

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2004

Ausgegeben am 9. November 2004

Teil II

425. Verordnung: Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2004 - AOCV 2004
[CELEX-Nr.: 32000L0079]

425. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2004 - AOCV 2004

Auf Grund der §§ 21, 131 und 134 des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl. Nr. 253, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 73/2003 wird verordnet:

I. Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung regelt die flugbetrieblichen und technischen Grundlagen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator's Certificate - AOC) als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) 2407/92.

(2) Ein AOC darf von der zuständigen Behörde nur ausgestellt werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung und der JAR-OPS 1 bzw. 3 idjgF einschließlich der diesbezüglich von den Joint Aviation Authorities festgelegten Interpretationen und Erläuterungen (Section 2) erfüllt.

(3) Das AOC ist im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt für die Dauer eines Jahres ab seiner Ausstellung und danach auf jeweils fünf Jahre zu befristen. Vor einer Verlängerung für weitere 5 Jahre ist eine Überprüfung des Unternehmens durch die zuständige Behörde durchzuführen.

(4) Bewilligungen aufgrund dieser Verordnung und aufgrund JAR-OPS 1 bzw. 3 sind unbeschadet anderer Bestimmungen zu erteilen, wenn Interessen der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Sie sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen; sie sind 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. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, idjgF, bleiben unberührt.

§ 2. (1) Unternehmen haben ihren Betrieb nach den Bestimmungen dieser Verordnung sowie entsprechend den Regelungen der JAR-OPS 1 bzw. JAR-OPS 3 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 geltenden Fassungen der JAR-OPS 1 und der JAR-OPS 3 sind in luftfahrtüblicher Weise in deutscher Sprache im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer zu verlautbaren.

Ausnahmebestimmungen

§ 3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV - 1985, BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung) bleiben von dieser Verordnung unberührt.

(2) Soweit diese Verordnung Sonderbestimmungen zu den Regelungen der JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3 enthält, sind diese anzuwenden.

(3) Soweit die JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften anzuwenden.

(4) Soweit der Anhang 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, BGBI. Nr. 97/1949, Teil I für Flugzeuge oder Teil III für Hubschrauber, in der jeweils geltenden Fassung, Bestimmungen enthält, die von der JAR-OPS 1 bzw JAR-OPS 3 nicht umfasst sind, sind diese unmittelbar anwendbar.

Behördenzuständigkeit

§ 4. Die zuständige Behörde ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Organisation von Luftfahrtunternehmen

§ 5. (1) Das Unternehmen hat unbeschadet der Bestimmungen der JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3 einen Organisations- und Stellenbesetzungsplan zu erstellen.

(2) Der Stellenbesetzungsplan hat aus zwei Teilen zu bestehen:

1. Benennung der Fachbereichsleiter (nominated postholder), deren Stellvertreter, der technischen Piloten, der Fluglehrer und soweit gemäß Abs. 7 und 8 erforderlich der Flottenchefs. Dieser Personenkreis hat seiner Bestellung nachweislich zuzustimmen. Die geforderten Qualifikationen des Fachbereichsleiters Flugbetrieb und dessen Stellvertreters sowie des sonstigen flugbetrieblichen Personals sind im **Anhang 2** geregelt.
2. Benennung des sonstigen flugbetrieblichen und technischen Personals.

(3) Der Organisationsplan sowie der unter Abs. 2 Z 1 genannte Teil des Stellenbesetzungsplans und in der Folge deren Änderungen und Ergänzungen sind der zuständigen Behörde zur Bewilligung vorzulegen. Der in Abs. 2 Z 2 genannte Teil ist der zuständigen Behörde zu melden.

(4) Die Bewilligung gemäß Abs. 3 ist zu versagen oder zu widerrufen, wenn Bedenken bestehen, dass durch die Organisation und der damit eingerichteten Weisungsrechte oder die Nominierung einzelner Personen im Stellenbesetzungsplan die Sicherheit des Flugbetriebes oder des technischen Bereiches zum Zeitpunkt der Meldung oder zu einem späteren Zeitpunkt beeinträchtigt werden könnte. Sofern Bedenken gegen einzelne gemäß Abs. 2 Z 2 zu meldende Personen bestehen, hat die zuständige Behörde deren Einsatz zu untersagen oder sonstige Maßnahmen zu treffen, damit die Sicherheit des Flugbetriebes oder des technischen Bereiches nicht beeinträchtigt wird. Wird der Einsatz einer gemäß Abs. 2 Z 2 zu meldenden Person untersagt, hat neben dem Luftfahrtunternehmen auch die betroffene Person Parteistellung in diesem Verfahren.

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

(6) Die Funktionen der Fachbereichsleiter Flugbetrieb, Technik und deren Stellvertreter dürfen nicht von derselben Person ausgeübt werden.

(7) Bei Luftfahrtunternehmen, die Flugzeuge der Gewichtsklasse D, E oder F oder Hubschrauber verschiedenen Typs einsetzen, ist die flugbetriebliche Abteilung in Unterabteilungen (Flotten) zu gliedern, wenn der Fachbereichsleiter Flugbetrieb nicht für alle im Unternehmen verwendeten Luftfahrzeugtypen eine gültige Typenberechtigung besitzt.

(8) Betreibt ein Luftfahrtunternehmen zwei oder mehrere Flotten und besteht eine Flotte aus drei oder mehreren Luftfahrzeugen des gleichen Typs, so ist für jede Type ein Flottenchef zu bestellen, unabhängig davon, ob der Fachbereichsleiter Flugbetrieb für die Luftfahrzeugtype dieser Flotte eine gültige Typenberechtigung besitzt.

