

Entwurf

I.

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Zivilluftfahrzeuge und ziviles Luftfahrtgerät (Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2009 - ZLLV 2009)

Auf Grund der §§ 7, 11 bis 24a, 125, 131, 132, 140, 140b, 141, 146, 164 bis 168 und 171 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 83/2008, wird, bezüglich § 7 des Luftfahrtgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung, nach Durchführung eines Notifikationsverfahrens gemäß der Richtlinie 98/34/EG idF der Richtlinie 98/48/EG, verordnet:

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Geltungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit in den §§ 58 bis 61 und in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist,

1. für Zivilluftfahrzeuge (§ 11 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idgF) österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 Abs. 1 LFG) einschließlich ihrer Ausrüstung,
2. für Zivilluftfahrzeuge, die in keinem Luftfahrzeugregister eingetragen sind und in Österreich verwendet werden, einschließlich ihrer Ausrüstung und
3. für Zivilluftfahrtgerät (§ 5), das außerhalb von Zivilluftfahrzeugen oder in Zivilluftfahrzeugen gemäß Z 1 und 2 verwendet wird, soweit dies in den einzelnen Bestimmungen festgelegt ist.

(2) Für nicht in Österreich registrierte Zivilluftfahrzeuge einschließlich ihrer Ausrüstung, die in Österreich verwendet werden, gelten die §§ 58 Abs. 1, 3 sinngemäß, 4 und 6 sowie 78 und 79.

(3) Für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter, die in Österreich verwendet werden, sowie in Österreich registrierte motorisierte Hänge- und Paragleiter sind nur die Sonderbestimmungen gemäß dem Abschnitt VII sowie die §§ 78 bis 82 anzuwenden.

Verwendung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

§ 2. (1) Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung für folgende Verwendungsarten betrieben werden:

1. Beförderung von Personen und Sachen im gewerblichen Luftverkehr:
 - a) Einsatz im Rahmen von Luftfahrtunternehmen im Sinne des § 102 Abs. 2 LFG oder
 - b) Einsatz im Rahmen von Luftbeförderungsunternehmen im Sinne des § 102 Abs. 1 LFG;
2. Gewerbsmäßige Vermietung (Vermietung durch Vermietungsunternehmen im Sinne des § 116 LFG);
3. Zivilluftfahrerausbildung (Ausbildung durch Zivilluftfahrerschulen);
4. Allgemeine Luftfahrt (Verwendung in der allgemeinen Luftfahrt).

(2) Für Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung auf Antrag folgende Einsatzarten bescheinigt werden:

1. Flüge zur Frachtbeförderung;

2. Kunstflüge;
3. Grundschulungsflüge;
4. Ambulanz- und/oder Rettungsflüge;
5. Arbeitsflüge;
6. Außenlast-Frachttransporte;
7. Außenlast-Personentransporte;
8. Flüge für sonstige Einsätze (zB Fallschirmspringerabsetzflüge).

(3) Grundschulungsflüge sind Flüge, bei welchen ein zur selbständigen Führung oder Bedienung von Luftfahrzeugen der betreffenden Art im Fluge nicht berechtigter Flugschüler das Luftfahrzeug unter Aufsicht eines befugten Zivilfluglehrers im Fluge führt.

(4) Arbeitsflüge sind Flüge, deren Zweck nicht in der Durchführung des Fluges selbst oder in einer Beförderung besteht. Dazu zählen insbesondere Streu- oder Sprühflüge, Schädlingsbekämpfungsflüge, Flüge zum Abwerfen von Sachen, Foto-, Film- und Vermessungsflüge sowie Schleppflüge.

(5) Die Bescheinigung der Einsatzart „Kunstflüge“ darf, unbeschadet der flugbetrieblichen Erfordernisse, für ein Luftfahrzeug nur dann erfolgen, wenn im Musterkennblatt die Lufttüchtigkeitskategorie „Akrobatik“ bescheinigt ist.

(6) Für Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung auf Antrag folgende Navigationsarten bescheinigt werden:

1. Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag;
2. Flüge nach Instrumentenflugregeln bei Tag;
3. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht;
4. Flüge nach Instrumentenflugregeln bei Nacht;
5. sonstige Berechtigungen oder Einschränkungen (zB RNAV, Cat II, RVSM, Sichtflüge bei Nacht im Flugplatzbereich).

(7) Die Mindestanforderungen hinsichtlich der technischen und flugbetrieblichen Ausrüstung für die einzelnen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten haben sich nach den international anwendbaren Bauvorschriften und den in der Anlage D festgelegten Anforderungen zu richten.

(8) Die technische Eignung des Luftfahrzeuges für die jeweilige Einsatz- und Navigationsart ist von der zuständigen Behörde nach dem Muster 9 der Anlage A zu bescheinigen (Verwendungsbescheinigung).

(9) Von den Abs. 1 bis 8 unberührt bleiben gemäß anderen Vorschriften festgelegte Betriebserfordernisse, Betriebseinschränkungen oder zusätzliche Bewilligungserfordernisse.

Zulässige Verwendung

§ 3. (1) Ein Luftfahrzeug darf, unbeschadet Abs. 2 und 4, nur nach Maßgabe der als zulässig bescheinigten Einsatz- und Navigationsarten (§ 2 Abs. 2 und 6) sowie der festgelegten Betriebserfordernisse und Betriebsbeschränkungen (§ 2 Abs. 9) betrieben werden. Luftfahrtgerät (§ 5) darf nur verwendet oder in ein Luftfahrzeug eingebaut werden, wenn seine Betriebstüchtigkeit gemäß § 30 Abs. 6 bis 9 festgestellt und bescheinigt worden ist.

(2) Ein Luftfahrzeug darf für die in der Verwendungsbescheinigung eingetragenen Einsatz- und Navigationsarten nicht verwendet werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Betriebssicherheit für diese Verwendungen nicht oder nicht mehr gegeben ist.

(3) Ein Luftfahrtgerät (§ 5) darf nicht verwendet oder eingebaut werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass dessen Betriebstüchtigkeit nicht gegeben ist oder die entsprechenden Instandhaltungsanweisungen und Lagerungsvorschriften nicht beachtet worden sind.

(4) Soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt wird, darf ein Luftfahrzeug oder ein Luftfahrtgerät unbeschadet der Bestimmung des § 44 und des § 58 Abs. 3 außerdem nicht verwendet werden, wenn

1. die Lufttüchtigkeit bzw. Betriebstüchtigkeit nicht beurkundet worden ist, oder
2. der Weiterbestand der Lufttüchtigkeit nach Durchführung einer Nachprüfung gemäß § 40 nicht beurkundet worden ist, oder
3. kein ordnungsgemäß genehmigtes Instandhaltungsprogramm vorliegt oder die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten nicht bescheinigt oder nicht entsprechend den jeweils anwendbaren Bestimmungen durchgeführt worden sind, oder

4. die gemäß § 78 getroffenen Maßnahmen noch in Geltung sind, oder
 5. die erforderlichen Versicherungen nicht aufrecht sind, oder
 6. die Durchführung der Prüfungen gemäß den §§ 31 bis 43 nicht veranlasst worden ist oder die auf Grund einer Prüfung gemäß den §§ 31 bis 43 vorgeschriebenen Anordnungen nicht durchgeführt worden sind, oder
 7. die Anweisungen und Hinweise gemäß § 48 Abs. 4 und 5 nicht beachtet worden sind, oder
 8. die zugehörigen Betriebsanweisungen gemäß § 33 Abs. 1 Z 8 und 9 nicht beachtet werden oder worden sind, oder
 9. das Kennzeichen, die Farben der Republik und die Beschriftung bzw. Bemalung nicht den §§ 12 bis 29 entsprechend geführt werden.
- (5) Der Luftfahrzeughalter (§ 13 LFG) ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich und hat dafür zu sorgen, dass
1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, und
 2. die für den beabsichtigten Betrieb erforderliche Betriebs- und Notausrüstung korrekt eingebaut und betriebsbereit ist,
 3. die nicht erforderliche und nicht betriebsbereite Ausrüstung entsprechend deutlich gekennzeichnet ist, und
 4. das Lufttüchtigkeitszeugnis bzw. das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis oder das Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält, und
 5. die Instandhaltung des Luftfahrzeuges in Übereinstimmung mit dem gemäß § 48 Abs. 2 genehmigten Instandhaltungsprogramm durchgeführt wird.
- (6) Der Luftfahrzeughalter kann die ihm gemäß Abs. 5 obliegenden Verpflichtungen mit Vertrag einem gemäß § 57 genehmigten Betrieb übertragen. In diesem Fall hat der Luftfahrzeughalter die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß § 55 dem von ihm beauftragten Betrieb zu übergeben.

Arten von Luftfahrzeugen

§ 4. Arten von Luftfahrzeugen im Sinne dieser Verordnung sind:

1. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar
 - a) Flugzeuge
 - b) Hubschrauber
 - c) eigenstartfähige Motorsegler
 - d) Ultraleichtluftfahrzeuge (Flugzeuge und Hubschrauber gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, sowie Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit einer höchstzulässigen Leermasse von mehr als 120 kg, und Tragschrauber gemäß Anhang II lit. f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008)
 - e) motorisierte Hängegleiter (Luftfahrzeuge, bei denen an einem Hängegleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Hängegleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse von nicht mehr als 120 kg aufweisen)
 - f) motorisierte Paragleiter (Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, bei denen an einem Paragleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Paragleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse von nicht mehr als 120 kg aufweisen)
 - g) sonstige;
2. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, vorwiegend ohne eigenen Antrieb, und zwar
 - a) Segelflugzeuge einschließlich nicht eigenstartfähiger Motorsegler
 - b) Fallschirme (Luftfahrzeuge bestehend aus Hauptfallschirm, Reservefallschirm, Gurtzeug und allenfalls Öffnungsautomat)
 - c) Hängegleiter (nicht-kraftangetriebene fußstartfähige Luftfahrzeuge, bestehend aus einer aus starren und/oder nicht-starren Teilen bestehenden Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen)

- d) Paragleiter (nicht-kraftangetriebene, fußstartfähige Luftfahrzeuge bestehend aus einer nicht-starren Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen)
- e) sonstige;
- 3. Luftfahrzeuge leichter als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar
 - a) Luftschiffe:
 - aa) Gas-Luftschiffe
 - bb) Heißluft-Luftschiffe
 - b) sonstige;
- 4. Luftfahrzeuge leichter als Luft, ohne eigenen Antrieb, und zwar
 - a) Freiballone:
 - aa) Gas-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle und einem Korb)
 - bb) Heißluft-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle sowie einem Korb und Brenner)
 - b) sonstige;
- 5. unbemannte Luftfahrzeuge (UAV).

Arten von Luftfahrtgerät

§ 5. Unter Luftfahrtgerät versteht man:

1. Motor,
2. Hilfsmotor (APU),
3. Propeller,
4. Ausrüstung, Bau- und Bestandteile, die auf Grund eines international angewandten Standards (zB ETSO, JTSO) hergestellt wurden,
5. Gerät, das selbständig im Fluge oder am Boden verwendet werden kann, ohne Luftfahrzeug zu sein (zB Startwinden, Fesselballone, Flugmodelle, soweit diese nicht als UAV gemäß § 4 Z 5 gelten),
6. Ausrüstung, Bau- und Bestandteile, soweit diese in Luftfahrzeugen oder in Luftfahrtgerät gemäß den Z 1 bis 4 oder in Verbindung mit solchen verwendet werden sollen (zB Schleppbanner) sowie
7. synthetische Flugübungsgeräte.

II. EINTRAGUNG UND KENNZEICHNUNG

A. Eintragung von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeugregister

§ 6. (1) Die zuständige Behörde hat das Luftfahrzeugregister (§ 16 LFG) in übersichtlicher Form zu führen.

(2) In das Luftfahrzeugregister sind für jedes Luftfahrzeug folgende Angaben einzutragen:

1. die Ordnungszahl,
2. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen,
3. der Hersteller,
4. die Herstellerbezeichnung,
5. die Seriennummer,
6. Name und Anschrift des Luftfahrzeughalters und
7. die höchstzulässige Abflugmasse.

(3) Für Erprobungs- und Prüfflüge (§ 42) sowie für Flüge auf Grund einer Zwischenbewilligung gemäß § 20 LFG zum Zwecke der Ausfuhr eines Luftfahrzeuges aus Österreich kann auf Antrag des Luftfahrzeughalters ein Kennzeichen ohne Eintragung in das Luftfahrzeugregister zugeteilt werden. § 7 Abs. 2 Z 9 ist sinngemäß anzuwenden.

(4) Die erstmalige Registrierung einer Stückausführung eines Baumusters ist der Luftfahrtbehörde jenes Staates mitzuteilen, der für die Lufttüchtigkeit des Baumusters gemäß ICAO Annex 8 Teil II verantwortlich ist.

