschäftigt sind, haben sämtliche Arten von beruflichen Tätigkeiten und die jeweiligen Dienstzeiten allen betroffenen Unternehmen bekannt zu geben. Die anderen beruflichen Tätigkeiten dürfen nur ausgeübt werden, wenn das **Luftfahrtunternehmen** bzw. – bei Einsatz in mehreren **Luftfahrtunternehmen** – die betroffenen **Luftfahrtunternehmen** dem schriftlich zugestimmt haben. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass das in Frage kommende Personal die im jeweiligen Betriebshandbuch (OM) festgelegten Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelungen einhält. Das in Frage kommende Personal ist verpflichtet, den betroffenen **Luftfahrtunternehmen** die Einhaltung dieser Bestimmungen jeweils schriftlich zu bestätigen.

(2) Das **Luftfahrtunternehmen** ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal (§ 13 Abs. 1) die Regelungen über Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, auch unter Berücksichtigung der außerhalb des **Luftfahrtunternehmens** geleisteten Tätigkeiten, eingehalten werden.

(3) Piloten, die anderen beruflichen Tätigkeiten nachgehen, aber den betroffenen **Luftfahrtunternehmen** die Einhaltung der erforderlichen Ruhezeiten

Vorgeschlagene Fassung**Einverständniserklärung**

§ 7. (1) Personen, die in den Fachbereichen Flugbetrieb, Instandhaltungssystem, Bodenbetrieb oder Schulung der Besatzung für Tätigkeiten, welche Einfluss auf die Flugsicherheit haben können, eingesetzt werden, aber nicht ausschließlich in diesem Unternehmen beschäftigt sind, haben sämtliche Arten von beruflichen Tätigkeiten und die jeweiligen Dienstzeiten allen betroffenen Unternehmen bekannt zu geben. Die anderen beruflichen Tätigkeiten dürfen nur ausgeübt werden, wenn das **Luftverkehrsunternehmen** bzw. – bei Einsatz in mehreren **Luftverkehrsunternehmen** – die betroffenen **Luftverkehrsunternehmen** dem schriftlich zugestimmt haben. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass das in Frage kommende Personal die im jeweiligen Betriebshandbuch (OM) festgelegten Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelungen einhält. Das in Frage kommende Personal ist verpflichtet, den betroffenen **Luftverkehrsunternehmen** die Einhaltung dieser Bestimmungen jeweils schriftlich zu bestätigen.

(2) Das **Luftverkehrsunternehmen** ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal (§ 13 Abs. 1) die Regelungen über Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, auch unter Berücksichtigung der außerhalb des **Luftverkehrsunternehmens** geleisteten Tätigkeiten, eingehalten werden.

(3) Piloten, die anderen beruflichen Tätigkeiten nachgehen, aber den betroffenen **Luftverkehrsunternehmen** die Einhaltung der erforderlichen

Geltende Fassung

nicht nachweisen, bzw. außerhalb der betroffenen **Luftfahrtunternehmen** durchgeführte Flüge nicht bekannt geben, dürfen im gewerblichen Flugbetrieb nicht eingesetzt werden.

Handbücher (Manuals)

§ 8. (1) Das Luftfahrtunternehmen hat die nach den in § 1 Abs. 2 genannten Bestimmungen erforderlichen Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen in deutscher oder englischer Sprache zu erstellen und der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Einzelne Teile der Handbücher können in der jeweils anderen Sprache erstellt werden. Die Betriebshandbücher haben ein Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmung in Form einer Liste der Übereinstimmung („Compliance Checklist“) zu beinhalten. Alle nicht genehmigungspflichtigen Änderungen und Ergänzungen in den Betriebshandbüchern sind der zuständigen Behörde bekannt zu geben.

(2) Änderungen der Mindestausrüstungsliste, die aufgrund eines von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahrens erfolgen, sind nur genehmigungspflichtig, wenn diese Änderungen eine neue Einsatz- oder Navigationsart oder behördliche Auflagen betreffen.

(3) Das Betriebshandbuch (OM) hat die in Abschnitt Q der EU-OPS oder im Anhang 1 oder 2 dieser Verordnung normierten Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelung für das fliegende Personal zu enthalten.