(9) Die zuständige Behörde kann auf Antrag von Unternehmen mit einem Betriebsumfang von insgesamt höchstens drei Flugzeugen der Gewichtsklassen A, B oder C oder drei Hubschraubern bis zu einer höchst zulässigen Abflugmasse MTOM von 3.175 kg Ausnahmen von den Erfordernissen der Abs. 2 und 6 gegen jederzeitigen Widerruf bewilligen, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes und dessen ordnungsgemäße Abwicklung nicht beeinträchtigt wird.

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 und dgl. Die Flugdienstberatungsstelle ist dem Fachbereichsleiter Flugbetrieb zu unterstellen.

(2) Während der Durchführung von Langstreckenflugbetrieb ist die Flugdienstberatungsstelle mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzt zu 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 zugelassenes Unternehmen erfüllt werden und die zuständige Behörde diese Vorgangsweise genehmigt hat.

Einverständniserklärung

§ 7. (1) Personen, die in den Fachbereichen Flugbetrieb, Technik, Bodendienst oder Schulung für Tätigkeiten, welche Einfluss auf die Flugsicherheit haben können, eingesetzt werden, aber nicht ausschließlich in diesem Unternehmen beschäftigt sind, haben die Art der nebenberuflichen Tätigkeit und die jeweiligen Beanspruchungszeiten allen betroffenen Unternehmen bekannt zu geben. Eine solche nebenberufliche Tätigkeit darf nur ausgeübt werden, wenn das Luftfahrtunternehmen dem schriftlich zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass das in Frage kommende Personal die im jeweiligen Betriebshandbuch (OM) festgelegten Beanspruchungs- und Ruhezeitenregelungen einhält. Das in Frage kommende Personal ist verpflichtet, dem 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 Beanspruchungs- und Ruhezeiten, auch unter Berücksichtigung der außerhalb des Luftfahrtunternehmens geleisteten Tätigkeiten, eingehalten werden.

(3) Piloten, die einer nebenberuflichen Tätigkeit nachgehen, aber dem Luftfahrtunternehmen die Einhaltung der erforderlichen Ruhezeiten nicht nachweisen, bzw. außerhalb des Luftfahrtunternehmens durchgeführte Flüge nicht bekannt geben, dürfen im gewerblichen Flugbetrieb nicht eingesetzt werden.

Handbücher (Manuals)

§ 8. (1) Das Unternehmen hat die nach den Bestimmungen der JAR-OPS 1 bzw. JAR-OPS 3 zu erstellenden Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen in deutscher oder englischer Sprache zu erstellen und diese gemäß den Bestimmungen der JAR-OPS 1 bzw. JAR-OPS 3 der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Die nach den Bestimmungen der JAR- MMEL/MEL idjgF zu erstellende Mindestausrüstungsliste (minimum equipment list-MEL) sowie deren Änderungen oder Ergänzungen sind der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Bevor die Mindestausrüstungsliste der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorgelegt wird, ist ein Prüfvermerk bei der für die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses zuständigen Behörde zu beantragen. Änderungen der Mindestausrüstungsliste, die aufgrund von Änderungen der Basismindestausrüstungsliste (master minimum equipment list-MMEL) oder aufgrund eines von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahrens erfolgen, sind nicht genehmigungspflichtig.

(3) Das Betriebshandbuch (OM) hat zusätzlich zu den in JAR-OPS 1 bzw. JAR-OPS 3 geforderten Inhalten die in **Anhang 1** normierten Beanspruchungs- und Ruhezeitregelungen für das fliegende Personal zu enthalten.

(4) Luftfahrtunternehmen, die mit In-Kraft-Treten dieser Verordnung noch nicht oder nicht im erforderlichen Ausmaß über die gemäß Abs. 1 zu erstellenden Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen verfügen, haben diese innerhalb einer Frist von 6 Monaten ab In-Kraft-Treten dieser Verordnung zu erstellen und gemäß Abs. 1 der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

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 Luftfahrtunternehmen hat nachzuweisen, dass der in Frage kommende Halter oder Eigentümer die flugbetriebliche und wartungstechnische Verantwortung bei der Durchführung des Betriebes trägt.

(3) Sollen Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 im Flugbetrieb des Luftfahrtunternehmens mit betriebseigenen Besatzungen des Luftfahrtunternehmens betrieben werden (dry lease), so ist der zuständigen Behörde die ausschließliche Halterschaft nachzuweisen. Ferner ist 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

§ 10. (1) Die Weitergabe eines im Betrieb eines österreichischen Luftfahrtunternehmens eingesetzten Luftfahrzeuges an Dritte bedarf unbeschadet anderer Bestimmungen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

(2) Die Vermietung eines im Betrieb eines österreichischen Luftfahrtunternehmens eingesetzten Luftfahrzeuges mit Turbinenantrieb an Betriebsfremde, die nicht im Besitz einer Betriebsgenehmigung sind, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, unbeschadet des Besitzes einer Luftfahrzeug-Vermietungsbewilligung gemäß §§ 116 ff LFG, unzulässig.

(3) Werden im Betrieb des Luftfahrtunternehmens eingesetzte Luftfahrzeuge für Flüge außerhalb der Betriebsgenehmigung, wie insbesondere für Privatflüge, Checkflüge, Prüfungsflüge usw. von Piloten verwendet, die nicht im Stellenbesetzungsplan gemäß § 5 Abs. 2 aufscheinen, so ist vor deren Wiederverwendung im gewerbsmäßigen Luftverkehr des Luftfahrtunternehmens eine Freigabebescheinigung im Sinne der JAR-145/Part 145, (Certification of maintenance), auszustellen oder - sofern dies ohne Beeinträchtigung der Sicherheit möglich ist - die Flugklarheit der in Frage kommenden Luftfahrzeuge nach einem im Instandhaltungs-Organisationshandbuch (IOH) festgelegten Verfahren festzustellen.

(4) Jedes im Betrieb des Unternehmens eingesetzte Luftfahrzeug darf unbeschadet des Besitzes einer Ausbildungsbewilligung (Zivilluftfahrerschule) aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Schulung (Training, Einweisung und Umschulung, udgl.) von Betriebsfremden nur verwendet werden, wenn ein betriebszugehöriger Fluglehrer mit entsprechender Typenberechtigung im Cockpit anwesend ist.