Antrag auf Eintragung

§ 7. (1) Der Antrag auf Eintragung eines Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister und auf Zuteilung eines Kennzeichens ist vom Luftfahrzeughalter einzubringen.

(2) Der Antrag hat zu enthalten bzw. dem Antrag sind anzuschließen:

1. Namen und Wohnsitz (Sitz) des Luftfahrzeughalters,
2. Namen und Wohnsitz (Sitz) des Eigentümers,
3. Urkunden, aus denen sich die Rechtstitel des Eigentümers ergeben,
4. Urkunden über die im § 16 Abs. 2 LFG bezeichneten Voraussetzungen hinsichtlich der Staatszugehörigkeit,
5. Urkunden, aus denen sich die Halterschaft ergibt, wenn der Luftfahrzeughalter nicht selbst Eigentümer des Luftfahrzeuges ist,
6. Urkunden, aus denen sich Namen und Wohnsitz (Sitz) des Herstellers ergeben; bei Erzeugnissen ausländischer Herkunft gegebenenfalls auch deren Bevollmächtigte in Österreich,
7. Urkunden über die Art des Luftfahrzeuges, seine Type und Seriennummer,
8. beim innergemeinschaftlichen Erwerb eines Luftfahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 8 Umsatzsteuergesetz 1994, BGBl. Nr. 663, in der Fassung BGBl. I Nr. 27/2004, eine Bestätigung des Finanzamtes gemäß Art. 27 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz 1994,
9. Urkunden des Herstellerstaates, aus denen hervorgeht, dass das einzutragende Luftfahrzeug noch in keinem anderen Staat registriert war, oder Urkunden des in Betracht kommenden letzten Registerstaates, aus denen hervorgeht, dass das Luftfahrzeug nicht mehr in diesem Staat registriert ist und
10. Urkunden, aus denen hervorgeht, dass das einzutragende Luftfahrzeug den Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 (ZLZV 2005), BGBl. II Nr. 425/2005, in der jeweils geltenden Fassung, entspricht.

(3) Wird die Eintragung vor der Überstellung eines Luftfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft in das Bundesgebiet beantragt, so sind die im Abs. 2 Z 8 bezeichneten Urkunden unmittelbar nach der Einfuhr des Luftfahrzeuges im Inland nachzureichen.

(4) Mehrere Halter eines Luftfahrzeuges haben einen Bevollmächtigten im Inland zu bestellen, der allein zur Stellung von Anträgen und zum Empfang von Zustellungen ermächtigt ist. Luftfahrzeughalter mit Wohnsitz bzw. Sitz außerhalb des Bundesgebietes haben einen Zustellbevollmächtigten im Inland zu bestellen.

Eintragungsschein

§ 8. Über die Eintragung eines Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister ist dem Antragsteller eine Bescheinigung nach dem Muster 1 der Anlage A auszustellen (Eintragungsschein).

Änderung von Eintragungen

§ 9. (1) Ändern sich die für die Eintragung maßgeblichen Voraussetzungen, so ist dies der zuständigen Behörde vom Luftfahrzeughalter oder Eigentümer unverzüglich mitzuteilen und die Änderung oder Löschung der Eintragung unter Vorlage der entsprechenden Unterlagen unverzüglich zu beantragen.

(2) Wird eine Eintragung im Luftfahrzeugregister geändert, so ist der Eintragungsschein von der zuständigen Behörde entsprechend zu berichtigen. Zu diesem Zwecke ist die Vorlage des Eintragungsscheines vorzuschreiben. Erforderlichenfalls ist ein neuer Eintragungsschein auszustellen. Ungültige Eintragungsscheine sind der zuständigen Behörde vom Luftfahrzeughalter unverzüglich zurückzustellen.

Löschung von Eintragungen

§ 10. (1) Der Luftfahrzeughalter hat bei der zuständigen Behörde die Löschung der Eintragungen im Luftfahrzeugregister zu beantragen, wenn

1. eine ihrer maßgeblichen Voraussetzungen (§ 7 Abs. 2) nicht oder nicht mehr gegeben ist, oder
2. das Luftfahrzeug zerstört worden ist, oder
3. hiezu eine Verpflichtung auf Grund einer gerichtlichen Entscheidung besteht.

(2) Eintragungen im Luftfahrzeugregister sind von Amts wegen mit Bescheid zu löschen, wenn

1. die Urkunden gemäß § 7 Abs. 2 Z 8 nicht innerhalb von vier Wochen nach der Einfuhr des Luftfahrzeuges im Inland vorgelegt worden sind, oder

2. innerhalb von drei Monaten ab dem Zeitpunkt der Eintragung nicht die Ausstellung der weiteren im § 44 oder § 58 Abs. 3 genannten Urkunden oder eine Erprobungsbewilligung (§ 42) oder Zwischenbewilligung (§ 20 LFG) oder Fluggenehmigung (§ 132 LFG) beantragt worden ist, oder
3. die Ausstellung der in Z 2 genannten Urkunden oder Bewilligungen rechtskräftig versagt worden ist und innerhalb von drei Monaten kein neuerlicher Antrag auf Ausstellung dieser Urkunden oder Bewilligungen gestellt worden ist, oder
4. rechtskräftig festgestellt worden ist, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 45) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Ausstellung der im § 44 oder § 58 Abs. 3 genannten Beurkundungen beantragt worden ist, oder
5. eine Zwischenbewilligung abgelaufen ist und nicht innerhalb von drei Monaten die Ausstellung der im § 44 oder § 58 Abs. 3 genannten Beurkundungen oder eine neuerliche Zwischenbewilligung beantragt worden ist.

(3) Wird die Löschung von Eintragungen im Luftfahrzeugregister aus anderen als im Abs. 1 angeführten Gründen beantragt, dann hat der Luftfahrzeughalter eine Zustimmungserklärung des Eigentümers vorzulegen. Eine Löschung von Eintragungen aus anderen als im Abs. 1 angeführten Gründen kann auch vom Eigentümer beantragt werden, wenn von diesem eine Zustimmungserklärung des Luftfahrzeughalters vorgelegt wird.

(4) Ist eine Eintragung gelöscht worden, so ist vom zum Zeitpunkt der Löschung zuletzt eingetragenen Luftfahrzeughalter zu veranlassen, dass das Kennzeichen, das Erkennungsschild, die Farben und allenfalls das Wappen der Republik entfernt werden. Weiters sind der zuständigen Registerbehörde vom Luftfahrzeughalter sämtliche im § 44 bzw. § 58 Abs. 3 genannten Urkunden zurückzustellen.

(5) Der zum Zeitpunkt der Löschung zuletzt eingetragene Luftfahrzeughalter oder der Eigentümer kann bei der zuständigen Behörde die Ausstellung einer Bescheinigung über die vorgenommene Löschung beantragen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 4 erfüllt sind (Entregistrierungsbescheinigung).

B. Kennzeichnung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

Kennzeichnungsverpflichtungen

§ 11. (1) Im Luftfahrzeugregister eingetragene oder im Rahmen von Erprobungs- oder Prüfflügen sowie auf Grund einer Zwischenbewilligung (§ 20 LFG) zum Zwecke der Ausfuhr eines Luftfahrzeuges aus Österreich verwendete Luftfahrzeuge müssen gemäß den §§ 12 bis 22 gekennzeichnet sein.

(2) Fesselballone und Flugmodelle, deren Leermasse ohne allfällige Haltevorrichtung 20 kg übersteigt, und Drachen, deren Leermasse ohne Haltevorrichtung 7,5 kg übersteigt, sowie anderes selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät müssen an sichtbarer Stelle den Namen und die Anschrift des Eigentümers in dauerhafter und feuerfester Beschriftung führen.

Umfang der Kennzeichnung

§ 12. Die Kennzeichnung umfasst:

1. die Anbringung des Kennzeichens (§§ 15 bis 21) und
2. bei Luftfahrzeugen schwerer als Luft mit eigenem Antrieb und Luftfahrzeugen leichter als Luft mit eigenem Antrieb sowie Freiballonen die Anbringung des Erkennungsschildes (§ 22).

Bestandteile des Kennzeichens

§ 13. (1) Das Kennzeichen hat aus dem Staatszugehörigkeitszeichen „OE“ und dem Eintragungszeichen zu bestehen.

(2) Das Eintragungszeichen besteht:

1. bei Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtluftfahrzeugen aus einer vierstelligen Zifferngruppe;
2. bei anderen eintragungspflichtigen Luftfahrzeugen aus einer dreistelligen Buchstabengruppe.

(3) Das Eintragungszeichen muss vom Staatszugehörigkeitszeichen durch einen Bindestrich getrennt sein.

(4) Die Schriftzeichen des Kennzeichens sind, ausgenommen bei Freiballonen, nebeneinander anzubringen.

Zuteilung des Kennzeichens

§ 14. (1) Die zuständige Behörde hat bei Zuteilung eines Kennzeichens bzw. bei Eintragung des Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister das Eintragungszeichen gemäß Anlage B festzulegen.

(2) Ein zugeteiltes Kennzeichen, ausgenommen ein Kennzeichen für Erprobungs- und Prüfflüge sowie für Flüge auf Grund einer Zwischenbewilligung gemäß § 20 LFG zum Zwecke der Ausfuhr aus Österreich, darf frühestens drei Jahre nach Löschung eines Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister einem anderen Luftfahrzeug zugeteilt werden.

(3) Als Eintragungszeichen dürfen keine Buchstabengruppen zugeteilt werden, die mit Signalen des Flugfunkverkehrs verwechselt werden können.

(4) Ein Kennzeichen darf jeweils nur für ein Luftfahrzeug zugeteilt werden, wobei das Kennzeichen im Falle von Freiballonen jeweils für eine Hülle zuzuteilen ist.

(5) Ein Kennzeichen kann auf Antrag auch ohne Antrag auf Eintragung eines Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister gemäß § 7 für eine Dauer von jeweils höchstens zwölf Monaten zugeteilt werden. Außer in den Fällen des § 6 Abs. 4 darf das Kennzeichen erst nach Eintragung des Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister am Luftfahrzeug geführt werden.

Führung des Kennzeichens an Luftfahrzeugen schwerer als Luft

§ 15. (1) An Luftfahrzeugen schwerer als Luft muss das Kennzeichen angebracht sein:

1. a) am Rumpf oder
- b) an den dem Rumpf entsprechenden Bauteilen oder
- c) an den am Rumpf angebrachten Motorgondeln oder
- d) auf dem Seitenleitwerk

und gegebenenfalls

2. auf der Tragfläche.

(2) An Flächenflugzeugen soll das Kennzeichen gemäß Abs. 1 Z 1 lit. a bis c auf beiden Seiten möglichst parallel zur Flugzeuglängsachse und zwar zwischen Tragfläche und Leitwerk angebracht sein. Das Kennzeichen gemäß Abs. 1 Z 1 lit. d muss an beiden Seiten eines einteiligen oder an den Außenseiten der äußersten Teile eines mehrteiligen Leitwerkes bzw. eines V-förmigen Leitwerkes angebracht sein.

(3) Das Kennzeichen gemäß Abs. 1 Z 2 muss auf der Unterseite der untersten, in Flugrichtung gesehen linken Tragflächenhälfte angebracht sein. Die Oberkanten der Schriftzeichen haben in Richtung zur Vorderkante der Tragfläche zu weisen. Die Schriftzeichen müssen möglichst im gleichen Abstand von der Vorderkante und von der Hinterkante der Tragfläche angeordnet sein.

(4) An Hubschraubern, unbemannten Luftfahrzeugen und Ultraleichtluftfahrzeugen ist das Kennzeichen in sinngemäßer Anwendung der Abs. 2 und 3 an hierzu geeigneten Flächen anzubringen. Bei Hubschraubern und Tragschraubern kann die Kennzeichnung an der Rumpfunterseite in oder quer zur Flugrichtung erfolgen.

Führung des Kennzeichens an Luftfahrzeugen leichter als Luft

§ 16. (1) An Luftschiffen muss das Kennzeichen angebracht sein:

1. auf der Hülle, und zwar auf beiden Seiten jeweils an der Stelle des größten Querschnittes des Schiffskörpers, oder
2. auf der unteren Seite der untersten linken waagrechten Stabilisierungsflosse in Flugrichtung sowie auf den beiden äußersten Seitenflächen der unteren lotrechten Stabilisierungsflossen parallel zur Schiffslängsachse.

(2) An Freiballonen muss das Kennzeichen an mindestens zwei Stellen der Hülle unmittelbar unterhalb des größten waagrechten Ballonumfangs so angebracht sein, dass das Kennzeichen aus jeder Blickrichtung erkennbar ist.

(3) Für andere Luftfahrzeuge leichter als Luft gelten Abs. 1 und 2 sinngemäß.

Anbringung der Schriftzeichen

§ 17. (1) Die Schriftzeichen müssen in haltbarer Weise in einer sich deutlich vom Untergrund abhebenden Farbe angebracht sein und stets in deutlich lesbarem Zustand erhalten werden.