Leasing von Luftfahrzeugen

§ 9. (1) Der Betrieb eines nicht im AOC des Luftfahrtunternehmens eingetragenen Luftfahrzeuges bedarf unbeschadet anderer Bestimmungen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

(2) Sollen Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 einschließlich deren Besatzung zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs im Luftfahrtunternehmen verwendet werden (wet lease), so muss deren Halter oder Eigentümer im Besitz eines entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sein. Das leasende Luftfahrtunternehmen hat nachzuweisen, dass das in Frage kommende verleasende Luftfahrtunternehmen die flugbetriebliche und instandhaltungstechnische Verantwortung bei der Durchführung des Betriebes trägt.

(3) Sollen Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 im Flugbetrieb des Luftfahrtunternehmens mit betriebseigenen Besatzungen des

Vorgeschlagene Fassung

Ruhezeiten nicht nachweisen, bzw. außerhalb der betroffenen **Luftverkehrsunternehmen** durchgeführte Flüge nicht bekannt geben, dürfen im gewerblichen Flugbetrieb nicht eingesetzt werden.

Geltende Fassung

Luftfahrtunternehmens betrieben werden (dry lease), so ist der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die flugbetriebliche und/oder technische Verantwortung uneingeschränkt vom Luftfahrtunternehmen getragen wird. Es muss im Falle eines im Ausland registrierten Luftfahrzeuges sichergestellt sein, dass der Flugbetrieb und/oder die Instandhaltung der uneingeschränkten Aufsicht der zuständigen Behörde unterliegt und die jeweilige ausländische Luftfahrtbehörde dieser Vorgangsweise zustimmt.

(4) In den Leasingverträgen gemäß Abs. 2 und 3 kann mit Zustimmung der betroffenen Luftfahrtbehörden die flugbetriebliche und technische Verantwortung abweichend von den Bestimmungen der Abs. 2 und 3 geregelt werden.

Vermietung von Luftfahrzeugen zur Durchführung nicht gewerblichen Flugbetriebes

§ 10. Die Überlassung oder Vermietung eines im Betrieb eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens eingesetzten Luftfahrzeuges zur Durchführung nicht gewerblichen Flugbetriebes bedarf einer Bewilligung durch die zuständige Behörde. Die Bewilligung ist bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde. Vor der Wiederverwendung des Luftfahrzeuges im gewerbsmäßigen Luftverkehr des Luftverkehrsunternehmens ist eine Freigabebescheinigung gemäß Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 auszustellen oder – sofern dies ohne Beeinträchtigung der Sicherheit möglich ist – die Flugklarheit der in Frage kommenden Luftfahrzeuge nach einem im Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) festgelegten Verfahren festzustellen.

Meldepflichten

§ 11. Unbeschadet der Meldeverpflichtungen nach anderen Bestimmungen sind der zuständigen Behörde von den Luftfahrtunternehmen Ergebnisse von Proficiency-Checks gemäß § 14 mit negativem Ergebnis zu melden.

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung**2. Besonderer Teil****A. Flugbetrieb****Flugscheine (Tickets)****§ 12. (1) ...**

(2) Die Kontrolle über das Vorhandensein von Flugscheinen für beförderte Personen obliegt einem vom **Luftfahrtunternehmen** namhaft gemachten Vertreter oder dem verantwortlichen Piloten. Die vom **Luftfahrtunternehmen** ausgestellten Flugscheine sind fortlaufend zu nummerieren und auf den Namen der beförderten Person auszustellen. Das **Luftfahrtunternehmen** muss nachweisen können, unter welcher Ordnungsnummer es für eine bestimmte Person für einen bestimmten Flug einen Flugschein ausgestellt hat.

(3) ...

(4) Werden Flüge außerhalb der **Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens** durchgeführt, sind die beförderten Personen vor Antritt des Fluges vom verantwortlichen Piloten nachweislich darüber zu informieren, dass es sich nicht um einen gewerblichen Flug im Rahmen des **Luftfahrtunternehmens** handelt.

(5) ...