Meldepflichten

§ 11. Der zuständigen Behörde sind unbeschadet anderer Bestimmungen über die Abgabe von Störungsmeldungen zu melden:

1. Ergebnisse von Proficiency-Checks gemäß § 14 mit negativem Ergebnis;
2. Vogelschläge (Birdstrikes) unter Verwendung der im **Anhang 3** dargestellten Musterformblätter (ICAO-Birdstrikereports);
3. Meldungen besonderer Ereignisse nach JAR-OPS 1.420 und JAR-OPS 3.420. Diese Meldungen sind ehest möglich, spätestens jedoch binnen 24 Stunden, schriftlich, fernschriftlich oder mittels Telekopie zu erstatten. Sie haben das Kennzeichen des Luftfahrzeuges, den Namen des verantwortlichen Piloten sowie einen Bericht über den Verlauf des Vorfalles zu enthalten und sind vom Flugbetriebsleiter und vom technischen Leiter oder deren Stellvertretern oder bestimmten, von diesen namhaft gemachten Personen wie z.B. Schichtleiter usw. sowie vom verantwortlichen Piloten zu unterfertigen. Luftfahrtunternehmen, die Flugzeuge der Gewichtsklassen E oder F betreiben, haben solche Meldungen nach einem im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren mittels elektronischer Datenübermittlung (e-mail) zu übermitteln.
4. Andere als in Z 3 genannte Umstände, welche geeignet sind, eine sichere und geordnete Durchführung des Flugbetriebes zu beeinträchtigen oder welche die ordnungsgemäße Erfüllung der Voraussetzungen dieser Verordnung gefährden können.

II. Besonderer Teil

A. Flugbetrieb

Flugscheine (Tickets)

§ 12. (1) Es dürfen nur Personen befördert werden, die im Besitze eines Flugscheines sind, auf dem in geeigneter Weise auf die Haftungsverpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag hingewiesen wird. Ausgenommen davon sind Rettungsflüge im Sinne der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV - 1985, BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung).

(2) Die Kontrolle über das Vorhandensein von Flugscheinen bei den Fluggästen obliegt einem vom Luftfahrtunternehmen namhaft gemachten Vertreter oder dem verantwortlichen Piloten. Die vom Luftfahrtunternehmen ausgestellten Flugscheine sind fortlaufend zu nummerieren und auf den Namen des

Fluggastes auszustellen. Das Luftfahrtunternehmen muss nachweisen können, unter welcher Ordnungsnummer es für einen bestimmten Fluggast für einen bestimmten Flug einen Flugschein ausgestellt hat.

(3) Die Ausstellung von Sammelflugscheinen ist zulässig, wenn sie die für Einzelflugscheine vorgeschriebenen Hinweise auf die Haftungsverpflichtungen enthalten.

(4) Unterlagen über die Ausstellung von Flugscheinen sind mindestens drei Jahre lang aufzubewahren.

Flugbetriebliches Personal

§ 13. (1) Das Unternehmen hat eine für die Durchführung eines sicheren und geordneten Flugbetriebes ausreichende Anzahl an Fluglehrern, verantwortlichen Piloten, Kopiloten und, soweit erforderlich, Bordtechnikern, Flugbegleitern und sonstiges flugbetriebliches Personal bereitzustellen. Die Qualifikationsanforderungen für dieses Personal sind im Anhang 2 geregelt.

(2) Besteht eine Flotte aus mehr als drei Flugzeugen der Gewichtsklassen D, E oder F, so sind zur ordnungsgemäßen Durchführung der erforderlichen Checkflüge eine ausreichende Anzahl von Fluglehrern, und zwar mindestens 15 v. H. der Anzahl der verantwortlichen Piloten der betreffenden Flotte, namhaft zu machen.

(3) In begründeten Fällen können von der zuständigen Behörde auf Antrag des Unternehmens von den im Anhang 2 genannten Qualifikationsanforderungen oder von der gemäß Abs. 2 erforderlichen Anzahl von Fluglehrern Ausnahmen bewilligt werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes und dessen ordnungsgemäße Abwicklung nicht beeinträchtigt wird.

§ 14. (1) Die für den Einsatz in Luftfahrtunternehmen vorgesehenen Piloten haben unbeschadet der Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV), BGBl. Nr. 219/1958, in der jeweils geltenden Fassung, vor ihrem ersten Einsatz einen Überprüfungsflug in Form eines Proficiency-Checks sowie in der Folge halbjährlich auf jeder Luftfahrzeugtype, auf der sie im Unternehmen verwendet werden, einen Proficiency Check unter Aufsicht eines Motorflugzeug- oder Hubschrauberfluglehrers einwandfrei auszuführen.

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

(3) Verwendet das Luftfahrtunternehmen Luftfahrzeuge der Gewichtsklassen D, E oder F, oder Luftfahrzeuge mit Turbinenantrieb, so sind der Checkflug vor dem ersten gewerbsmäßigen Einsatz des jeweiligen Piloten gemäß Abs. 1 sowie die periodischen Checkflüge (Proficiency-Checks) entweder auf einem Typensimulator, dessen Verwendung die zuständige Behörde genehmigt hat, oder auf einem Flugzeug der betreffenden Type zu absolvieren.

(4) Wird ein Proficiency-Check gemäß Abs. 3 auf einem Typensimulator eines von der zuständigen Behörde genehmigten Ausbildungs- oder Trainingsunternehmens unter Verwendung des dortigen Personals durchgeführt, so hat dieses Unternehmen das Ergebnis dieses Proficiency-Checks dem Luftfahrtunternehmen zur allfälligen Vorlage bei der zuständigen Behörde schriftlich zu bestätigen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens ist der Mindestumfang des Proficiency-Checkprogrammes festzulegen.