(2) Das Schriftfeld muss rechteckig sein.

(3) Das Kennzeichen muss so angebracht sein, dass seine Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

(4) Bei der Anbringung des Kennzeichens gemäß § 15 Abs. 2 ist eine Schrägstellung von höchstens 20° zulässig.

Form der Schriftzeichen

§ 18. (1) Als Schriftzeichen sind römische Blockbuchstaben und arabische Ziffern zu verwenden.

(2) Die Schriftzeichen sind in Balkenschrift ohne Verzierung auszuführen. Die Breite der Schriftzeichen, mit Ausnahme der Buchstaben I, M, W und der Ziffer 1 sowie der Länge des Bindestriches, muss zwei Drittel der Höhe der Schriftzeichen betragen.

(3) Die Strichstärke und der Abstand zwischen zwei Schriftzeichen muss ein Sechstel der Höhe der Schriftzeichen betragen.

(4) Geringfügige Abweichungen hinsichtlich der Abmessungen innerhalb des Schriftfeldes sind erlaubt, sofern sie der Verbesserung des Schriftbildes dienen.

Höhe der Schriftzeichen an Luftfahrzeugen schwerer als Luft

§ 19. (1) Die Höhe der Schriftzeichen auf Tragflächen muss mindestens 50 cm betragen. Sie darf vier Fünftel der geringsten Breite der Tragfläche im Bereich des Schriftfeldes nicht überschreiten.

(2) Die Höhe der Schriftzeichen auf dem Rumpf oder auf den dem Rumpf entsprechenden Bauteilen oder auf den Motorgondeln muss so gewählt sein, dass das Schriftfeld die sichtbaren Umrislinien der Bauteile nicht berührt. Die Schriftzeichen müssen mindestens 30 cm hoch sein.

(3) Die Höhe der Schriftzeichen auf den Flächen des Seitenleitwerkes muss so gewählt sein, dass das Schriftfeld einen mindestens 10 cm breiten Rand längs aller Kanten der Leitwerksfläche frei lässt. Die Schriftzeichen müssen mindestens 30 cm hoch sein.

Höhe der Schriftzeichen an Luftfahrzeugen leichter als Luft

§ 20. (1) Schriftzeichen an Luftfahrzeugen leichter als Luft müssen mindestens 50 cm hoch sein.

(2) Bei Luftschiffen darf die Höhe der Schriftzeichen ein Zwölftel der größten Längsausdehnung der Hülle des Luftschiffkörpers nicht überschreiten.

Ausnahmebewilligung

§ 21. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 15 bis 20 hinsichtlich der Form und Größe des Schriftfeldes sowie seiner Anbringungsstellen zu bewilligen, soweit dies wegen der Bauart, der Flächenabmessungen, der besonderen Verwendung oder des historischen Charakters des Luftfahrzeuges erforderlich ist und die Identifizierbarkeit hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

(2) Die Ausnahmebewilligung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(3) Die Ausnahmebewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Erkennungsschild

§ 22. (1) Das Erkennungsschild muss eine rechteckige Form sowie ein Flächenausmaß von mindestens 2,5 cm x 10 cm aufweisen und aus feuerfestem, nicht korrodierendem Metall bestehen, wenn das Kennzeichen nicht in der gemäß Abs. 4 erforderlichen Kennzeichnung enthalten ist.

(2) In das Erkennungsschild muss das Kennzeichen des Luftfahrzeuges mindestens 0,1 cm tief und mindestens 1,5 cm hoch haltbar eingraviert sein. Es ist in deutlich lesbarem Zustand zu erhalten.

(3) Das Erkennungsschild muss möglichst unlösbar angebracht sein.

(4) Die sonstigen in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003 S. 6, enthaltenen Anforderungen für die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen bzw. für die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät (Teil 21, Abschnitt Q, der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003) sind anzuwenden.

C. Führung der Farben und des Wappens der Republik Österreich

Allgemeines

§ 23. (1) Im Luftfahrzeugregister eingetragene Luftfahrzeuge, die im Fluge verwendet werden, müssen die Farben der Republik Österreich führen.

(2) Die Farben der Republik Österreich müssen an Luftfahrzeugen in Form waagrechter, übereinander angeordneter, gleich breiter, roter und weißer Farbstreifen nach den Bestimmungen der §§ 24 bis 26 so angebracht sein, dass ihre Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird. Die Gesamthöhe der

drei Farbstreifen muss mindestens 15 cm betragen, ihre Länge mindestens 25 cm oder proportional größer.

(3) An Luftfahrzeugen des Bundes, die für einen Einsatz zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit (§ 145 LFG) bestimmt sind, ist im weißen Mittelfeld der Farben der Republik Österreich das Wappen der Republik Österreich zu führen. Sonstige Rechtsvorschriften über die Führung des Wappens der Republik Österreich werden durch die Bestimmungen dieser Verordnung nicht berührt.

(4) Die Farben und das Wappen der Republik Österreich müssen in haltbarer Weise angebracht sein und in stets gut erkennbarem Zustand erhalten werden. Sie müssen sich vom Untergrund deutlich abheben.

Führung der Farben der Republik Österreich an Luftfahrzeugen schwerer als Luft

§ 24. (1) An Luftfahrzeugen schwerer als Luft, die das Kennzeichen am Rumpf oder auf den dem Rumpf entsprechenden Bauteilen oder auf den Motorgondeln tragen, müssen die Farben der Republik Österreich auf beiden Seiten eines einteiligen Seitenleitwerkes entweder oberhalb oder unterhalb des Höhenleitwerkes oder an den Außenseiten der äußersten Teile eines mehrteiligen Seitenleitwerkes oder, bei einem V-förmigen Leitwerk, an den Außen- und Innenseiten dieses Leitwerkes, sonst vor oder hinter dem Kennzeichen geführt werden. Bei Hubschraubern sind dafür sinngemäß geeignete Flächen heranzuziehen.

(2) An Luftfahrzeugen schwerer als Luft, die das Kennzeichen am Seiten- oder V-förmigen Leitwerk tragen, müssen die Farben der Republik Österreich auf diesem Leitwerk oberhalb des Kennzeichens geführt werden.

(3) Die Verwendung der gesamten Außenseiten der Seitenleitwerksflächen von Luftfahrzeugen für die Farben der Republik Österreich ist nur bei Motorflugzeugen zulässig, die auch im Fluglinienverkehr eingesetzt werden.

Führung der Farben der Republik Österreich an Luftfahrzeugen leichter als Luft

§ 25. (1) An Luftschiffen müssen die Farben der Republik Österreich geführt werden:

1. an beiden Seiten der unteren oder der oberen äußersten Seitenfläche der lotrechten Stabilisierungsflossen, wenn sie das Kennzeichen (§ 16) auf der Hülle tragen,
2. auf der Hülle, möglichst an der Stelle des größten Querschnittes des Schiffskörpers, an dessen beiden Seiten, wenn sie das Kennzeichen auf den Stabilisierungsflossen tragen.

(2) An Freiballonen müssen die Farben der Republik Österreich geführt und so angebracht werden, dass die Erkennbarkeit des Kennzeichens nicht beeinträchtigt wird.

(3) Für sonstige Luftfahrzeuge leichter als Luft gelten die Abs. 1 und 2 sinngemäß.

Ausnahmebewilligung

§ 26. Die Bestimmungen des § 21 gelten sinngemäß für die Führung der Farben und des Wappens der Republik Österreich.

D. Beschriftung und Bemalung

Anbringung

§ 27. Andere als die für die Kennzeichnung oder für den Betrieb von Luftfahrzeugen vorgeschriebene Beschriftungen, Bemalungen und bildlichen Darstellungen dürfen an Luftfahrzeugen nicht geführt werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit der Kennzeichen und der Farben der Republik Österreich oder die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden.

Untersagung

§ 28. Die Führung von Beschriftungen, Bemalungen und bildlichen Darstellungen sind der zuständigen Behörde vom Luftfahrzeughalter anzuzeigen. Wenn diese den Voraussetzungen des § 27 nicht entsprechen, ist dem Luftfahrzeughalter von der zuständigen Behörde unter Setzung einer angemessenen Frist die Entfernung aufzutragen.

Erforderliche Zusatzbeschriftung „EXPERIMENTAL“

§ 29. An Amateurbau-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen in Erprobung ist die Beschriftung „EXPERIMENTAL“ in einer Größe von mindestens 5 cm in der Nähe des Einstieges anzubringen.

III. LUFTTÜCHTIGKEIT

Urkunden betreffend Lufttüchtigkeit und Betriebstüchtigkeit

§ 30. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters für ein Luftfahrzeug nach erfolgtem Nachweis der erforderlichen Versicherungen ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem Muster 3 der Anlage A sowie eine Nachprüfungsbescheinigung nach dem Muster 11 der Anlage A und eine Verwendungsbescheinigung nach dem Muster 9 der Anlage A auszustellen, sofern auf Grund einer gemäß den §§ 31 bis 39 und gegebenenfalls § 40 durchgeführten Prüfung die Lufttüchtigkeit (§ 17 LFG) für die jeweilige Einsatz- und Navigationsart festgestellt worden ist.

(2) Die zuständige Behörde oder die gemäß § 40 Abs. 4 ermächtigten Betriebe haben für ein Luftfahrzeug nach Durchführung einer Prüfung gemäß § 40 Abs. 1 bei Vorliegen aller Voraussetzungen den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit im Nachprüfbericht durch Stempel und Unterschrift einer hiezu berechtigten Person zu bestätigen. Nach Durchführung einer Prüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 4 und Z 8 ist zusätzlich eine Nachprüfungsbescheinigung nach dem Muster 11 der Anlage A, nach Durchführung einer Prüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 7 eine Verwendungsbescheinigung nach dem Muster 9 der Anlage A auszustellen.

(3) Die zuständige Behörde hat für ein in Erprobung stehendes Luftfahrzeug sowie für Luftfahrzeuge, für die ein Verfahren für eine Musteranerkennung eingeleitet worden ist, auf Antrag eine Fluggenehmigung gemäß § 42 zu erteilen und darüber ein Permit to Fly (Muster 8 der Anlage A) auszustellen, wenn zumindest Nachweise gemäß § 34 Abs. 1 Z 7 bis 9 bzw. § 36 Abs. 1 Z 1 und 2 vorgelegt wurden und die Betriebssicherheit gegeben ist.

(4) Für Luftfahrzeuge, die nicht nach einer international angewandten Bauvorschrift hergestellt worden sind (zB Experimental- oder Amateurbau-Luftfahrzeuge, Ultraleichtluftfahrzeuge), ist auf Antrag ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem Muster 6 der Anlage A (Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis) auszustellen, wenn § 34 Abs. 1 Z 10 erfüllt wird oder ein von einem gemäß § 53 Abs. 1 entsprechend genehmigten Betrieb ausgestellter Stückprüfbericht vorliegt.

(5) Die zuständige Behörde hat für die Ausfuhr eines Luftfahrzeuges auf Antrag ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem Muster 7 der Anlage A (Ausfuhr-Lufttüchtigkeitszeugnis) auszustellen, sofern auf Grund einer Prüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 6 keine Bedenken gegen den Bestand der Lufttüchtigkeit gegeben sind. Diese Prüfung ist auf eine stichprobenartige Prüfung gemäß § 40 Abs. 3 zu beschränken, wenn die letzte periodische Nachprüfung (§ 40 Abs. 1 Z 4) nicht länger als drei Monate zurückliegt und der Umfang dieser Ausfuhrnachprüfung nicht durch ein zwischenstaatliches Abkommen anders geregelt ist.

(6) Die zuständige Behörde hat auf Antrag für ein Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 4 sowie für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 6, welches in Luftfahrzeuge, die gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen, eingebaut wird oder in Verbindung mit solchen verwendet werden soll, auf Antrag einen Prüfschein nach dem Muster 10 der Anlage A auszustellen, sofern auf Grund einer Prüfung in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 31 bis 39 keine Zweifel an der Betriebstüchtigkeit bestehen. Diesem Prüfschein gleichwertig ist eine entsprechend den EASA/JAA-Richtlinien ausgestellte oder anerkannte Freigabebescheinigung (zB EASA Form 1, JAA Form One, FAA 8130-3, Canadian TCA Form 24.0078). Für Luftfahrtgerät, welches in Luftfahrzeuge, die im Rahmen von Luftfahrtunternehmen betrieben werden dürfen, eingebaut wird oder in Verbindung mit solchen verwendet werden soll, dürfen diese Bescheinigungen nur von Betrieben ausgestellt werden, die gemäß den Bestimmungen der JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, ABl. Nr. L 315 vom 18.11.2003 S. 1, oder der JAR-21/Teil 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 oder des Teil-M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 oder auf Grund einer Übertragung gemäß § 37 Abs. 3 hiezu berechtigt sind. Für Luftfahrtgerät, welches in andere Luftfahrzeuge eingebaut wird oder in Verbindung mit diesen verwendet werden soll, genügt eine Bescheinigung (§ 50 Abs. 9 oder eine Herstellerbescheinigung), die von einem Betrieb ausgestellt wurde, der gemäß § 52 Abs. 1 oder § 53 Abs. 1 genehmigt ist.