Flugbetriebliches Personal

§ 13. (1) Das Luftfahrtunternehmen hat eine für die Durchführung eines sicheren und geordneten Flugbetriebes ausreichende Anzahl an Prüfern, bzw. – soweit anwendbar – Fluglehrern, verantwortlichen Piloten, Kopiloten und, soweit erforderlich, Bordtechnikern, Flugbegleitern und sonstigem flugbetrieblichen Personal bereitzustellen.

(2) Das Luftfahrtunternehmen hat der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die für die ordnungsgemäße Durchführung der erforderlichen Checkflüge ausreichende Anzahl von Prüfern dem Unternehmen zur Verfügung steht.

(3) Die von einem Luftfahrtunternehmen für Hubschrauber eingesetzten verantwortlichen Piloten sowie alle Piloten, die Außenlasttransporte durchführen, müssen unbeschadet der in den JAR-OPS 3 und in der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 normierten

Vorgeschlagene Fassung**2. Besonderer Teil****A. Flugbetrieb****Flugscheine (Tickets)****§ 12. (1) ...**

(2) Die Kontrolle über das Vorhandensein von Flugscheinen für beförderte Personen obliegt einem vom **Luftverkehrsunternehmen** namhaft gemachten Vertreter oder dem verantwortlichen Piloten. Die vom **Luftverkehrsunternehmen** ausgestellten Flugscheine sind fortlaufend zu nummerieren und auf den Namen der beförderten Person auszustellen. Das **Luftverkehrsunternehmen** muss nachweisen können, unter welcher Ordnungsnummer es für eine bestimmte Person für einen bestimmten Flug einen Flugschein ausgestellt hat.

(3) ...

(4) Werden Flüge außerhalb der **in § 1 angeführten Genehmigungen** durchgeführt, sind die beförderten Personen vor Antritt des Fluges vom verantwortlichen Piloten nachweislich darüber zu informieren, dass es sich nicht um einen gewerblichen Flug im Rahmen des **Luftverkehrsunternehmens** handelt.

(5) ...

Geltende Fassung

Voraussetzungen Mindestqualifikationen erfüllen, die von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren sind.

§ 14. (1) Die für den Einsatz in Luftfahrtunternehmen vorgesehenen Piloten haben unbeschadet der Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung, vor ihrem ersten Einsatz einen Überprüfungsflug in Form eines Proficiency-Checks sowie in der Folge halbjährlich auf jedem Luftfahrzeugmuster, auf der sie im Unternehmen verwendet werden, einen Proficiency-Check unter Aufsicht eines Prüfers oder Hubschrauberfluglehrers (Prüfer für FCL 2) einwandfrei auszuführen.

(2) Die für den Einsatz auf Motorflugzeugen der Flugleistungsklasse B nach Sichtflugregeln vorgesehenen Piloten haben vor ihrem ersten Einsatz sowie in der Folge jährlich auf den im Unternehmen verwendeten Flugzeugmuster einen Überprüfungsflug in Form eines Proficiency-Checks ohne Berücksichtigung der für Instrumentenflüge erheblichen Teile unter Aufsicht eines Motorflugzeugfluglehrers einwandfrei auszuführen.

(3) Verwendet das Luftfahrtunternehmen Flugzeuge der Flugleistungsklasse A oder C oder Hubschrauber der Flugleistungsklasse 1, 2 oder 3, so sind der Checkflug vor dem Einsatz des jeweiligen Piloten gemäß Abs. 1 im Luftfahrtunternehmen sowie die Befähigungsüberprüfungen (Proficiency-Checks) entweder auf einem synthetischen Übungsgerät, dessen Verwendung die zuständige Behörde genehmigt hat, oder auf einem Flugzeug bzw. Hubschrauber des betreffenden Musters zu absolvieren.

(4) Wird ein Proficiency-Check gemäß Abs. 3 auf einem synthetischen Übungsgerät eines von der zuständigen Behörde genehmigten Ausbildungs- oder Trainingsunternehmens unter Verwendung des dortigen Personals durchgeführt, so sind die Prüfer vom jeweiligen Luftfahrtunternehmen über dessen flugbetrieblichen Verfahren nachweislich zu unterrichten. Für die Verwendung von synthetischem Übungsgerät für Trainings- und Ausbildungszwecke ist auf Antrag des Luftfahrtunternehmens von der zuständigen Behörde bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß den diesbezüglich von den JAA verabschiedeten Regelungen (JAR-STDs) eine Anwendungsgenehmigung (user approval) zu erteilen.