(5) Über die Durchführung von Proficiency Checks die auf Luftfahrzeugen, welche nur über einen Pilotensitz verfügen und die ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, ist das Einvernehmen mit der zuständigen Behörde herzustellen.

(6) Werden Piloten im Flugbetrieb eines Luftfahrtunternehmens auf zwei oder mehreren Flugzeugtypen eingesetzt (Mixed Fleet Flying), auf denen hinsichtlich ihrer Ähnlichkeit eine gemeinsame Typenberechtigung (Common Typereating) erteilt wurde oder bei der Erlangung einer Typenberechtigung auf große Teile einer bereits bestehenden Typenberechtigung zurückgegriffen werden konnte (Cross Crew Qualification CCQ), so können mit Genehmigung der zuständigen Behörde abweichend von den Bestimmungen des Abs. 1 Proficiency-Checks jeweils abwechselnd auf den betreffenden Flugzeugtypen erfolgen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens ist das Proficiency-Checkprogramm unter Bedachtnahme auf die jeweils unterschiedlichen Flugzeugtypen festzulegen.

(7) Bei negativem Ergebnis eines Proficiency-Checks ist dieser binnen einer Frist von mindestens einer Woche, höchstens jedoch vier Wochen, unter Aufsicht eines anderen Fluglehrers 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 abzuziehen. Auf Verlangen des betroffenen Piloten ist diese Wiederholung im Beisein eines Mitgliedes der

entsprechenden Zivilluftfahrerprüfungskommission zur Überprüfung der korrekten Abwicklung und Beurteilung durchzuführen. Die Namhaftmachung des Mitgliedes der Prüfungskommission erfolgt für jeden Einzelfall durch den Vorsitzenden.

(8) Die zuständige Behörde kann als Aufsichtsbehörde (§ 141 LFG) Überprüfungen von Piloten durch amtliche Kontrollorgane durchführen. Für behördliche Überprüfungen im Fluge ist nach Maßgabe der jeweiligen Möglichkeiten ein Sitzplatz im Cockpit oder ein zur Wahrnehmung dieser Kontrollaufgaben geeigneter Sitzplatz oder ein Sitzplatz im Simulator bereitzustellen.

(9) Der Fachbereichsleiter Flugbetrieb oder von diesem besonders ermächtigte Piloten mit der entsprechenden Klassen- oder Typenberechtigung können jederzeit - auch ohne vorherige Bekanntgabe - Überprüfungen des flugbetrieblichen Personals im Fluge vornehmen.

(10) Das Luftfahrtunternehmen ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die im Anhang 1 geregelten Beanspruchungs- und Ruhezeiten, eingehalten werden.

§ 15. (1) Wenn ein Unternehmen 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 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) Bei Außenabflügen und -landungen (§ 9 LFG), 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. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.

(2) Die gleichzeitige Beförderung von Personen und Sachen ist nur zulässig, wenn die beförderten Sachen mit dem Hubschrauber fest verbunden oder in geeigneter Weise gegen Lageveränderungen gesichert sind. Werden Sachen als Unterlasten (Außenlasten) befördert, dürfen nur die für die Beförderung zweckdienlichen Personen mitgeführt werden. Der Pilot hat vor dem Start die Funktionsfähigkeit der Aufhängevorrichtung zu überprüfen (Funktionsprobe). Es ist verboten, mit nicht ausklinkbaren Aufhängevorrichtungen Lasten zu befördern. Über die sichere Durchführung der Aufhängung der Lasten entscheidet der Pilot und erteilt die erforderlichen Anweisungen an das mit dem Verladen betraute Personal. Der Pilot darf erst starten, wenn vom Flughelfer Zeichen für eine sichere Startdurchführung erteilt wurden. Der Pilot hat den Flug so zu wählen, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Fluges die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet.

(3) Beim Mehrlastentransport mit seitlich an der Kabine aufgelegter oder in Netzen versorgter Ladung, sowie Ladungen in der Kabine sind vom Piloten genaue Anweisungen zu erteilen, wie die Ladung auf den seitlichen Auslegern, in den Transportnetzen und in der Kabine sicher zu befestigen, zu verteilen und zu sichern ist.

B. Flugtechnik und Instandhaltung

Technische Organisation

§ 17. (1) Jedes Unternehmen muss einen Fachbereichsleiter Technik und seinen Stellvertreter bestellen. Darüber hinaus ist nach Art und Umfang des Unternehmens die dafür notwendige Anzahl geeignetes technisches Personal vorzusehen. Der Fachbereichsleiter Technik und dessen Stellvertreter müssen folgende Qualifikationen nachweisen:

1. Typenkenntnisse der im Unternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge und die Berechtigung als Luftfahrzeugwart oder eine B1 Lizenz gemäß JAR-66/Part 66, wenn im Unternehmen Luftfahrzeuge der Gewichtsklassen A, B, C oder Hubschrauber bis 3175 kg MTOM eingesetzt werden sollen;
2. die Berechtigung als Luftfahrzeugwart I. Klasse oder eine entsprechende B1 Lizenz gemäß JAR-66/Part 66 und die besondere Berechtigung zur Durchführung der Instandhaltung an den im Unternehmen eingesetzten Luftfahrzeugtypen oder artverwandten Typen, wenn im Unternehmen Luftfahrzeuge der Gewichtsklasse D, E oder F oder Hubschrauber über 3175 kg MTOM eingesetzt werden sollen;
3. abweichend von den Z 1 und Z 2 eine C - Lizenz gemäß JAR 66/Part 66, wenn ausreichend Personal mit den Berechtigungen gemäß Z 1 und Z 2 zur Unterstützung vorhanden ist.

(2) Von den Voraussetzungen des Abs. 1 kann abgesehen werden, wenn der zuständigen Behörde den Erfordernissen des jeweiligen Betriebsumfangs des Unternehmens entsprechende luftfahrtrechtliche, flugtechnische und typenspezifische Kenntnisse nachgewiesen werden.