(7) Für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 6, welches in Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen von Luftfahrtunternehmen betrieben werden dürfen, eingebaut wird oder in Verbindung mit diesen verwendet werden soll, bzw. für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 5 genügen zum Nachweis der Betriebstüchtigkeit entsprechende Ursprungszeugnisse, Prüfberichte oder andere gleichwertige Nachweise, welche bestätigen, dass die für die jeweilige Betriebstüchtigkeit erforderlichen bzw. anwendbaren Standards erfüllt sind.

(8) Für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 6, welches in Segelflugzeuge, Ultraleichtluftfahrzeuge, unbemannte Luftfahrzeuge, Freiballone, Amateurbau-Luftfahrzeuge und historische Luftfahrzeuge im Sinne der lit. a des Anhanges II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingebaut wird oder in Verbindung

mit diesen verwendet werden soll, genügen zum Nachweis der Betriebstüchtigkeit auch entsprechende Ursprungszeugnisse, Prüfberichte oder andere gleichwertige Nachweise, welche bestätigen, dass die für die jeweilige Betriebstüchtigkeit erforderlichen bzw. anwendbaren Standards erfüllt sind.

(9) Für synthetische Flugübungsgeräte ist auf Antrag die Betriebstüchtigkeit im Hinblick auf die jeweilige technische Leistungsfähigkeit von der zuständigen Behörde bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß den diesbezüglich von den JAA verabschiedeten Regelungen (JAR-FSTD A und FSTD H) zu beurkunden.

Allgemeine Bestimmungen über die Feststellung der Lufttüchtigkeit

§ 31. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag zur Feststellung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen Musterprüfungen (§ 32), Stückprüfungen (§ 37) und Nachprüfungen (§ 40) sowie zur Feststellung der Betriebstüchtigkeit von Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 3 Muster- und Stückprüfungen durchzuführen, über diese Prüfungen Prüfberichte zu erstellen, und die Antragsteller über die Ergebnisse der Prüfungen und allfällige weitere Erfordernisse umgehend in Kenntnis zu setzen.

(2) Für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 4 hat die zuständige Behörde auf Antrag festzustellen, ob das Luftfahrtgerät dem technischen Standard der JTSO bzw. ETSO oder einem gleichwertigen international angewandten Standard entspricht. Über diese Prüfungen sind Prüfberichte zu erstellen und die Antragsteller über die Ergebnisse der Prüfungen und allfällige weitere Erfordernisse umgehend in Kenntnis zu setzen.

(3) Die Prüfberichte haben zu enthalten:

1. das Datum der Antragstellung,
2. die Bezeichnung der geprüften Gegenstände mit Angabe der technischen Daten und der Feststellung, ob die Lufttüchtigkeit gegeben erscheint, insbesondere durch
 - a) die Feststellung, welchen Luftfahrzeugarten die geprüften Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Motoren zuzuordnen sind und für welche Einsatz- und Navigationsarten sie auf Grund der Typen- und Konstruktionsmerkmale, ihrer Ausrüstung sowie ihres Betriebsverhaltens am Boden und im Fluge als lufttüchtig anzusehen sind;
 - b) die Feststellung über das Vorhandensein der zum sicheren Betrieb erforderlichen Mindestausrüstung einschließlich der Funk- und Funknavigationsgeräte, der zur Bedienung erforderlichen Beschriftungen, Hinweisschilder, Anzeige- und Warnungstafeln;
 - c) die Feststellung über die ordnungsgemäße Anbringung des Kennzeichens und des Erkennungsschildes, der Farben der Republik Österreich sowie sonstiger Beschriftungen und Bemalungen;
 - d) Angaben, inwieweit die festgestellten Betriebsgrenzen den Sicherheitserfordernissen entsprechen und in welchem Umfang diese in den Betriebsanweisungen für das geprüfte Luftfahrzeug Aufnahme finden müssen;
 - e) Angaben über die zugehörigen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen,
3. das Datum des Beginnes und das Datum des Abschlusses der einzelnen Prüfungen und deren Ergebnisse.

(4) Prüfberichte müssen mit durchlaufenden Seitenzahlen versehen sein. Die Eintragungen in den Prüfberichten haben mit schwer löschbarer Schrift zu erfolgen. Unrichtige Eintragungen sind so durchzustreichen, dass sie lesbar bleiben. Keine Eintragung darf unsichtbar oder unlesbar gemacht werden.

(5) Bei der Feststellung der Lufttüchtigkeit können auch Beweise, die bei anderer Gelegenheit insbesondere von der zuständigen Behörde oder von einer anderen Behörde (zB von einer ausländischen Luftfahrtbehörde) oder von einer von dieser anerkannten Stelle oder vom Hersteller oder vom Inhaber der Musterzulassung erhoben wurden, wie Bauurkunden, Musterprüfberichte, Stückprüfberichte, Prüfungszeugnisse über Werkstoffe, Lärmmessungen, Angaben über die Bauausführung, den Schweißer, die zerstörungsfreie Werkstoffprüfung, den Bauzustand und das Betriebsverhalten am Boden und im Fluge, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Prüfscheine, Instandhaltungshandbücher, Prüfungszeugnisse, Instandhaltungsbescheinigungen, Musterkennblätter und dergleichen herangezogen werden. Diese Beweise sind der zuständigen Behörde in deutscher oder englischer Sprache vorzulegen.

(6) Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit sind von der zuständigen Behörde mittels Lufttüchtigkeitshinweisen in luftfahrtüblicher Weise und, soweit dies tunlich erscheint, auf elektronischem Weg vorzuschreiben bzw. kundzumachen.

Musterprüfungen

§ 32. (1) Für ein Luftfahrzeug ist bei der zuständigen Behörde von einem gemäß § 53 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligten Entwicklungsbetrieb zur Feststellung der Lufttüchtigkeit die Durchführung einer Musterprüfung zu beantragen, wenn es nicht nachweislich einem bereits mustergeprüften Ursprungsmuster nachgebaut worden ist. Die Musterprüfung hat erforderlichenfalls eine Erprobung sowie auch eine Prüfung aller Bestandteile zu umfassen.

(2) Für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 3 ist von einem gemäß § 53 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligten Entwicklungsbetrieb zur Feststellung der Betriebstüchtigkeit bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Musterprüfung zu beantragen, wenn es nicht nachweislich einem bereits mustergeprüften Ursprungsmuster nachgebaut worden ist. Bei dieser Musterprüfung ist festzustellen, ob es allgemein oder nur im Zusammenhang mit bestimmten Arten oder Typen von Luftfahrzeugen betriebstüchtig ist.

(3) Für Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 4 ist von einem gemäß § 53 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligten Herstellungsbetrieb zur Feststellung der Betriebstüchtigkeit bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Prüfung zu beantragen, ob das Luftfahrtgerät dem technischen Standard der JTSA bzw. ETSO oder einem gleichwertigen international angewandten Standard entspricht.

(4) Anträge gemäß Abs. 6 und 7 für Flugzeuge gemäß CS 25/JAR 25/FAR 25 und für Hubschrauber gemäß CS 29/JAR 29/FAR 29 gelten für eine Dauer von fünf Jahren, sonstige Anträge gemäß den Abs. 2, 3, 6 und 7 gelten für eine Dauer von drei Jahren. Die zuständige Behörde kann einer längeren Zeitspanne zustimmen, wenn nachgewiesen wird, dass dies für die Konstruktion, Entwicklung und Erprobung notwendig ist. Nach Ablauf der jeweiligen Frist ist ein neuer Antrag auf Durchführung einer Musterprüfung zu stellen.

(5) Zur Feststellung der Lufttüchtigkeit eines nicht nach international anerkannten Bauvorschriften hergestellten Luftfahrzeuges (insbesondere Amateurbau-Luftfahrzeug, unbemanntes Luftfahrzeug, Ultraleichtluftfahrzeug) ist bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer eingeschränkten Musterprüfung zu beantragen. Bei Amateurbau-Luftfahrzeugen können die Auflagen und die Aufstellung, welche Bauurkunden und Nachweise für die Durchführung der eingeschränkten Musterprüfung erforderlich sind, im Rahmen der Baubewilligung (§ 37 Abs. 7) vorgeschrieben werden.

(6) Der gemäß § 53 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligte Entwicklungsbetrieb des Ursprungsmusters bzw. der Inhaber der Musterzulassung hat einen Antrag auf ergänzende Musterprüfung zu stellen, wenn durch Bauabweichungen ein mustergeprüftes Muster in Type (Bau- und Konstruktionsmerkmale), Art, Verwendungszweck, Festigkeit, Leistung, Betriebseigenschaften oder Lärm wesentlich geändert wird.

(7) Der über die Bauurkunden Verfügungsberechtigte hat bei der zuständigen Behörde eine Zusatzmusterprüfung zu beantragen, wenn eine große Änderung an einem mustergeprüften Muster nicht vom Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung selbst vorgenommen werden soll. Eine große Änderung ist insbesondere eine Änderung, die einen wesentlichen Einfluss auf die Masse, Schwerpunktlage, Strukturfestigkeit, Zuverlässigkeit, Betriebseigenschaften, Lärm oder Einflüsse auf die Lufttüchtigkeit oder Betriebstüchtigkeit haben kann bzw. zu genehmigende Betriebsunterlagen betrifft.

(8) Der gemäß § 53 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligte Entwicklungsbetrieb bzw. der Inhaber der Musterzulassung hat einen neuerlichen Antrag auf Musterprüfung zu stellen, wenn:

1. die Abweichung zum Ursprungsmuster in der Entwicklung, Konfiguration, Leistung, Leistungseinschränkung und Drehzahlbeschränkung für den Motor oder die Masse so groß ist, dass eine neuerliche umfangreiche Nachweisführung mit den anzuwendenden Vorschriften erforderlich wird, oder
2. bei Luftfahrzeugen eine Änderung in der Anzahl der Motoren oder Rotoren oder Anwendung eines anderen Antriebsprinzips oder Betriebsprinzips erfolgt, oder
3. beim Motor eine Änderung des Betriebsprinzips erfolgt, oder
4. bei Propellern eine Änderung der Anzahl der Blätter oder des Betriebsprinzips für die Blattverstellung erfolgt.

(9) Für kleine Änderungen an einem mustergeprüften Muster ist, wenn diese nicht von einem gemäß § 53 Abs. 2 bewilligten Entwicklungsbetrieb oder im Falle von Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 4 nicht vom Inhaber der ETSO- bzw. JTSA-Berechtigung durchgeführt wurden, bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung zu beantragen.

(10) Bei der Musterprüfung ist der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass das zu prüfende Luftfahrzeug oder Luftfahrtgerät den am Tage der Antragstellung anwendbaren Bauvorschriften und

technischen Anforderungen sowie den Lärmzulässigkeitsanforderungen gemäß der ZLZV 2005 genügt. Soweit die JAA entsprechende Vorschriften festgelegt haben, sind diese anzuwenden. Teilweise Ausnahmen bzw. Sonderbestimmungen von den anwendbaren Vorschriften können in begründeten Fällen gewährt werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Für die Festlegung der anzuwendenden Vorschriften bei ergänzenden Musterprüfungen und Zusatzmusterprüfungen ist das Datum der Antragstellung für die Musterprüfung des Grundmusters ausschlaggebend. Die zuständige Behörde kann in diesen Fällen aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt zusätzliche Bedingungen auf Grund der zum Zeitpunkt der Antragstellung anzuwendenden Vorschriften festlegen.

(11) Nach Vorlage der Bauurkunden (§ 33) hat die zuständige Behörde festzustellen, ob diese zur Herstellung des Musters geeignet sind und ob mit der Herstellung des Musters begonnen werden kann. Hierbei ist festzulegen, welche Prüfungen während der Herstellung durchzuführen sind. Bei der Musterprüfung können Luftfahrzeuge mit Einverständnis des Luftfahrzeughalters zerlegt oder beschädigt werden, sofern dies zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist. Vor der Durchführung von Boden- und Flugtests hat die zuständige Behörde oder ein von dieser beauftragter entsprechend qualifizierter Betrieb festzustellen, dass das zu prüfende Baumuster den festgelegten Bauurkunden entspricht (Übereinstimmungserklärung/Statement of Conformity).

(12) Ist das Muster mit veränderlichen oder austauschbaren Bestandteilen ausgestattet, durch welche die Art, der Verwendungszweck, die Festigkeit, die Leistung oder die Betriebseigenschaften wahlweise verändert werden können, ist die Musterprüfung auf alle Wandlungsformen und Rüstzustände auszudehnen.