(5) Über die Durchführung von Proficiency-Checks auf Luftfahrzeugen, welche nur über einen Pilotensitz verfügen und die ausschließlich nach

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

Sichtflugregeln betrieben werden, ist das Einvernehmen mit der zuständigen Behörde herzustellen.

(6) Werden Piloten im Flugbetrieb eines Luftfahrtunternehmens auf zwei oder mehreren Flugzeugmustern eingesetzt (Mixed Fleet Flying), bei denen bei der Erlangung einer Musterberechtigung auf große Teile einer bereits bestehenden Musterberechtigung zurückgegriffen werden konnte (Cross Crew Qualification CCQ) oder die ein vom Hersteller genehmigtes Differenztraining absolviert haben, so können mit Genehmigung der zuständigen Behörde abweichend von den Bestimmungen des Abs. 1 Proficiency-Checks jeweils abwechselnd auf den betreffenden Flugzeugmustern erfolgen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens ist das Proficiency-Checkprogramm unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Flugzeugmuster festzulegen. Die Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 bleiben davon unberührt.

(7) Bei negativem Ergebnis eines Proficiency-Checks ist dieser binnen einer Frist von mindestens einer Woche, höchstens jedoch vier Wochen, unter Aufsicht eines anderen Prüfers zu wiederholen, nachdem der betreffende Pilot über die aufgetretenen Mängel aufgeklärt wurde und eine Nachschulung erhalten hat. Bis zur Wiederholung des Proficiency-Checks ist der betroffene Pilot vom Flugdienst abziehen. Auf Verlangen des betroffenen Piloten erfolgt die Namhaftmachung des Prüfers für die Wiederholungsprüfung durch die zuständige Behörde.

(8) Die zuständige Behörde kann als Aufsichtsbehörde (§ 141 Luftfahrtgesetz) Überprüfungen von Besatzungsmitgliedern durch amtliche Kontrollorgane durchführen. Für behördliche Überprüfungen im Fluge ist nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten ein Sitzplatz im Cockpit oder ein zur Wahrnehmung dieser Kontrollaufgaben geeigneter Sitzplatz oder ein Sitzplatz im synthetischen Übungsgerät, bereitzustellen.

(9) Der Fachbereichsleiter Flugbetrieb oder von diesem besonders ermächtigte Piloten mit der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung haben – auch ohne vorherige Bekanntgabe – Überprüfungen des flugbetrieblichen Personals im Fluge vorzunehmen bzw. zu veranlassen und darüber Aufzeichnungen zu führen.

(10) Das Luftfahrtunternehmen ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die im Anhang 1 und 2

Vorgeschlagene Fassung

§ 14. Das Luftverkehrsunternehmen ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die in den Anhängen

Geltende Fassung

eingehalten werden.

§ 15. (1) Wenn ein Luftfahrtunternehmen nachweist, dass für die Ausbildung des notwendigen flugbetrieblichen und technischen Personals kein geeignetes, entsprechend qualifiziertes Ausbildungspersonal aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zur Verfügung steht, können für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten Fluglehrer und Prüfer oder technisches Ausbildungspersonal aus einem Staat, der nicht Mitglied der Europäischen Union ist, eingesetzt werden. Dieses Personal muss Inhaber einer den österreichischen Berechtigungen gleichwertigen ausländischen Berechtigung sein.