Luftfahrzeuge

§ 18. Ein Luftfahrzeug darf im Unternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß den §§ 12, 15 und 18 LFG erfüllt werden.

C. Besondere Maßnahmen

§ 19. (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) Die Nichterfüllung der in dieser Verordnung normierten Verpflichtungen hat die Ungültigkeit des AOC zur Folge. In diesem Fall ist die Betriebsgenehmigung zu widerrufen und die Rückgabe des AOC vorzuschreiben.

In-Kraft-Treten

§ 20. (1) Diese Verordnung tritt an dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.

(2) Mit dem In-Kraft-Treten dieser Verordnung tritt die Verordnung über die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) - AOCV, BGBI. II Nr. 181/1998, außer Kraft.

(3) Die gemäß der AOCV, BGBI. II Nr. 181/1998, erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse behalten im Rahmen ihrer jeweiligen Befristung ihre Gültigkeit. § 8 Abs. 4 der Verordnung gemäß Abs. 1 bleibt unberührt.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 21. Durch diese Verordnung wird die Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt (ABl. Nr. L 302 vom 01.12.2000 S. 57) umgesetzt und vollzogen.

Gorbach

Anhang 1**Beanspruchungs- und Ruhezeitenregelungen für Flugbesatzungsmitglieder****1. Allgemeines**

Flug-, Beanspruchungs- und Ruhezeitenregelungen sind im Betriebshandbuch (Operations Manual - OM) so festzulegen, dass Ermüdungserscheinungen weder bei einem einzelnen Flug noch bei einer Reihe von Flügen noch während einer längeren Dienstperiode die Sicherheit eines Fluges beeinträchtigen können. Bei unvermeidbaren Verzögerungen in der Beendigung des Fluges bzw. der Rotation hat der verantwortliche Pilot über die Weiterführung des Fluges bzw. der Rotation zu entscheiden, wobei er dieser Entscheidung den Ermüdungszustand der anderen Flugbesatzungsmitglieder zugrunde zu legen hat.

Wenn die Verzögerung eine Überschreitung der festgesetzten höchstzulässigen Flug- und/oder Beanspruchungszeiten zur Folge hat, hat der verantwortliche Pilot des Luftfahrzeuges unmittelbar nach dem Flug einen schriftlichen Bericht an den Fachbereichsleiter Flugbetrieb zu erstatten. Das Luftfahrtunternehmen hat den Bericht ohne Verzögerung an die zuständige Behörde weiterzuleiten.

2. Beschränkung von Beanspruchungszeiten:

Als Beanspruchungszeiten gelten außer den Flugzeiten täglich mindestens eine halbe Stunde vor Beginn des ersten Fluges und nach dem Ende des letzten Fluges sowie sämtliche Zeiten, in welchen durch andere Tätigkeiten körperliche oder geistige Beanspruchungen jedes einzelnen Flugbesatzungsmitgliedes zu gewärtigen sind, einschließlich der Bereitschaftszeit zur Aufgabenzuweisung.

Als solche Tätigkeiten, durch welche körperliche oder geistige Beanspruchungen auftreten, gelten insbesondere dienstlich notwendige Besprechungen sowie extreme körperliche Beanspruchung.

Die Bereitschaftszeit zur Aufgabenzuweisung bezeichnet die Zeit, in der sich das Flugbesatzungsmitglied bereit zu halten hat, um einen dienstlichen Einsatz binnen kurzer Frist aufzunehmen. Die entsprechenden Fristen sind im Betriebshandbuch zu regeln. Die Bereitschaftszeit außerhalb des Flugplatzes wird in einem Ausmaß von mindestens 50% zur jährlichen höchstzulässigen Beanspruchungszeit gezählt. Beanspruchungszeiten können sowohl während der Tätigkeit in einem Luftfahrtunternehmen als auch zusätzlich außerhalb der Dienstzeit entstehen.

Für jedes Flugbesatzungsmitglied sind, unabhängig von in anderen Rechtsvorschriften enthaltenen Beschränkungen, höchstzulässige Beanspruchungszeiten

- pro Tag,
- in 7 aufeinanderfolgenden Tagen sowie
- in 30 aufeinanderfolgenden Tagen

festzulegen, wobei die Höchstgrenze von 2000 Stunden pro Jahr nicht überschritten werden darf.

Für Luftfahrtunternehmen, die überwiegend Ambulanz- oder Rettungsflüge durchführen, können im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde unter der Voraussetzung, dass dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird und die in dieser Verordnung normierten Höchstgrenzen eingehalten werden, abweichende Regelungen getroffen werden.

3. Beschränkung der Flugzeiten

Die Blockzeit bezeichnet die Zeit zwischen dem erstmaligen Abrollen eines Luftfahrzeuges aus seiner Parkposition zum Zweck des Startens bis zum Stillstand an der zugewiesenen Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind. Im Sinne dieser Verordnung ist die Flugzeit mit der Blockzeit gleichzusetzen.

Für jedes Flugbesatzungsmitglied sind Höchstflugzeiten

- pro Tag,
- in 7 aufeinanderfolgenden Tagen,
- in 30 aufeinanderfolgenden Tagen und
- in 90 aufeinanderfolgenden Tagen sowie

pro Kalenderjahr festzulegen.

Sämtliche während eines Kalenderjahres in- und außerhalb des Luftfahrtunternehmens durchgeführten Flüge (wie z.B. Militär- und Privatflüge) dürfen zusammen die Höchstgrenze von 900 Stunden nicht überschreiten. Für die Aufzeichnung der außerhalb des Luftfahrtunternehmens absolvierten Flugzeiten ist

jeder Pilot selbst verantwortlich, des weiteren sind diese Flugzeiten dem Luftfahrtunternehmen bekannt zu geben.