(13) Bei Bauabweichungen im Sinne des Abs. 7 hat der Antragsteller sicherzustellen, dass die erforderlichen Nachweise entweder aus eigener Entwicklung stammen oder infolge einer Vereinbarung mit dem Inhaber der Musterzulassung zur Verfügung stehen.

(14) Bei der Musterprüfung von Erzeugnissen ausländischer Herkunft kann vom Inhaber der Musterzulassung oder der eingeschränkten Musterzulassung ein Bevollmächtigter namhaft gemacht werden. Bevollmächtigte sind physische oder juristische Personen, die sich fachtechnisch oder mit dem Vertrieb von im Ausland hergestellten Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät befassen und sich verpflichten, die Betreuung im Sinne der Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt durchzuführen.

(15) Soweit die JAA entsprechende Verfahren für die gemeinsame Durchführung der Musterzulassung festgelegt haben, kann vom gemäß § 53 Abs. 2 bewilligten Entwicklungsbetrieb beantragt werden, dass diese anzuwenden sind (JAA-Musterzulassung).

(16) Bei einer vom über die Bauurkunden Verfügungsberechtigten beantragten Änderung am Einzelstück ist der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass das Luftfahrzeug oder Luftfahrtgerät nach Durchführung der beantragten Änderung den am Tage der Antragstellung gültigen, international angewandten Bauvorschriften und technischen Anforderungen sowie den Lärmzulässigkeitsanforderungen gemäß der ZLZV 2005 genügt. Teilweise Ausnahmen von der Anwendung der international angewandten Vorschriften können in begründeten Fällen gewährt werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet ist. Weiters kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden, dass die Genehmigung der Änderungen am Einzelstück im Rahmen der Nachprüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 2 erteilt wird.

Bauurkunden

§ 33. (1) Bauurkunden im Sinne dieser Verordnung sind die für die Herstellung des Musters und für die Inbetriebnahme erforderlichen Unterlagen, wie

1. Bau- und Schaltpläne sowie Stück- und Ausrüstungsliste;
2. Berechnungsgrundlagen oder Angaben über empirische Methoden hinsichtlich der Aerodynamik, der Stabilität, der Leistung, der Statik und Festigkeit sowie der Massen- und Schwerpunktsbestimmung;
3. Angaben über die verwendeten Werkstoffe;
4. Angaben über die Bauausführung, die dabei angewendeten Arbeitsverfahren, allenfalls Versuchsberichte von Bruch- und Belastungsproben;
5. Angaben über das Erprobungsprogramm hinsichtlich des Betriebsverhaltens am Boden und im Fluge sowie über die erzielten Ergebnisse;
6. Angaben über die Befähigung der Schweißer und die Art der zerstörungsfreien Prüfung;
7. Massenangaben (insbesondere Leermasse, höchstzulässige Abflugmasse, Landehöchstmasse) und Angaben über den Schwerpunktbereich;

8. Betriebsanweisungen (insbesondere mit Angaben über Leistungs- und Betriebsgrenzen, Betriebsmittel, Mindestbesatzung, Mindestausrüstung und Ladepläne);
9. Instandhaltungsanweisungen (§ 48 Abs. 1);
10. Prüfberichte und Musterkennblätter ausländischer Herkunft.

(2) Die Antragsteller sind verpflichtet, die für die Musterprüfung erforderlichen Bauurkunden den zuständigen Behörden kostenlos in deutscher oder englischer Sprache zur Verfügung zu stellen. Sie sind weiters verpflichtet, die zuständigen Behörden sowie alle ihnen bekannten Halter von Luftfahrzeugen des betreffenden Musters über alle Änderungen und Ergänzungen der Bauurkunden in geeigneter Weise in Kenntnis zu setzen.

(3) Bei Bauurkunden von Experimental- oder Amateurbau- Luftfahrzeugen, von Ultraleichtluftfahrzeugen oder von Einzelstücken kann die zuständige Behörde auf einzelne Unterlagen verzichten, wenn die vorgelegten Urkunden und Nachweise sowie die Ergebnisse praktischer Versuche ein gleiches Maß an Sicherheit gewährleisten. Bauurkunden und Nachweise von baugleichen Luftfahrzeugen, für die von der zuständigen Behörde ein Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, können gemäß § 31 Abs. 5 als Beweis anerkannt werden.

Musterprüfberichte

§ 34. (1) Prüfberichte über Musterprüfungen haben unter Beachtung der im § 31 Abs. 3 bis 5 bezeichneten Grundsätze zu enthalten:

1. ein Verzeichnis der vorliegenden Bauurkunden;
2. jene Vorschriften, nach denen die Musterprüfung erfolgt ist;
3. die Feststellung, inwieweit die Bauurkunden nach dem jeweiligen Stand der Technik für die beabsichtigte Verwendung ausreichend und geeignet erscheinen;
4. Angaben darüber, ob
 - a) die Musterausführung in ihren Abmessungen und Gewichten mit der Genauigkeit einer ordnungsgemäßen Fertigung den Bauplänen entspricht,
 - b) die verarbeiteten Werkstoffe in ihrer Beschaffenheit und Festigkeit den Werkstofflisten entsprechen,
 - c) die in den Stücklisten vorgesehenen Bauteile sowie die Ausrüstung für die beantragte Verwendung vollständig und betriebstüchtig sind,
 - d) die Herstellung und der Zusammenbau sachgemäß und allenfalls mit den entsprechenden Vorrichtungen erfolgt ist;
5. ein Verzeichnis jener verwendeten Bauteile und Ausrüstungsgegenstände, deren ordnungsgemäße Fertigung für die Lufttüchtigkeit von wesentlicher Bedeutung ist;
6. die Bezeichnung jener Bauteile und Ausrüstungsteile, deren ordnungsgemäße Fertigung durch besondere Prüfungen während der Baudurchführung nachzuweisen ist (Bauteile, die zB nur in bestimmten Unternehmen hergestellt werden dürfen);
7. die Feststellung, dass die Musterprüfung soweit fortgeschritten ist, dass eine sichere Durchführung der beabsichtigten praktischen Erprobung - gegebenenfalls im Fluge - gewährleistet ist;
8. die Festlegung des Erprobungsumfanges (Erprobungsprogramme über Prüfläufe, Prüflüge und Prüfabwürfe usw.), welcher unter Berücksichtigung der Bauart und der in Aussicht genommenen Verwendung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist;
9. jene Bedingungen, Auflagen und Befristungen der gemäß § 42 auszustellenden Erprobungsbewilligung, unter welchen die Durchführung der vorgesehenen Erprobung im Fluge als verkehrssicher anzusehen ist, wobei auf allfällige, während der Erprobung zu erwartende Veränderungen am gesamten Bauzustand und das Materialverhalten einzelner Teile oder der Ausrüstung Bedacht zu nehmen ist;
10. nach Beendigung der in Z 8 genannten und gemäß Z 9 durchgeführten Erprobungsprogramme die Feststellung, ob bzw. mit welchen Einschränkungen (§ 30 Abs. 3 und 4) die Lufttüchtigkeit beurkundet werden kann oder aus welchen Gründen die Durchführung weiterer Erprobungen erforderlich ist;
11. die Beurteilung, ob das Muster zum Nachbau von Stückausführungen geeignet erscheint, welche Bauurkunden heranzuziehen sind und welche Voraussetzungen für die Lufttüchtigkeit von Bedeutung sein können;
12. gegebenenfalls Angaben über die zur Vermeidung übermäßigen Lärmes erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen;

13. die Feststellung, ob die Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen ausreichend vorhanden sind;
14. den Entwurf eines Musterkennblattes.

(2) Spätere Änderungen des Baumusters, welche zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlich werden (zwingend vorzuschreibende Änderungen), sind von der zuständigen Behörde mittels Lufttüchtigkeitsanweisungen in luftfahrtüblicher Weise vorzuschreiben bzw. zu veröffentlichen und, soweit dies tunlich erscheint, auf elektronischem Weg kundzumachen. Von solchen Anweisungen kann Abstand genommen werden, wenn feststeht, dass die betroffenen Luftfahrzeughalter die erforderlichen Maßnahmen bereits selbst veranlasst haben.

Musterzulassungsschein, Musterkennblatt

§ 35. (1) Zum Abschluss der Musterprüfung von Luftfahrzeugen, ausgenommen Amateurbauluftfahrzeuge, und der Musterprüfung von Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 und 3 ist von der zuständigen Behörde ein Musterzulassungsschein nach dem Muster 16 der Anlage A sowie ein Musterkennblatt zu erstellen. Damit wird bescheinigt, dass das Luftfahrzeug oder Luftfahrtgerät den Bestimmungen des § 32 Abs. 10 entspricht. Das Musterkennblatt hat die wesentlichen technischen, betrieblichen und lärmrelevanten Daten des geprüften Luftfahrzeuges bzw. Luftfahrtgerätes zu enthalten. Insbesondere sind Angaben über die Verwendung und die Betriebsgrenzen sowie Hinweise auf die geltenden Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen aufzunehmen.

(2) Zum Abschluss der Musterprüfung von Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 2 und 4 ist von der zuständigen Behörde zu bescheinigen, dass es einem international angewandten technischen Standard entspricht.

(3) Die zuständige Behörde hat Angaben über die in Österreich geltenden Musterkenndaten und über deren Bezugsmöglichkeit den mit der Nachprüfung Betrauten zur Verfügung zu stellen. Soweit Musterkenndaten nur bei der zuständigen Behörde aufliegen, hat die zuständige Behörde diese gegen Ersatz der Unkosten zur Verfügung zu stellen.

Anerkennung von Musterprüfungen

§ 36. (1) Ausländische Musterprüfungen (§ 32 Abs. 1 bis 3, 6 und 7) sind von der zuständigen Behörde auf Antrag des über die Musterunterlagen Verfügungsberechtigten anzuerkennen und es ist ein Musteranerkennungsschein nach dem Muster 14 der Anlage A auszustellen, wenn

1. sie nach international angewandten Vorschriften durchgeführt worden sind, welche zumindest den in dieser Verordnung gestellten Anforderungen entsprechen, und
2. die erforderlichen Bauurkunden und Musterprüfberichte vom Antragsteller beigebracht wurden und
3. österreichische Musterprüfungen in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen anerkannt werden.

Soweit die JAA entsprechende Verfahren für die gemeinsame Durchführung der Musteranerkennung festgelegt haben, kann beantragt werden, dass diese anzuwenden sind. Die Ziffer 3 ist nicht anzuwenden, wenn der betreffende Staat Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist.

(2) Die Voraussetzungen des Abs. 1 gelten als erfüllt, wenn das Produkt entsprechend einem Zertifizierungs- oder Validierungsverfahren der JAA musterzertifiziert wurde.

(3) § 36 ist soweit nicht anzuwenden, als Österreich einem anderen Staat auf Grund eines Übereinkommens zur Anerkennung von Musterprüfungen verpflichtet ist.

(4) Prüfberichte, Bauurkunden, Musterprüfberichte und Musterkennblätter sind der zuständigen Behörde in deutscher oder englischer Sprache kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Stückprüfungen

§ 37. (1) Für ein Luftfahrzeug und für ein Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 4 und 6 ist zur Feststellung der Lufttüchtigkeit bzw. Betriebstüchtigkeit bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Stückprüfung zu beantragen, wenn das Luftfahrzeug bzw. Luftfahrtgerät als Stückausführung eines mustergeprüften oder zum Nachbau geeigneten Ursprungsmusters hergestellt wurde. Nach Abschluss der Stückprüfung eines Luftfahrzeuges ist von der zuständigen Behörde ein Lufttüchtigkeitszeugnis bzw. Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis sowie eine Nachprüfungsbescheinigung und, soweit dies gemäß § 2 Abs. 8 erforderlich ist, eine Verwendungsbescheinigung auszustellen. Nach Abschluss der Stückprüfung eines Luftfahrtgerätes gemäß § 5 Z 1 bis 4 und 6 ist eine Bescheinigung gemäß § 30 Abs. 6 auszustellen. Die Bestimmungen des § 30 Abs. 7 und 8 bleiben unberührt.

(2) Für die Stückprüfung von Stückausführungen, welche einem mustergeprüften Ursprungsmuster nachgebaut sind, gelten die Bestimmungen der §§ 32 und 33 sinngemäß.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag die Durchführung der Stückprüfung gemäß Abs. 1 einem gemäß § 53 Abs. 1 genehmigten Herstellungsbetrieb zu übertragen, wenn

1. die Herstellungsverfahren die Musterübereinstimmung gewährleisten und die dabei angewandten Qualitätssicherungsverfahren im entsprechenden technischen Betriebshandbuch geregelt sind, und
2. eine entsprechende Qualitätssicherung vorhanden ist, und
3. eine bewilligungsgemäße, mindestens zweijährige ununterbrochene Tätigkeit als Herstellungsbetrieb nachgewiesen werden kann und die für diese Übertragung erforderliche zusätzliche Ausbildung des Personals gewährleistet ist, und
4. das für diese Tätigkeit qualifizierte und verlässliche (§ 32 LFG sinngemäß) Personal sowie die notwendigen technischen Einrichtungen vorhanden sind, und
5. eine Versicherung mit den entsprechenden Deckungssummen für Regressansprüche des Bundes auf Grund des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949 idF BGBl. I Nr. 194/1999, nachgewiesen wird.