(2) Die Verwendung von Ausbildungspersonal, das nicht aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union stammt, bedarf einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

Sonderbestimmung für Hubschrauber

§ 16. (1) Die zuständige Behörde kann Luftfahrtunternehmen in begründeten Fällen für den ausschließlichen Transport von Außenlasten mit Hubschraubern Ausnahmen von bestimmten Teilen der JAR-OPS 3 genehmigen. Bei Außenabflügen und -landungen (§ 9 Luftfahrtgesetz), die bei Tag durchgeführt werden, muss der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden. Bei Außenabflügen und -landungen in der Nacht ist dieser in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Breite und vier Rotordurchmessern in der Länge vorzusehen. In unmittelbarer Nähe bewohnter Gebiete oder einer Menschenansammlung ist dieser darüber hinaus im Ausmaß von mindestens 50 m in der Länge und 40 m in der Breite abzusperren. Bei Einweisung des Piloten mittels Funk oder durch Handzeichen können diese Absperrungen um die Hälfte reduziert werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes nicht gefährdet wird. Das Verbot des Betretens der abgegrenzten Flächen durch Unbefugte ist außerdem durch Verbotstafeln anzuzeigen. Wird ein Flughelfer als Hilfe des Piloten eingesetzt, so ist dieser über die Gefahren und das richtige Verhalten bei Start und Landung zu belehren. Diese Einschränkungen gelten nicht für Ambulanz- und Rettungsflüge. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.

(2) bis (3)...

Vorgeschlagene Fassung

eingehalten werden.

Sonderbestimmung für Hubschrauber

§ 16. (1) Bei Außenabflügen und -landungen (§ 9 Luftfahrtgesetz), die bei Tag durchgeführt werden, muss der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden. Bei Außenabflügen und -landungen in der Nacht ist dieser in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Breite und vier Rotordurchmessern in der Länge vorzusehen. In unmittelbarer Nähe bewohnter Gebiete oder einer Menschenansammlung ist dieser darüber hinaus im Ausmaß von mindestens 50 m in der Länge und 40 m in der Breite abzusperren. Bei Einweisung des Piloten mittels Funk oder durch Handzeichen können diese Absperrungen um die Hälfte reduziert werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes nicht gefährdet wird. Das Verbot des Betretens der abgegrenzten Flächen durch Unbefugte ist außerdem durch Verbotstafeln anzuzeigen. Wird ein Flughelfer als Hilfe des Piloten eingesetzt, so ist dieser über die Gefahren und das richtige Verhalten bei Start und Landung zu belehren. Diese Einschränkungen gelten nicht für Ambulanz- und Rettungsflüge. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.

(2) bis (3)...

Geltende Fassung**B. Technik****Technische Organisation**

§ 17. Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sowie der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010) sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Luftfahrzeuge

§ 18. Ein Luftfahrzeug darf im Luftfahrtunternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß den §§ 12, 15, 18 und 24b Luftfahrtgesetz erfüllt werden.

Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses

§ 20. (1) Die zuständige Behörde hat, erforderlichenfalls unter Setzung einer angemessenen Frist, einem Luftfahrtunternehmen zusätzliche flugbetriebliche oder technische Maßnahmen aufzutragen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Das Luftfahrtunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des AOC festgelegten oder aufgetragenen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen erfüllt werden. Die Nichterfüllung der gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen normierten oder aufgetragenen Verpflichtungen hat die gänzliche oder teilweise Ungültigkeit des AOC zur Folge, sofern der Mangel nicht innerhalb der von der zuständigen Behörde festgelegten Frist behoben wird. Darüber hat die zuständige Behörde von Amts wegen einen Feststellungsbescheid zu erlassen. In diesem Fall ist die Rückgabe des AOC vorzuschreiben.

D. Unionsrechtliche Bestimmungen**Übergangsbestimmungen**

§ 20a. (1) bis (2) ...

(3) Unbeschadet der Anwendbarkeit der in Abs. 1 genannten unionsrechtlichen Bestimmungen haben die diesen Bestimmungen unterliegenden

Vorgeschlagene Fassung**B. Technik****Technische Organisation**

§ 17. Für die in § 1 Abs. 1 Z 2 genannten Luftbeförderungsunternehmen sind hinsichtlich Instandhaltung und Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) die Vorschriften der ZLLV 2010 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Luftfahrzeuge

§ 18. Ein Luftfahrzeug darf im Luftverkehrsunternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß den §§ 12, 15, 18 und 24b Luftfahrtgesetz erfüllt werden.

Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses

§ 20. (1) Die zuständige Behörde hat, erforderlichenfalls unter Setzung einer angemessenen Frist, einem Luftverkehrsunternehmen zusätzliche flugbetriebliche oder technische Maßnahmen aufzutragen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Das Luftverkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des AOC festgelegten oder aufgetragenen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen erfüllt werden. Die Nichterfüllung der gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen normierten oder aufgetragenen Verpflichtungen hat die gänzliche oder teilweise Ungültigkeit des AOC zur Folge, sofern der Mangel nicht innerhalb der von der zuständigen Behörde festgelegten Frist behoben wird. Darüber hat die zuständige Behörde von Amts wegen einen Feststellungsbescheid zu erlassen. In diesem Fall ist die Rückgabe des AOC vorzuschreiben.

D. Unionsrechtliche Bestimmungen**Übergangsbestimmungen**

§ 20a. (1) bis (2) ...

(3) Unbeschadet der Anwendbarkeit der in Abs. 1 genannten unionsrechtlichen Bestimmungen haben die diesen Bestimmungen unterliegenden

Geltende Fassung

Luftfahrtunternehmen § 5 Abs. 4, § 7, § 10, § 12, § 14 Abs. 10, § 16 und § 18 des 1. Abschnittes dieser Verordnung weiterhin anzuwenden.

2. Abschnitt

Sonstiger Flugbetrieb

Unionsrechtliche Bestimmungen betreffend den Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen

§ 20e. (1) Soweit Bestimmungen über den

1. gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT),
2. den nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb sowie
3. den spezialisierten Flugbetrieb (SPO)

mit Ballonen oder Segelflugzeugen in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199, ABl. Nr. L 198 vom 23.7.2016 S. 13, festgelegt sind, sind diese, soweit in Abs. 2 nicht etwas anderes festgelegt ist, für Ballone ab dem 8. April 2018 und für Segelflugzeuge ab dem 8. April 2019 anzuwenden.

(2) Gemäß Art. 10 Abs. 2, 3 und 5 (b) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2016/1199 wird festgelegt:

1. Erklärungen im Hinblick auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen sind für Ballone ab dem 8. Oktober 2017 bis längstens 8. April 2018 und für Segelflugzeuge ab dem 8. Oktober 2018 bis längstens 8. April 2019 bei der Austro Control GmbH einzubringen. Anträge auf Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen und Anträge auf Genehmigung im Hinblick auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen sowie Anträge auf Sondergenehmigungen gemäß Anhang V (Teil-SPA) mit Ballonen oder

Vorgeschlagene Fassung

Luftfahrtunternehmen weiterhin die für Luftverkehrsunternehmen geltenden Bestimmungen des 1. Abschnittes dieser Verordnung anzuwenden.

2. Abschnitt

Sonstiger Flugbetrieb

Unionsrechtliche Bestimmungen betreffend den Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen

§ 20e. (1) Soweit Bestimmungen über den Flugbetrieb

jeweils mit Ballonen und Segelflugzeugen (gewerblich, nichtgewerblich) in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der jeweils geltenden Fassung, und in der Verordnung (EU) 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 71 vom 14.3.2018 S. 10, und in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139, ABl. Nr. L 326 vom 20.12.2018 S. 64, festgelegt sind, sind diese für Ballone ab dem 8. April 2019 und für Segelflugzeuge ab dem 9. Juli 2019 anzuwenden.

Geltende Fassung

Segelflugzeugen sind für Ballone ab dem 8. August 2017 bis längstens 8. Oktober 2017 und für Segelflugzeuge ab dem 8. August 2018 bis längstens 8. Oktober 2018 bei der Austro Control GmbH einzubringen. Die Austro Control GmbH hat ab Einlangen dieser Anträge bzw. Erklärungen sämtliche mit dem gewerblichen Luftverkehrsbetrieb bzw. dem spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen zusammenhängende Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199 anzuwenden;

2. Die Austro Control GmbH kann mittels Betriebstüchtigkeitshinweis unter Beachtung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sowie des Grundsatzes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit festlegen, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199 zur Gänze oder teilweise bereits vor dem in Z 1 genannten Zeitraum bzw. vor den in Abs. 1 genannten Zeitpunkt anwendbar ist. Anträge auf Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen sowie Erklärungen oder Anträge auf Genehmigung im Hinblick auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen oder Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199 können in dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Umfang und ab dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Zeitpunkt bei der Austro Control GmbH eingebracht werden. Ab dem Zeitpunkt der Einbringung einer Erklärung oder der Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder der Erteilung einer Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199 sind auch alle anderen mit diesen Berechtigungen im Zusammenhang stehenden Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/1199 anzuwenden.

