

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2008**Ausgegeben am 15. Juli 2008****Teil II**

254. Verordnung: Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 – AOCV 2008

254. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 – AOCV 2008)

Aufgrund der §§ 21, 131 und 134 des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl. Nr. 253, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 83/2008 wird verordnet:

1. 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) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992 S.1 in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Ein AOC darf von der zuständigen Behörde nur ausgestellt oder verlängert werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung und des Anhanges III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates 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: „EU-OPS“) oder der JAR-OPS 3 in der jeweils verlautbarten geltenden Fassung, sowie der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 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 315 vom 28.11.2003, S. 1 und der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBl. II Nr. 424/2005 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) Anträge auf Ausstellung und auf Änderung eines AOC sind bei der zuständigen Behörde einzubringen. 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. In begründeten Fällen kann eine Verlängerung auch auf einen kürzeren Zeitraum befristet werden. Die zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen, jedoch jedenfalls vor einer Verlängerung, eine Überprüfung des Luftfahrtunternehmens durchzuführen.

(4) Bewilligungen aufgrund dieser Verordnung und aufgrund der in Abs.2 angeführten Rechtsvorschriften 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 in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

§ 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.

Ausnahmebestimmungen

§ 3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV – 1985), BGBI. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung bleiben von dieser Verordnung insofern unberührt, als nicht die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 anders lautende Regelungen vorsehen.

(2) Über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig. Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern sind ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse I betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Specifications) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden.

(3) Soweit die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden Bestimmungen der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBI. II Nr. 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Behördenzuständigkeit

§ 4. Die zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH.

Organisation von Luftfahrtunternehmen

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

(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 Flugbetriebes 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 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 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 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 außerhalb des Anwendungsbereiches der EU-OPS und JAR-OPS 3

§ 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 Luftfahrtgesetz, 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. 1 Z 2 aufscheinen, so ist vor deren Wiederverwendung im gewerbsmäßigen Luftverkehr des Luftfahrtunternehmens eine Freigabebescheinigung im Sinne der JAR 145/ des 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 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) festgelegten Verfahren festzustellen.

(4) Jedes im Betrieb des Luftfahrtunternehmens 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 Pilot mit entsprechender Musterberechtigung im Cockpit anwesend ist.

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.

2. Besonderer Teil

A. Flugbetrieb

Flugscheine (Tickets)

§ 12. (1) Es dürfen nur Personen befördert werden, für die ein Flugschein - allenfalls auch in elektronischer Form (ETIX) - ausgestellt wurde, 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) BGBI. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung.

(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) Die Ausstellung von Sammelflugscheinen ist zulässig, wenn sie die für Einzelflugscheine vorgeschriebenen Hinweise auf die Haftungsverpflichtungen enthalten und die transportierten Personen namentlich angeführt werden.

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

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), BGBI. II Nr. 205/2006 normierten Voraussetzungen Mindestqualifikationen erfüllen, die von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu verlaubaren sind.

§ 14. (1) Die für den Einsatz in Luftfahrtunternehmen vorgesehenen Piloten haben unbeschadet der Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBI. 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 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), BGBI. 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 abzuziehen. 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 geregelten Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, 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) 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 herab fallende 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. Instandhaltung

Technische Organisation

§ 17. Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 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 315 vom 28.11.2003 in der jeweils geltenden Fassung S.1 sowie der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBI. II Nr. 424/2005 in der jeweils geltenden Fassung sind anzuwenden.

Betriebliche Hinweise

§ 18. Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Betriebstüchtigkeit sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweisen in luftfahrtüblicher Weise auf elektronischem Weg vorzuschreiben und kundzumachen.

Luftfahrzeuge

§ 19. Ein Luftfahrzeug darf im Luftfahrtunternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß § 9 sowie gemäß den §§ 12, 15, 18 und 24b Luftfahrtgesetz erfüllt werden.

C. Besondere Maßnahmen

§ 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) Die Nichterfüllung der gemäß dieser Verordnung normierten Verpflichtungen hat die Ungültigkeit des AOC zur Folge. Darüber kann die zuständige Behörde von Amts wegen einen Feststellungsbescheid erlassen. In diesem Fall ist die Rückgabe des AOC vorzuschreiben. Im Falle der Ungültigkeit des AOC ist die Betriebsgenehmigung zu widerrufen.

Personenbezogene Bezeichnungen

§ 21. Bei den in dieser Verordnung verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Inkrafttreten

§ 22. (1) Diese Verordnung tritt am 16. Juli 2008 in Kraft.

(2) Mit dem In-Kraft-Treten dieser Verordnung tritt die Verordnung betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2004 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 – AOCV 2004), BGBI. II Nr. 425/2004, außer Kraft.

(3) Die gemäß der AOCV 2004, BGBI. II Nr. 425/2004, erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse behalten im Rahmen ihrer jeweiligen Befristung ihre Gültigkeit.

Faymann