(4) In der Bewilligung gemäß Abs. 3 ist festzulegen, für welche Arten und Baumuster von Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 4 und 6 diese erteilt wird und welche Personen die Stückprüfung durchführen dürfen. Sie ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten und im Hinblick auf die technische Entwicklung erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder gegen eine Verpflichtung gemäß dieser Verordnung verstoßen worden ist.

(5) Stückprüfberichte, die auf Grund einer Ermächtigung gemäß Abs. 3 erfolgen, müssen das Ausstellungsdatum, die Bezeichnung des ermächtigten Betriebes sowie den leserlichen Namen und die Unterschrift der Prüfperson enthalten.

(6) Im Falle der Herstellung eines Luftfahrzeuges bzw. eines Luftfahrtgerätes gemäß § 5 Z 1 bis 4 und 6 durch einen gemäß § 53 Abs. 2 genehmigten Herstellungsbetrieb entfällt gemäß den Bestimmungen der JAR-21 bzw. des Teiles 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 das Erfordernis der Durchführung der Stückprüfung gemäß Abs. 1.

(7) Vor der Herstellung eines Luftfahrzeuges im Amateurbau ist vom Amateurbauer unter Vorlage von geeigneten Unterlagen bei der zuständigen Behörde die Erteilung einer Baubewilligung zu beantragen. Diese Bewilligung ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Diese Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Stückprüfberichte

§ 38. Stückprüfberichte haben unter sinngemäßer Anwendung des § 31 Abs. 3 bis 5 zu enthalten:

1. Angaben über die für die Herstellung der Stückausführung maßgebenden Bauurkunden (zB Liste der Herstellungsverfahren, gültige Zeichnungsliste);
2. Angaben über zusätzlich durchgeführte Änderungen (Bauausführung, Werkstoffe, Herstellungsverfahren etc.), deren Genehmigung gemäß § 32 Abs. 6, und über die zur Vermeidung übermäßigen Lärms erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen;
3. eine Erklärung des Herstellers, ob und inwieweit die geprüfte Stückausführung mit dem Ursprungsmuster übereinstimmt, insbesondere ob
 - a) die Stückausführung in ihren Abmessungen und Massen den Fertigungsvorgaben entspricht, und
 - b) die verarbeiteten Werkstoffe in ihrer Beschaffenheit und Festigkeit dem Muster entsprechen, und
 - c) die in den Stücklisten angeführten Bauteile entsprechend gekennzeichnet sind,
 - d) die für die vorgesehene Einsatz- und Navigationsart eingebaute Ausrüstung vollständig und betriebstüchtig ist,
 - e) der Zusammenbau sachgemäß und erforderlichenfalls mit den entsprechenden Vorrichtungen erfolgt ist, und
 - f) die Erfordernisse gemäß den §§ 12 bis 28 erfüllt sind;

4. die Feststellung, dass die Stückprüfung im Wesentlichen abgeschlossen ist und mit der praktischen Überprüfung, gegebenenfalls im Fluge, begonnen werden kann;
5. einen Bericht über das musterkonforme Betriebsverhalten des zu prüfenden Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes sowie die ordnungsgemäße Funktion der erforderlichen Ausrüstung für die vorgesehenen Einsatz- und Navigationsarten (zB Prüfflugberichte, Funktionstestbericht).

Anerkennung von Stückprüfungen

§ 39. (1) Ausländische Stückprüfungen sind von der zuständigen Behörde auf Antrag anzuerkennen und ein Lufttüchtigkeitszeugnis sowie eine Nachprüfungsbescheinigung und eine Verwendungsbescheinigung bzw. ein Prüfschein auszustellen, wenn

1. vom Baumuster die Musterprüfung anerkannt wurde, und
2. sie nach international angewandten Verfahren durchgeführt worden sind, die zumindest den gemäß dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprechen, und
3. die erforderlichen stückbezogenen Herstellungsunterlagen und Stückprüfberichte (§ 38) vom Antragsteller beigebracht werden, und
4. österreichische Stückprüfungen in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen anerkannt werden, und
5. ein Exportlufttüchtigkeitszeugnis vorgelegt worden ist, dessen Ausstellung zum Zeitpunkt der Vorstellung des Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes gemäß § 5 Z 1 und 3 bei der zuständigen Behörde nicht länger als 60 Tage zurückliegt, und
6. eine Bescheinigung der ausländischen Luftfahrtbehörde vorliegt, in welcher bestätigt wird, dass die gemäß dieser Verordnung für die vorgesehenen Einsatz- und Navigationsarten erforderliche Ausrüstung ordnungsgemäß eingebaut und betriebstüchtig ist, und
7. eine Bescheinigung der ausländischen Luftfahrtbehörde vorliegt, in welcher bestätigt wird, dass die Erfordernisse gemäß den §§ 12 bis 28 erfüllt sind.

Die Ziffer 4 ist nicht anzuwenden, wenn der betreffende Staat Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist.

(2) Die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 2 gelten als erfüllt, wenn die stückbezogenen Herstellungsunterlagen gemäß den von den JAA festgelegten Herstellungsbetriebsverfahren erstellt wurden und der Betrieb zu diesem Zeitpunkt im Sinne des § 53 Abs. 2 genehmigt war.

(3) Ist eine der Voraussetzungen des Abs. 1 nicht erfüllt, ist bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Stückprüfung und gegebenenfalls die Durchführung einer Einfuhr- oder Verwendungsnachprüfung zu beantragen. Diese kann vereinfacht durchgeführt werden, wenn die Type des Luftfahrzeuges bzw. Luftfahrtgerätes nach international angewandten Bauvorschriften mustergeprüft und ein Exportlufttüchtigkeitszeugnis vorgelegt worden ist, dessen Ausstellung zum Zeitpunkt der Vorstellung des Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes gemäß § 5 Z 1 und 3 bei der zuständigen Behörde nicht länger als 60 Tage zurückliegt.

(4) Stückbezogene Bauurkunden und Stückprüfberichte sind der zuständigen Behörde in deutscher oder englischer Sprache kostenlos vorzulegen.

(5) § 39 ist insoweit nicht anzuwenden, als Österreich einem anderen Staat auf Grund eines Übereinkommens zur Anerkennung von Stückprüfungen verpflichtet ist.

Nachprüfungen

§ 40. (1) Für ein Luftfahrzeug ist zur Feststellung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit vom Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Nachprüfung zu beantragen:

1. nach Durchführung von Instandsetzungs- oder Überholungsarbeiten (Instandsetzungs/Überholungsnachprüfung), welche
 - a) nicht in einem Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wurden, ausgenommen geringfügige Instandsetzungen im Zuge von Wartungen (zB Arbeiten an untergeordneten Strukturen oder ohne besondere Hilfsmittel), oder
 - b) von einem Instandhaltungs- oder Herstellungsbetrieb mit entsprechender Instandhaltungsbewilligung (§§ 51 bis 53) ausgeführt wurden und diese Instandsetzungsarbeiten nicht in den anerkannten baumusterspezifischen Instandhaltungsanweisungen gemäß § 48 Abs. 1 enthalten sind oder nicht entsprechend allgemein gültigen Instandsetzungsanweisungen durchgeführt wurden. Nach Instandsetzungsarbeiten, welche umfangreiche Reparaturen an Primärbauteilen erforderten, ist jedenfalls eine Nachprüfung von der zuständigen Behörde durchzuführen; oder

2. nach Durchführung von Änderungen am Einzelstück, wenn dies von der zuständigen Behörde in einer Prüfung gemäß § 32 Abs. 16 vorgeschrieben wurde (Änderungsnachprüfung); oder
3. sofern die ordnungsgemäße Durchführung von Instandhaltungsarbeiten während der bisherigen Verwendung, insbesondere im Zeitraum seit der letzten Prüfung (Stückprüfung oder Nachprüfung), nicht nachgewiesen werden kann bzw. die Frist zur Durchführung der periodischen Nachprüfung überschritten worden ist (Wiederverwendungsnachprüfung); oder
4. in periodischen Abständen (periodische Nachprüfung) von jeweils 24 Monaten ab dem Datum der Stückprüfung oder der Einfuhrnachprüfung oder der letzten periodischen Nachprüfung (Nachprüfreferenzdatum). Aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt können von der zuständigen Behörde mit Bescheid kürzere Abstände für die periodische Nachprüfung festgelegt werden. Die Nachprüfung kann ohne Wirkung auf den Termin der jeweils folgenden periodischen Nachprüfung in einem Zeitraum von drei Monaten vor bis spätestens 3 Monaten nach dem durch das Referenzdatum bestimmten Zeitpunkt erfolgen. Die Nachprüfung kann auch vor den oben genannten Zeiträumen durchgeführt werden. In diesem Fall wird das Referenzdatum jeweils neu festgelegt. In die Nachprüfungsbescheinigung ist das Datum für die Durchführung der nächsten periodischen Nachprüfung einzutragen. Wird die Nachprüfung nicht innerhalb der oben angegebenen Zeiträume durchgeführt, ist die Z 3 anzuwenden. § 3 Abs. 4 bleibt unberührt; oder
5. wenn andere als in den Z 1 bis 4 bezeichnete Umstände die Annahme rechtfertigen, dass die Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben ist (Sondernachprüfung); oder
6. wenn die Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses für die Ausfuhr beantragt wurde (Ausfuhrnachprüfung); oder
7. zur erstmaligen Bescheinigung bzw. bei Änderung der zulässigen Einsatz- oder Navigationsart (Verwendungsnachprüfung); oder
8. wenn die Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses anlässlich der Einfuhr beantragt wurde (Einfuhrnachprüfung).

Im Falle der Z 4 kann der Luftfahrzeughalter die Nachprüfung auch von einem gemäß Abs. 4 ermächtigten Betrieb durchführen lassen.

(2) Die Feststellung des Weiterbestandes der Betriebstüchtigkeit von Luftfahrtgerät hat vor seinem Einbau oder seiner Verwendung durch Vorlage einer Bescheinigung gemäß § 30 Abs. 6 bis 9 oder im eingebauten Zustand mit der Nachprüfung des Luftfahrzeuges zu erfolgen.

(3) Die Nachprüfung hat sich auf eine stichprobenartige Prüfung zu beschränken, wenn nach Vorlage entsprechender Nachweise (§ 31 Abs. 5 und § 55) keine Bedenken gegen den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit bestehen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 5 die Zuständigkeit für die Durchführung der Nachprüfung gemäß Abs. 1 Z 4

1. für Flugzeuge oder Hubschrauber, die gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen, an einen gemäß § 52 Abs. 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb, oder
2. für alle anderen Flugzeuge und Hubschrauber sowie für Motorsegler, Segelflugzeuge, Freiballone und Ultraleichtluftfahrzeuge an einen gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb, oder
3. für Amateurbau-Luftfahrzeuge an den Betrieb, der die Herstellung überwacht (§ 53 Abs. 6), oder an einen gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb,

zu übertragen. Nach Durchführung einer Nachprüfung für Luftfahrzeuge gemäß Z 1 und Z 2 hat der ermächtigte Betrieb eine Durchschrift oder Kopie der Nachprüfungsbescheinigung der für ihn gemäß § 79 Abs. 1 zuständigen Aufsichtsbehörde spätestens bis zum Ende des Folgemonates zu übermitteln. Die Nachprüfbescheinigungen haben das Ausstellungsdatum, die Bezeichnung des ermächtigten Betriebes sowie eine Stampiglie nach dem Muster 17 der Anlage A und die Unterschrift der Prüfperson zu enthalten.

(5) Eine Zuständigkeit gemäß Abs. 4 darf nur übertragen werden, wenn

1. das Prüfpersonal
 - a) eine mindestens dreijährige ununterbrochene Tätigkeit als Luftfahrzeugwart I. Klasse oder in vergleichbarer Qualifikation nachweisen kann. Davon hat es zumindest eine zweijährige Tätigkeit in der Qualitätssicherung oder gemäß § 50 Abs. 4 an jenen Luftfahrzeugbaumustern, für die es eingesetzt werden soll, nachzuweisen; und
 - b) eine die Nachprüftätigkeit betreffende Schulung (insbesondere Unterweisung in die Prüfverfahren, in die anzuwendenden Bauvorschriften und in die jeweils für die zivile

- Luftfahrt in Österreich geltenden und die Nachprüftätigkeit betreffenden Rechtsgrundlagen) nachweislich absolviert hat; und
- c) verlässlich (§ 32 LFG sinngemäß) ist,
2. das Nachprüfungsverfahren schriftlich geregelt ist,
 3. die erforderlichen Publikationen vorhanden sind und Verfahren festgelegt wurden, die gewährleisten, dass allenfalls erforderliche Prüfmittel zur Verfügung stehen und die laufende Schulung des Prüfpersonals durchgeführt wird,
 4. eine mindestens zweijährige Tätigkeit als Instandhaltungsbetrieb gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 vorliegt und
 5. eine Versicherung mit den entsprechenden Deckungssummen für Regressansprüche des Bundes auf Grund des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949 idF BGBl. I Nr. 194/1999, nachgewiesen wird.