4. Ruhezeiten:

Jeder Flugzeit (Reihe von Flügen) hat eine Ruhezeit unmittelbar voranzugehen.

Ruhezeiten sind unter Berücksichtigung der vorangegangenen Beanspruchungszeiten festzulegen.

Während der Ruhezeit muss den Flugbesatzungsmitgliedern eine horizontale Ruhemöglichkeit zur Verfügung stehen. Dienstfreistellung außerhalb des Heimatflughafens unter acht Stunden gilt ebenso wie „Dead Head Zeiten“ nicht als Ruhezeit, sondern sind anteilmäßig als Beanspruchungszeiten zu berücksichtigen.

Anhang 2**Erforderliche Mindestqualifikation für flugbetriebliches Personal****1. Fachbereichsleiter Flugbetrieb und Stellvertreter**

Die Fachbereichsleiter Flugbetrieb und deren Stellvertreter von Luftfahrtunternehmen, welche Motorflugzeuge der folgenden Gewichtsklassen betreiben, müssen neben besonderen organisatorischen Fähigkeiten folgende Mindestqualifikationen erfüllen:

1.1. Gewichtsklasse A und B mit Kolben- oder Turbinentriebwerken nach Sichtflugregeln

- 1.1.1. gültiger oder ruhender österreichischer Berufspilotenschein,
- 1.1.2. Mindestflugerfahrung: 300 Flugstunden auf einer im Luftfahrtunternehmen eingesetzten oder artverwandten Luftfahrzeugtype oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen.

1.2. Gewichtsklasse C mit Kolbentriebwerken nach Sichtflugregeln

- 1.2.1. gültiger oder ruhender österreichischer Berufspilotenschein,
- 1.2.2. Mindestflugerfahrung: 500 Flugstunden auf einer im Luftfahrtunternehmen eingesetzten oder artverwandten Luftfahrzeugtype oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen.

1.3. Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb nach Sichtflugregeln

- 1.3.1. gültiger oder ruhender österreichischer Berufspilotenschein mit entsprechender Typenberechtigung,
- 1.3.2. Mindestflugerfahrung: 1 500 Flugstunden auf einer im Luftfahrtunternehmen eingesetzten oder artverwandten Luftfahrzeugtype oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen.

1.4. Gewichtsklasse C mit Kolbenantrieb nach Instrumentenflugregeln

- 1.4.1. gültiger oder ruhender österreichischer Berufspilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung für Gewichtsklasse C,
- 1.4.2. Mindestflugerfahrung: 500 Flugstunden auf einer im Luftfahrtunternehmen eingesetzten oder artverwandten Luftfahrzeugtype oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen, davon 100 Stunden Instrumentenflüge als verantwortlicher Pilot mit Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C oder 300 Stunden Instrumentenflug.

1.5. Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb nach Instrumentenflugregeln

- 1.5.1. gültiger oder ruhender österreichischer Berufspilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung für Gewichtsklasse C und entsprechender Typenberechtigung,
- 1.5.2. Mindestflugerfahrung: 1 500 Flugstunden auf einer im Luftfahrtunternehmen eingesetzten oder artverwandten Luftfahrzeugtype oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen, davon 500 Stunden Instrumentenflüge als verantwortlicher Pilot auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen.

1.6. Gewichtsklasse D

- 1.6.1. gültiger oder ruhender österreichischer Linienpilotenschein mit entsprechender Typenberechtigung für den im Unternehmen eingesetzten oder einem artverwandten Luftfahrzeugtyp der Gewichtsklassen D, E oder F,
- 1.6.2. Mindestflugerfahrung: 2 000 Gesamtflugstunden auf Motorflugzeugen der Gewichtsklassen D, E oder F, oder auf Motorflugzeugen der Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb.

1.7. Gewichtsklasse E

- 1.7.1. gültiger oder ruhender Linienpilotenschein mit entsprechender Typenberechtigung für den im Unternehmen eingesetzten oder einem artverwandten Luftfahrzeugtyp der Gewichtsklasse D, E oder F,
- 1.7.2. Mindestflugerfahrung: 3 000 Gesamtflugstunden, davon 2 000 Stunden Instrumentenflüge auf Motorflugzeugen der Gewichtsklassen D, E oder F.

1.8. Gewichtsklasse F

- 1.8.1. gültiger oder ruhender österreichischer Linienpilotenschein und Lehrberechtigung für Linienpiloten mit entsprechender Typenberechtigung für einen im Unternehmen eingesetzten oder einem artverwandten Luftfahrzeugtyp,
- 1.8.2. Mindestflugerfahrung: 3 000 Gesamtflugstunden, davon mindestens 2 000 Stunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb der Gewichtsklassen D, E oder F, davon zumindest 1 000 Stunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb der Gewichtsklassen E oder F.

- 1.9. Bei Stellvertretern des Fachbereichsleiters Flugbetrieb, die ausschließlich administrative, die Durchführung des Flugbetriebes nicht direkt beeinflussende, Aufgaben zu erledigen haben, kann vom Erfordernis eines gültigen oder ruhenden Pilotenscheines abgesehen werden.

2. Flottenchef

gültiger österreichischer Linienpilotenschein und gültige Lehrberechtigung für Linienpiloten oder gültiger Berufshubschrauberpilotenschein mit Lehrberechtigung sowie gültige Typenberechtigung für den in der betreffenden Flotte verwendeten Luftfahrzeugtyp.

3. Technischer Pilot

- 3.1. gültiger österreichischer Linienpilotenschein und gültige Typenberechtigung für den in der Flotte verwendeten Luftfahrzeugtyp,
- 3.2. besondere Kenntnisse: mittlere oder höhere technische Lehranstalt für Flugtechnik, technische Universität oder eine vergleichbare Ausbildung.