Vorgeschlagene Fassung**Notsender**

§ 20h. (1) Flüge mit zivilen Luftfahrzeugen, die nicht vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erfasst sind, dürfen, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt wird, nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt zugelassene Notsender (Emergency Locator Transmitter – ELT) funktionsbereit mitgeführt werden. Flüge mit Zivilluftfahrzeugen, zugelassen für

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

sechs oder weniger Passagier-Sitzplätze, dürfen auch durchgeführt werden, wenn mindestens ein nach behördlich festgelegten Standards zugelassener und funktionsbereiter persönlicher Notsender (Personal Locator Beacon – PLB) von einem Besatzungsmitglied oder einem in die Funktionsweise eingewiesenen Passagier mitgeführt wird.

(2) Kein Notsender ist erforderlich für

1. Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen, ausgenommen über Gebieten, in denen der Einsatz des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre und
2. Flüge mit Hänge- und Paragleitern und bei Fallschirmabsprüngen.

(3) Die zuständige Behörde hat die technischen Mindeststandards für Notsender oder persönliche Notsender unter Berücksichtigung der Anforderungen für den Such- und Rettungsdienst und das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt sowie die Gebiete gemäß Abs. 1 Z 1 mittels BTH (Betriebstüchtigkeitshinweis) oder LTH (Lufttüchtigkeitshinweis) festzulegen.

Alkoholtests

§ 20i. (1) Für die in Vollziehung des Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) 2018/1042 von der zuständigen Behörde durchgeführten Alkoholtests gilt folgender Grenzwert: der Alkoholgehalt der Atemluft darf bei Testung mit einem Alkohol-Vortestgerät nicht jenen Wert übersteigen, der einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,2 g/l entspricht. Über diesem Alkoholgehalt gilt der Zustand der getesteten Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt.

(2) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die verantwortlichen Piloten und alle anderen Besatzungsmitglieder, die sich an Bord befinden oder in Begriff sind an Bord zu gehen, einem Alkoholtest zu unterziehen. Über dem in Abs. 1 genannten Alkoholgehalt gilt der Zustand des Besatzungsmitgliedes jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt. Im diesem Fall darf das Besatzungsmitglied keinen Dienst tun. Dasselbe gilt, wenn sich das Besatzungsmitglied weigert, den Alkoholtest durchführen zu lassen. Das Besatzungsmitglied ist in diesem Fall so zu behandeln, als läge eine Beeinträchtigung durch Alkohol vor.

Geltende Fassung**3. Abschnitt
Betriebliche Hinweise****Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweise**

§ 20h. Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Betriebstüchtigkeit sowie die zur Vollziehung der unionsrechtlichen Bestimmungen (§§ 20a bis 20e) erforderlichen allgemeinen Hinweise sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweisen in luftfahrtüblicher Weise auf elektronischem Weg vorzuschreiben und kundzumachen.

**4. Abschnitt
Schlussbestimmungen****Inkrafttreten**

§ 22. (1) bis (6)...

Vorgeschlagene Fassung**3. Abschnitt
Betriebliche Hinweise****Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweise**

§ 20j. Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Betriebstüchtigkeit sowie die zur Vollziehung der unionsrechtlichen Bestimmungen (§§ 20a bis 20e) erforderlichen allgemeinen Hinweise **oder Anweisungen** sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweisen in luftfahrtüblicher Weise auf elektronischem Weg vorzuschreiben und kundzumachen.

**4. Abschnitt
Schlussbestimmungen****Inkrafttreten**

§ 22. (1) bis (6)...