Die Nachprüfungsübertragung darf nur für jene Luftfahrzeugbaumuster erfolgen, für die dem Unternehmen eine Instandhaltungsbewilligung für Instandhaltungen im Sinne des § 46 Abs. 2 bis 4 erteilt wurde. § 47 Abs. 9 ist sinngemäß anzuwenden.

(6) In der Bewilligung gemäß Abs. 4 ist festzulegen, für welche Arten von Luftfahrzeugen sie erteilt wird und welche Personen die Nachprüfung durchführen dürfen. Sie ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten und im Hinblick auf die technische Entwicklung erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder gegen eine Verpflichtung gemäß dieser Verordnung verstoßen worden ist.

(7) Eine gemäß Abs. 6 nachprüfberechtigte Person darf nicht tätig werden, wenn sie für das zu prüfende Luftfahrzeug im Zeitraum seit der letzten periodischen Nachprüfung als Kontrollwart (§ 50 Abs. 4) tätig war oder eine der zum Zeitpunkt der Nachprüfung letztgültigen Instandhaltungsbescheinigungen ausgestellt hat. Dies gilt nicht für einfache Instandhaltungsarbeiten (zB Sichtkontrollen, Ölwechsel oder Behebung von einfachen Störungen). Wenn die Nachprüfung zugleich mit einer Instandhaltungstätigkeit durchgeführt wird, darf die Instandhaltungsbescheinigung nicht auch durch die nachprüfberechtigte Person ausgestellt werden.

(8) An Luftfahrzeugen, bei denen kein Zweifel an der Lufttüchtigkeit besteht und die aus anderen Gründen als solchen der Instandhaltung in Bauteile zerlegt (wie insbesondere zum Zwecke des Transportes) und wieder zusammengebaut worden sind, ist keine Nachprüfung erforderlich, wenn der Zusammenbau gemäß den luftfahrtbehördlich genehmigten Instandhaltungsanweisungen vom Hersteller oder von einem Unternehmen, das die Voraussetzungen des § 52 Abs. 1 oder 2 erfüllt, durchgeführt worden ist, und dabei keine Beschädigung betriebswichtiger Teile eingetreten ist und keine bauliche oder die Lufttüchtigkeit beeinträchtigende Veränderung vorgenommen worden ist. Weiters ist keine Nachprüfung erforderlich für den An- und Abbau von Teilen vor oder nach Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen, soweit dies ausdrücklich in den luftfahrtbehördlich genehmigten Betriebsanweisungen vorgesehen ist (zB An- und Abbau von Tragflächen von Segelflugzeugen, An- und Abbau sowie Wechsel von Freiballonkörben und Brennern).

Nachprüfberichte

§ 41. (1) In Nachprüfberichten ist unter sinngemäßer Beachtung der im § 31 Abs. 3 bis 5 angeführten Grundsätze festzuhalten:

1. ob und inwieweit der Prüfungsgegenstand dem Muster entspricht
2. ob die vorgeschriebene Mindestausrüstung und die erforderlichen Betriebsunterlagen für die in der Verwendungsbescheinigung eingetragenen Einsatz- und Navigationsarten vorhanden sind;
3. ob die im § 31 Abs. 5 genannten oder andere gleichwertige Beweismittel vorliegen;
4. ob die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten nach den letztgültigen Instandhaltungsanweisungen gemäß § 48 Abs. 1 und entsprechend dieser Verordnung durchgeführt worden sind;
5. ob und welche der vorgeschriebenen Änderungen (§ 46 Abs. 4) am Prüfungsgegenstand ordnungsgemäß durchgeführt worden sind;
6. ob nach Prüfung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit am Boden eine Prüfung des Betriebsverhaltens im Fluge erforderlich ist;
7. warum der Prüfungsgegenstand gegebenenfalls beschädigt werden musste;

8. ob die Funktion und das Betriebsverhalten des Prüfungsgegenstandes sowie seiner Einzelteile für die Feststellung der Lufttüchtigkeit ausreichen.

(2) Weiters sind ein Befundbericht und gegebenenfalls eine Beanstandungsliste zu erstellen, in der alle festgestellten Mängel verzeichnet sind. Für die Behebung dieser Mängel sind Fristen vorzuschreiben. Die Lufttüchtigkeit beeinträchtigende Mängel, welche nicht fristgerecht behoben wurden, sind unverzüglich der gemäß § 45 und gegebenenfalls der gemäß § 43 zuständigen Behörde unter Beifügung der hierfür relevanten Unterlagen zu melden.

(3) Bei stichprobenartigen Nachprüfungen (§ 40 Abs. 3) können sich die Feststellungen auf den Umfang der vorgenommenen Prüfung beschränken.

Erprobungs- und Prüflüge

§ 42. (1) Die Durchführung von Erprobungsflügen ist nur mit Bewilligung (Erprobungsbewilligung/Permit to Fly) der zuständigen Behörde zulässig. Die Bewilligung darf nur ausgestellt werden, wenn bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 32 Abs. 11 eine sichere Durchführung des Fluges gewährleistet ist sowie die erforderlichen Versicherungen vorliegen und hat zu enthalten:

1. die genaue Bezeichnung des zu erprobenden Luftfahrzeuges und die genaue Bezeichnung des mit diesem zu erprobenden Luftfahrtgerätes;
2. Angaben über Namen und Wohnsitz (Sitz) der Luftfahrzeughalter;
3. die Bezeichnung der zu benützenden Erprobungsbereiche;
4. das vorgeschriebene Erprobungsprogramm;
5. Bedingungen, Befristungen und Auflagen unter Bedachtnahme auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und den Zweck der Erprobung.

Die Erprobungsbewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(2) Prüflüge zur Feststellung, ob ein Luftfahrzeug als lufttüchtig anzusehen ist, können insbesondere im Rahmen von Muster-, Stück- und Nachprüfungen mit Sachverständigen oder durch Sachverständige vorgeschrieben werden. Solche Prüflüge gelten nicht als Verwendung im Sinne des § 3.

Änderung der Einsatz- oder Navigationsart

§ 43. Ergibt sich auf Grund einer Nachprüfung gemäß § 40 Abs. 1 oder anderer Tatsachen, dass das Luftfahrzeug für eine in der Verwendungsbescheinigung angeführte Einsatz- oder Navigationsart nicht oder nicht mehr lufttüchtig ist, darf das Luftfahrzeug für diese Einsatz- oder Navigationsart nicht mehr betrieben werden. Das Luftfahrzeug darf für diese Einsatz- oder Navigationsart erst wieder betrieben werden, wenn die Mängel innerhalb der gesetzten Frist behoben worden sind und dies der zuständigen Behörde oder der Beurkundungsstelle nachgewiesen worden ist. Werden die Mängel nicht innerhalb dieser Frist behoben, dann ist vom Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde die Ausstellung einer neuen Verwendungsbescheinigung zu beantragen, oder von der zuständigen Behörde gemäß § 45 vorzugehen. Jede Änderung der Verwendungsbescheinigung für Luftfahrzeuge, die im Rahmen eines Luftbeförderungsunternehmens (§ 102 Abs. 1 LFG) verwendet werden, ist von der zuständigen Behörde dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unverzüglich mitzuteilen.

IV. ZULÄSSIGE VERWENDUNG

Voraussetzungen für die zulässige Verwendung

§ 44. (1) Luftfahrzeuge dürfen erstmalig und in weiterer Folge im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. der Eintragungsschein (Muster 1 der Anlage A),
2. das Lufttüchtigkeitszeugnis (Muster 3 der Anlage A), bzw. das Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis (Muster 6 der Anlage A),
3. die Verwendungsbescheinigung (Muster 9 der Anlage A),
4. die Nachprüfungsbescheinigung (Muster 11 der Anlage A) und
5. gegebenenfalls das Lärmzeugnis (Muster der Anlage A der ZLZV 2005) oder eine Ausnahmegewilligung gemäß der ZLZV 2005 idgF

beim Luftfahrzeughalter gültig vorliegen.

(2) Ist für ein Luftfahrzeug eine Fluggenehmigung (§ 42 bzw. §§ 20 und 132 LFG) erteilt worden, dann darf dieses nur im Rahmen der in der Fluggenehmigung festgelegten Bedingungen, Befristungen und Auflagen verwendet werden.

(3) Weiters darf ein Luftfahrzeug im Fluge oder ein Luftfahrtgerät nur verwendet werden, wenn die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen.

(4) Andere Bestimmungen, die zusätzliche Voraussetzungen für eine zulässige Verwendung im Fluge beinhalten, bleiben unberührt.

(5) Die im Abs. 1 angeführten Beurkundungen sowie die im Abs. 2 genannten Fluggenehmigungen sind bei jeder Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge vom verantwortlichen Piloten an Bord mitzuführen.

Feststellung der mangelnden Voraussetzung für die Verwendung

§ 45. Werden die Voraussetzungen, die zur Ausstellung der im § 30 Abs. 8, § 44 und im § 58 Abs. 3 genannten Beurkundungen geführt haben, nicht oder nicht mehr erfüllt, ist eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge bzw. des synthetischen Flugübungsgerätes nicht zulässig. Wird der Mangel nicht innerhalb der von der Beurkundungsbehörde bzw. Beurkundungsstelle festgesetzten, einen Monat nicht unterschreitenden Frist behoben, hat die zuständige Behörde mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, dass das Luftfahrzeug bzw. das synthetische Flugübungsgerät nicht mehr verwendet werden darf. Gleichzeitig ist die Rückgabe der im § 30 Abs. 8, § 44 bzw. § 58 Abs. 3 genannten Urkunden vorzuschreiben.

V. INSTANDHALTUNG

Begriffe

§ 46. (1) Unter Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät im Sinne dieser Verordnung sind alle zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit für die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Bau- und Betriebszustandes erforderlichen Arbeiten zu verstehen. Die Instandhaltung umfasst eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen: Wartung, Instandsetzung, Änderung, Austausch, Überholung, Inspektion oder Störungsbehebung.

(2) Die Wartung (line maintenance) ist nach den Wartungsanweisungen durchzuführen und umfasst, sofern hiezu die Qualifikationen eines Luftfahrzeugwartes ausreichen und keine besonderen Hilfsmittel erforderlich sind:

1. die Pflege und Kontrolle des Flugwerkes, des Motors und der Ausrüstung;
2. die Behebung die Lufttüchtigkeit nicht beeinträchtigender Mängel am Flugwerk, am Motor oder an der Ausrüstung;
3. den Ein- und Ausbau von Bau- und Bestandteilen des Flugwerkes, des Motors und der Ausrüstung;
4. einfache Änderungen des Flugwerkes, des Motors und der Ausrüstung.

(3) Die Instandsetzung ist nach den Instandsetzungsanweisungen durchzuführen und umfasst:

1. die über die Wartung hinausgehenden Arbeiten am Flugwerk, am Motor und an der Ausrüstung, welche der Pflege und Kontrolle oder der Behebung von Mängeln dienen, sofern hiezu besondere Qualifikationen (Luftfahrzeugwartschein I. Klasse) oder besondere Hilfsmittel erforderlich sind;
2. den Ein- und Ausbau von Bau- und Bestandteilen des Flugwerkes, des Motors und der Ausrüstung, soweit es sich nicht um einen Ein- und Ausbau im Sinne des Abs. 2 Z 3 handelt.

(4) Jede Änderung ist nach den genehmigten Änderungsanweisungen durchzuführen und umfasst alle Arbeiten am Flugwerk, am Motor und an der Ausrüstung, durch welche eine bestimmte Type in ihren Bau- oder Konstruktionsmerkmalen geändert oder ergänzt wird (Modifikation). Wesentliche Änderungen sind jene, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Struktur, die Steuerung oder die Bedienung sowie auf die Funktion der Systeme eines Luftfahrzeuges haben.

(5) Die Überholung ist nach den Instandhaltungsanweisungen durchzuführen und umfasst die Inspektion sowie den Austausch von Bauteilen zur Verlängerung der Nutzungsdauer eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes.

(6) Die Inspektion ist die Feststellung und Beurteilung des Zustandes eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes.