4. Verantwortlicher Pilot

4.1. Gewichtsklasse A und B mit Kolben- oder Turbinentriebwerken nach Sichtflugregeln

- 4.1.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein,
- 4.1.2. Mindestflugerfahrung: 300 Flugstunden.

4.2. Gewichtsklasse C mit Kolbentriebwerken nach Sichtflugregeln

- 4.2.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.2.2. Mindestflugerfahrung: 500 Gesamtflugstunden, davon 100 Flugstunden mit Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C und 10 Flugstunden auf der zu fliegenden Luftfahrzeugtype, sofern diese nicht bereits in den obigen 100 Flugstunden enthalten sind.

4.3. Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb nach Sichtflugregeln

- 4.3.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.3.2. Mindestflugerfahrung: 1 000 Gesamtflugstunden, davon 500 Flugstunden auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C, von diesen 250 Flugstunden auf Luftfahrzeugen mit Turbinenantrieb und 50 Flugstunden auf der zu fliegenden Type, sofern diese nicht bereits in den obigen 250 Flugstunden enthalten sind. Während dieser 50 Flugstunden müssen je 20 Abflüge und Landungen vom betreffenden Piloten selbst ausgeführt werden.

4.4. Gewichtsklasse C mit Kolbenantrieb nach Instrumentenflugregeln

- 4.4.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung für die Gewichtsklasse C und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.4.2. Mindestflugerfahrung: 500 Gesamtflugstunden, davon 100 Stunden Instrumentenflüge mit Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C als verantwortlicher Pilot oder 200 Stunden Instrumentenflüge als Kopilot auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C oder auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen.

4.5. Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb nach Instrumentenflugregeln

- 4.5.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung für die Gewichtsklasse C und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.5.2. Mindestflugerfahrung: 1 500 Gesamtflugstunden, davon 1 000 Stunden Instrumentenflüge, von diesen 250 Stunden auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C mit Turbinenantrieb und 50 Stunden auf der zu fliegenden Type, sofern diese nicht bereits in den obigen 250 Flugstunden enthalten sind. Während dieser 50 Flugstunden müssen je 20 Abflüge und Landungen vom Piloten selbst ausgeführt werden. Flugstunden auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C können durch Flugstunden auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen ersetzt werden.

4.6. Gewichtsklasse D

- 4.6.1. gültiger österreichischer Linienpilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.6.2. Mindestflugerfahrung: 2 000 Gesamtflugstunden, davon 1 500 Stunden Instrumentenflüge, von diesen zumindest 750 Stunden auf zwei- oder mehrmotorigen Luftfahrzeugen und 50 Flugstunden auf der zu fliegenden Type, sofern diese nicht bereits in den obigen 750 Stunden enthalten sind. Während dieser 50 Flugstunden müssen je 20 Abflüge und Landungen vom Piloten selbst

ausgeführt werden. Flugstunden auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse D können durch Flugstunden auf Luftfahrzeugen höherer Gewichtsklassen ersetzt werden.

4.7. Gewichtsklasse E und F

- 4.7.1. gültiger österreichischer Linienpilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.7.2. Mindestflugerfahrung: 3 000 Gesamtflugstunden, davon 2 000 Stunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb in den Gewichtsklassen D, E oder F, jedoch zumindest 1 000 Flugstunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb der Gewichtsklasse E oder F und 100 Flugstunden auf der zu fliegenden Type, sofern diese nicht bereits in den obigen 1 000 Flugstunden enthalten sind. Während dieser 100 Flugstunden müssen je 20 Abflüge und Landungen vom Piloten selbst ausgeführt werden. 1 000 Flugstunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb der Gewichtsklasse E oder F können durch 500 Flugstunden auf der zu fliegenden Type ersetzt werden.

4.8. Gewichtsklasse F im Langstreckenflugbetrieb

- 4.8.1. gültiger österreichischer Linienpilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 4.8.2. Mindestflugerfahrung: 5 000 Gesamtflugstunden davon 2 000 Flugstunden auf Motorflugzeugen mit Turbinenantrieb der Gewichtsklassen E oder F. Weiters 100 Flugstunden auf der zu fliegenden Type. Während dieser 100 Flugstunden müssen je 20 Abflüge und Landungen vom Piloten selbst ausgeführt werden.

5. Kopiloten

5.1. Gewichtsklasse B oder C mit Kolben- oder Turbinenantrieb nach Sichtflugregeln

- 5.1.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden.

5.2. Gewichtsklasse C oder D mit Kolben- oder Turbinenantrieb nach Instrumentenflugregeln

- 5.2.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein mit gültiger Instrumentenflugberechtigung und gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden.

5.3. Gewichtsklasse E oder F

- 5.3.1. gültiger österreichischer Berufspilotenschein mit gültiger Instrumentenflugberechtigung und Kopiloten-Berechtigung sowie gültige Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden.

6. Bordtechniker

- 6.1. gültiger österreichischer Bordtechnikerschein mit gültiger Typenberechtigung für den Luftfahrzeugtyp, auf dem sie eingesetzt werden.

7. Fluglehrer

Fluglehrer, die Checkflüge gemäß § 14 abnehmen, müssen neben Kenntnissen der jeweiligen operationellen Verfahren des Unternehmens (Standard Operating Procedures) folgende Mindestqualifikationen erfüllen:

7.1. auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklassen A, B oder C mit Propellerantrieb

- Lehrberechtigung für Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung
- Mindestflugerfahrung: 1 000 Gesamtflugstunden

7.2. auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse C mit Strahltriebwerken und auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse D

- Lehrberechtigung für Linienpiloten
- Mindestflugerfahrung: 2 000 Gesamtflugstunden

7.3. auf Luftfahrzeugen der Gewichtsklassen E oder F

- Lehrberechtigung für Linienpiloten
- Mindestflugerfahrung: 4 000 Gesamtflugstunden

8. Hubschrauber

Die Fachbereichsleiter Flugbetrieb und deren Stellvertreter von Luftfahrtunternehmen, die Hubschrauber betreiben, müssen neben besonderen organisatorischen Fähigkeiten folgende Mindestqualifikationen erfüllen:

8.1. Flugbetrieb nach Sichtflugregeln

entweder gültiger österreichischer Berufshubschrauberpilotenschein und 2 000 Gesamtflugstunden auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot, oder ruhender österreichischer

chischer Berufshubschrauberpilotenschein und 2 500 Gesamtflugstunden auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot.