(7) § 1 Abs. 1 und 2, § 2 samt Überschrift, § 5, § 7, § 12 Abs. 2 und 4, § 14, § 17, § 18, § 20, § 20a Abs. 3, § 20e, § 20h samt Überschrift, § 20i samt Überschrift, § 20j, Anhang 3 und die Anlagen A und B in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xx/2020 treten mit xx.xx.2020 in Kraft, zugleich treten § 6, § 10, § 11, § 13, § 15 und § 16 Abs. 1 erster Satz außer Kraft. Mit Inkrafttreten dieser Verordnung tritt § 29 der Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014), BGBl. II Nr. 297/2014 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 174/2020, außer Kraft.

Anhang 3

**Flugbetriebliche Bestimmungen für gewerbliche Rundflüge mit
Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139,
für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Standards des Anhanges
8 AIZ ausgestellt wurde**

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

1. Für den Flugbetrieb von in § 1 Abs. 1 Z 2 genannten Luftbeförderungsunternehmen gelten folgende Vorschriften:
- 1.1. Die im Folgenden aufgezählten Teile der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 mit den Maßgaben, dass bezüglich der Lufttüchtigkeit der betriebenen Luftfahrzeuge ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Standards des Anhangs 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949 in der jeweils geltenden Fassung, welches zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt, ausreicht, und dass, soweit auf die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. Nr. L 362 vom 17.12.2014 S. 1 verwiesen wird, die Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden ist:
- 1.1.1. Anhang III (Teil-ORO), ausgenommen ORO.AOC.110 betreffend das Anmieten von Besatzung (wet lease-in), ORO.AOC.115, ORO.GEN.120 und Teilabschnitt ORO.FTL.;
- 1.1.2. Anhang IV (Teil-CAT) und
- 1.1.3. die Teilabschnitte A, L und M des Anhangs V (Teil-SPA), ausgenommen SPA.GEN.100.
- 1.2. die von der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu den in Punkt 1.1.1 bis 1.1.3. genannten Verordnungsteilen veröffentlichten annehmbaren Nachweisverfahren (acceptable means of compliance (AMC));
- 1.3. Flug- Dienst- und Ruhezeiten gemäß Punkt 3 und
- 1.4. die auf Luftverkehrsunternehmen anzuwendenden Vorschriften des 1. Abschnittes dieser Verordnung.
2. Ausnahmegewilligung
- 2.1. Die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen auf Antrag des Betreibers von den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für die Durchführung von gewerblichem Rundflugverkehr mit Luftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 durch die Vorschreibung anderer Maßnahmen, die dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt in einem

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

vergleichbaren Ausmaß entsprechen, abweichen. Eine Abweichung darf von der zuständigen Behörde nur dann genehmigt werden, wenn eine Risikobewertung gemäß 2.2. durchgeführt worden ist. Die Ausnahmegewilligung ist insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Ausnahmegewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

2.2. Mit einer Risikobewertung sind die sicherheitsrelevanten Auswirkungen einer geplanten Maßnahme zu bewerten und darzustellen sowie Maßnahmen zur Minderung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. der Schwere der Auswirkung aufzuzeigen. Es sind dabei insbesondere die Sicherheitsgrundsätze des gewerblichen Flugbetriebes und die Bewertungsgrundsätze (Eintrittswahrscheinlichkeiten, Auswirkungen) sowie eine dazugehörige Bewertungsmatrix darzustellen.

3. Flug- Dienst- und Ruhezeiten

3.1. Für das fliegende Personal von Betreibern, die gewerbliche Rundflüge mit Flugzeugen gemäß Punkt 1 durchführen, gelten folgende Vorschriften für die Flug-, Dienst- und Ruhezeiten:

3.1.1. Teilabschnitt Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991 S. 4, in der jeweils geltenden Fassung, mit Ausnahme von OPS 1.1105 Punkt 4 und OPS 1.1115 und

3.1.2. als ergänzende und durchführende Bestimmungen die Punkte 3, 5, 6 und 8 des Anhangs 1.

3.2. Für das fliegende Personal von Betreibern, die gewerbliche Rundflüge mit Hubschraubern gemäß Punkt 1 durchführen, gelten die im Anhang 2 geregelten Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften.

Anlage A (Muster nationales AOC) und Anlage B (Muster Ops. Spec.)