8.2. Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln

entweder gültiger österreichischer Berufshubschrauberpilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung und 2 500 Gesamtflugstunden auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot, davon 100 Flugstunden Instrumentenflüge auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot, oder ruhender österreichischer Berufshubschrauberpilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung und 2 500 Gesamtflugstunden auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot, davon 200 Flugstunden Instrumentenflüge auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot.

9. Verantwortlicher Hubschrauberpilot

Die vom Luftfahrtunternehmen für Hubschrauber eingesetzten verantwortlichen Hubschrauberpiloten müssen folgende Mindestqualifikationen erfüllen:

9.1. bei Flugbetrieb nach Sichtflugregeln

- 9.1.1. gültiger österreichischer Berufshubschrauberpilotenschein und gültige Typenberechtigung für den Hubschraubertyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 9.1.2. Mindestflugerfahrung: als verantwortlicher Pilot 100 Flugstunden auf Hubschraubern für Überstellungsflüge, 300 Flugstunden auf Hubschraubern für Foto- und Rundflüge, 500 Flugstunden auf Hubschraubern für Transportflüge mit Innenlasten, 600 Flugstunden auf Hubschraubern für Filmflüge und einfache Außen(Unter)lasttransporte, 850 Flugstunden auf Hubschraubern für alle anderen Arten von Hubschrauberflügen, sowie jeweils 30 Flugstunden auf der zu fliegenden Hubschraubertyp, sofern diese nicht in den oben genannten Flugstunden enthalten sind.
- 9.1.3. Voraussetzungen bei Einsätzen im Hochgebirge (über der Baumgrenze): Mindestens 5 Flugstunden und 40 Landungen im Hochgebirge unter Supervision eines im Hochgebirge nachweislich erfahrenen Einsatzpiloten, sofern diese nicht in den unter Punkt 9.1.2. genannten 30 Flugstunden Typenerfahrung nachweislich enthalten sind. Eine entsprechende schriftliche Bestätigung des Luftfahrtunternehmens über die Absolvierung dieser Flüge ist dem jeweiligen Pilotenakt beizulegen.

9.2. bei Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln

- 9.2.1. gültiger österreichischer Berufshubschrauberpilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung sowie gültige Typenberechtigung für den Hubschraubertyp, auf dem sie eingesetzt werden,
- 9.2.2. Mindestflugerfahrung: als verantwortlicher Pilot 500 Flugstunden Gesamtflugerfahrung auf Hubschraubern, davon 100 Stunden Instrumentenflüge auf IFR-zugelassenen Hubschraubern. Diese 100 Flugstunden können wie folgt absolviert werden:
 - 50 Stunden Instrumentenflug auf IFR-zugelassenen Hubschraubern und 50 Stunden auf einem entsprechenden Flugsimulator, oder 50 Stunden als zweiter Pilot auf IFR-zugelassenen Hubschraubern unter Aufsicht eines Fluglehrers mit Instrumentenflugberechtigung, oder
 - 200 Stunden Instrumentenflüge auf einem Flugzeug.

10. Kopiloten

Kopiloten (zweite Piloten) müssen zumindest den Besitz eines gültigen österreichischen Berufshubschrauberpilotenscheines mit entsprechender Typenberechtigung für die betreffende Hubschraubertyp nachweisen. Wird der betreffende Hubschrauber nach Instrumentenflugregeln betrieben, so benötigt der Kopilot ebenfalls eine Instrumentenflugberechtigung.

11. Hubschrauberfluglehrer

Hubschrauberfluglehrer, die Checkflüge gemäß § 14 abnehmen, müssen neben Kenntnissen der jeweiligen operationellen Verfahren des Unternehmens (Standard Operating Procedures) folgende Mindestqualifikationen erfüllen:

11.1. für Hubschrauber bis zu einer maximalen Abflugmasse MTOM von 5700 kg

- Lehrberechtigung für Berufspiloten
- Mindestflugerfahrung: 1 000 Gesamtflugstunden als verantwortlicher Pilot

11.2. für Hubschrauber mit einer maximalen Abflugmasse MTOM zwischen 5700 und 7000 kg

- Lehrberechtigung für Berufspiloten
- Mindestflugerfahrung: 2 000 Gesamtflugstunden als verantwortlicher Pilot

11.3. für Hubschrauber über einer maximalen Abflugmasse MTOM von 7000 kg

- Lehrberechtigung für Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung
- Mindestflugerfahrung: 2500 Gesamtflugstunden, davon 500 Stunden auf Hubschraubern mit einer maximalen Abflugmasse MTOM über 7000 kg und Turbinenantrieb

12. Für verantwortliche Piloten (Punkt 4), Kopiloten (Punkt 5), Bordtechniker (Punkt 6), verantwortliche Piloten von Hubschraubern (Punkt 9) und Kopiloten von Hubschraubern (Punkt 10) genügt es für die Dauer der ersten sechs Monate, wenn die betreffenden Zivilluftfahrer anstatt des entsprechenden österreichischen Zivilluftfahrerscheines einen österreichischen Anerkennungsschein besitzen. Für Piloten, deren ausländische Lizenzen entsprechend den Bestimmungen der JAR-FCL ausgestellt sind, kann die Tätigkeit mit einem österreichischen Anerkennungsschein von der zuständigen Behörde auch für einen längeren Zeitraum genehmigt werden. Die übrigen Qualifikationserfordernisse bleiben unberührt.