(7) Pflege- und Kontrollarbeiten, für welche die Qualifikation eines Luftfahrzeugwartes nicht erforderlich ist, wie Versorgung mit Betriebsstoffen, Überprüfung von Betriebsdrücken, Reinigung, Vorflugkontrollen und dergleichen, fallen nicht unter den Begriff Instandhaltung. Sie können von Personen durchgeführt werden, denen auf Grund ihrer Ausbildung solche Arbeiten geläufig sind (insbesondere als Pilot oder auf Grund einer besonderen Einweisung).

(8) In Bezug auf die Instandhaltung sind Luftfahrzeuge einfacher Bauart:

1. sehr leichte Flugzeuge (JAR-VLA, CS-VLA) oder sehr leichte Hubschrauber (CS-VLR), Segelflugzeuge, eigenstartfähige Motorsegler, Freiballone, Ultraleichtluftfahrzeuge sowie
2. andere Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 2 730 kg, die folgenden Vorgaben entsprechen:
 - a) Einmotorigkeit mit höchstens 186 kW (250 PS) Startleistung,
 - b) keine Druckkabine,
 - c) kein Einziehfahrwerk.

Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

§ 47. (1) Ein Luftfahrzeug darf nur verwendet werden, wenn die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten, welche vom Luftfahrzeughalter zu veranlassen sind, ordnungsgemäß abgeschlossen sind. Alle Instandhaltungsarbeiten sind entsprechend dem genehmigten Instandhaltungsprogramm (§ 48 Abs. 2) auszuführen.

(2) Die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und deren Bau- und Bestandteilen, die

1. gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen, ist
 - a) für Flugzeuge, Hubschrauber und Luftschiffe von einem gemäß § 52 Abs. 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen,
 - b) für eigenstartfähige Motorsegler von einem gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen,
 - c) für Freiballone, Ultraleichtluftfahrzeuge, unbemannte Luftfahrzeuge und Segelflugzeuge von einem gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von einem gemäß § 51 Abs. 1 genehmigten Instandhaltungshilfsbetrieb durchzuführen;
2. gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 oder 3 betrieben werden dürfen oder für eine andere als in der Z 1 genannte entgeltliche Beförderung betrieben werden,
 - a) ist von einem gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb, oder gegebenenfalls von einem gemäß § 51 Abs. 1 genehmigten Instandhaltungshilfsbetrieb durchzuführen; oder
 - b) kann für Segelflugzeuge auch außerhalb eines Instandhaltungsbetriebes oder Instandhaltungshilfsbetriebes durchgeführt werden;
3. gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 betrieben werden dürfen, ist
 - a) für Flugzeuge über 5700 kg höchstzulässige Abflugmasse und für mehrmotorige Hubschrauber von einem gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen,
 - b) für alle anderen Luftfahrzeugarten von einem Instandhaltungsbetrieb im Sinne des § 52 Abs. 1 oder 2 oder von Luftfahrzeugwarten mit entsprechender Instandhaltungsberechtigung durchzuführen.

Unbeschadet der Bestimmungen des § 54 ist eine ausländische Instandhaltungsbetriebsbewilligung, die von einem Staat, mit dem ein diesbezügliches zwischenstaatliches Übereinkommen besteht, ausgestellt worden ist, einer inländischen Bewilligung gemäß § 52 gleichgestellt.

(3) Wartungsarbeiten (§ 46 Abs. 2) und Inspektionen (§ 46 Abs. 6) dürfen nur von Luftfahrzeugwarten oder von Luftfahrzeugwarten I. Klasse mit entsprechender Berechtigung oder von anderen Personen, die im Rahmen eines Instandhaltungsbetriebes gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 nach einem von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren bestellt wurden, durchgeführt werden. Luftfahrzeugwartanwärter oder eingewiesene Mechaniker dürfen Wartungsarbeiten nur unter Aufsicht eines Luftfahrzeugwartes oder Luftfahrzeugwartes I. Klasse mit entsprechender Berechtigung ausführen, wobei diese als ausführende Luftfahrzeugwarte gelten.

(4) Instandsetzungen, Änderungen und Überholungen (§ 46 Abs. 3, 4 und 5) dürfen nur von Luftfahrzeugwarten I. Klasse mit entsprechender Berechtigung oder von anderen Personen, die im Rahmen eines Instandhaltungsbetriebes gemäß § 52 Abs. 1 oder 2 nach einem von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren bestellt wurden, oder bei eigenstartfähigen Motorseglern auch von Luftfahrzeugwarten mit einer Berechtigung eingeschränkt auf die Instandhaltung von Motorseglern, ausgeführt werden, wenn

1. der gesamte Arbeitsvorgang im Instandhaltungshandbuch (§ 48) vollständig beschrieben ist, oder
2. die Änderungsanweisungen von der zuständigen Behörde gemäß § 32 genehmigt wurden.

(5) Instandhaltungsarbeiten an Segelflugzeugen, Ultraleichtluftfahrzeugen und unbemannten Luftfahrzeugen, welche nicht gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen und nicht für eine

entgeltliche Beförderung eingesetzt werden, können auch von Personen ausgeführt werden, die mit den Arbeiten vertraut sind oder die eine entsprechende Einschulung vom Luftfahrzeughersteller oder von einem von diesem Autorisierten nachweisen können, sofern im Instandhaltungshandbuch nichts anderes bestimmt ist.

(6) Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen, die zu mindestens 51% von einem Amateurbauer für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht gebaut und betrieben werden (Amateurbau-Luftfahrzeuge), dürfen vom Amateurbauer im gemäß dem Instandhaltungsprogramm festgelegten Umfang durchgeführt werden.

(7) Einfache Instandhaltungsarbeiten im Sinne der Anlage VIII des Teil-M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in der jeweils geltenden Fassung an

1. Luftfahrzeugen einfacher Bauart gemäß § 46 Abs. 8 sowie
2. an Amateurbau-Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 2 730 kg,

welche jeweils nur für eine Verwendung gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 betrieben werden dürfen und nicht für eine entgeltliche Beförderung eingesetzt werden, können auch vom Luftfahrzeughalter gemäß M.A.803 lit. a des Teil-M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 idgF durchgeführt werden, wenn die Voraussetzungen gemäß lit. a Z 2 der Anlage VIII des Teil-M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 idgF erfüllt werden und die Instandhaltungsarbeiten im Instandhaltungsprogramm gemäß § 48 Abs. 2 festgelegt sind.

(8) Instandhaltungsarbeiten an historischen Luftfahrzeugen im Sinne der lit. a des Anhanges II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, welche nicht gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen, können auch von Luftfahrzeugwarten ohne entsprechende Typenberechtigung durchgeführt werden, sofern diese mit den Arbeiten vertraut sind und dies auf Antrag des Luftfahrzeughalters von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist.

(9) Bei der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten sind stets alle erforderlichen Räumlichkeiten, Werkzeuge, Vorrichtungen und Einrichtungen sowie die auf Grund des Instandhaltungshandbuchs (§ 48 Abs. 1 Z 1) auf den neuesten Stand gebrachten Unterlagen zu verwenden.

(10) Bau- und Bestandteile des Flugwerkes, des Motors und der Ausrüstung dürfen nur dann eingebaut werden, wenn deren Betriebstüchtigkeit bescheinigt worden ist (§ 30 Abs. 6 bis 8). Nicht betriebstüchtige Bau- und Bestandteile sind eindeutig als solche zu kennzeichnen. Für Luftfahrzeuge gemäß Abs. 8 kann die Betriebstüchtigkeit von Bau- und Bestandteilen durch einen im Abs. 8 genannten Luftfahrzeugwart nach einer entsprechenden Überprüfung bestätigt werden, sofern dies auf Antrag des Luftfahrzeughalters von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist.

(11) Schweißarbeiten sind von geprüften Schweißern mit gültigen Zeugnissen für die anzuwendenden Verfahren und verwendeten Werkstoffe durchzuführen.

Instandhaltungsprogramm

§ 48. (1) Instandhaltungsanweisungen umfassen die erforderlichen Anleitungen und Angaben über Art, Umfang, Häufigkeit und Zeitabstände der durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten sowie über besondere Kontrollen und beinhalten insbesondere:

1. das Instandhaltungshandbuch einschließlich der Lufttüchtigkeits-Limitierungen,
2. die Instandhaltungsintervalle,
3. die Bedienungsanweisungen, soweit sie für die Instandhaltung von Bedeutung sind,
4. die Ersatzteilkataloge und Lagerungsvorschriften,
5. die Schalt- und Verdrahtungspläne und
6. die Sonderanweisungen des Inhabers der Musterzulassung bzw. Änderungsanweisungen (wie Service Letters and Service Bulletins).

(2) Für das jeweils zur Anwendung kommende Instandhaltungsprogramm sowie für dessen Änderungen ist vom Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung zu beantragen. Das Instandhaltungsprogramm hat zu enthalten:

1. ein Verfahren, welches festlegt, in welchem Umfang die vom Inhaber der Musterzulassung herausgegebenen letztgültigen Instandhaltungsanweisungen zu berücksichtigen sind,
2. die jeweils zur Anwendung kommenden Lufttüchtigkeitsanweisungen gemäß Abs. 4,
3. Lufttüchtigkeitshinweise gemäß Abs. 5, soweit diese anwendbar sind,
4. beabsichtigte Änderungen durch den Luftfahrzeughalter,
5. Änderungen auf Grund eines geänderten Bauzustandes und
6. gegebenenfalls geeignete Verfahren für die Änderung des

Instandhaltungsprogramms.

Die Genehmigung der Änderungen des Instandhaltungsprogramms gilt als erteilt, sofern diese Änderungen auf Grund des vom Inhaber der Musterzulassung herausgegebenen letztgültigen Instandhaltungshandbuches oder auf Grund eines Verfahrens gemäß Z 6 vorgenommen werden.

(3) Bei Luftfahrtunternehmen richtet sich die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms nach den Bestimmungen der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 (AOCV 2004), BGBl. II Nr. 425 idgF.

(4) Maßnahmen, die im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit erforderlich sind, sind von der jeweils zuständigen Musterprüfbehörde mittels Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen vorzuschreiben. Diese Anweisungen sind in luftfahrtüblicher Weise sowie, soweit dies tunlich erscheint, auf elektronischem Weg kundzumachen und sind zwingend durchzuführen.

(5) Allgemein gültige Maßnahmen im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit sind von der jeweils zuständigen Registerbehörde in Form von Lufttüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben. Diese sind in luftfahrtüblicher Weise und, soweit dies tunlich erscheint, auf elektronischem Weg kundzumachen.

(6) Nicht vom Entwicklungsbetrieb gemäß § 53 Abs. 2 stammende Änderungen und Nachträge zu Instandhaltungsanweisungen sind vom Luftfahrzeughalter der zuständigen Behörde zur Bewilligung vorzulegen. Diese Bewilligung ist insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit bzw. der Betriebstüchtigkeit geboten erscheint.

(7) Die in Abs. 6 genannte Bewilligung gilt als erteilt, sofern im Instandhaltungsprogramm geeignete Verfahren festgelegt sind (Abs. 2 Z 6) sowie sich diese Änderungen nur auf die Reihenfolge und Aufteilung der durchzuführenden Arbeiten beziehen und dadurch die Lufttüchtigkeit des betroffenen Luftfahrzeuges nicht beeinträchtigt wird.

(8) Instandhaltungsarbeiten gemäß § 47 Abs. 8 und die Überprüfung von Bau- und Bestandteilen gemäß § 47 Abs. 10 letzter Satz sind gemäß den vom Luftfahrzeughalter zu erstellenden Richtlinien für die Durchführung dieser Tätigkeiten durchzuführen.

Instandhaltungsbetriebshandbücher

§ 49. (1) Luftbeförderungsunternehmen haben ein Instandhaltungsbetriebshandbuch zu erstellen und jeweils auf dem letzten Stand zu halten. Dieses hat zu enthalten:

1. die Namen der Personen, die für die ordnungsgemäße Instandhaltungsdurchführung verantwortlich sind;
2. die Verfahren, welche die Verantwortlichkeiten und die Qualitätssicherung des Luftbeförderungsunternehmens in Hinblick auf die Instandhaltung regeln;
3. das Instandhaltungsprogramm für jede verwendete Luftfahrzeugtype;
4. die Verträge (mit Ausnahme des kommerziellen Teiles) und organisatorischen Verfahren für die Instandhaltung im Ausland und auf Außenstationen;
5. die zur Behebung von Mängeln und Störungen anzuwendenden Kontroll- und Meldeverfahren;
6. die Aufstellung über die anzuwendenden technischen Publikationen gemäß § 48;
7. Richtlinien für die Durchführung von Prüfflügen, Überstellungsflügen und Flügen nach Instandhaltungen;
8. Verfahren für die Änderung von Instandhaltungsanweisungen im Sinne des § 48 Abs. 7;
9. Verfahren für die Handhabung der Minimum Equipment List.

(2) Das Instandhaltungsbetriebshandbuch eines Unternehmens mit eigenem Instandhaltungshilfsbetrieb hat neben den im Abs. 1 Z 3 bis 6 genannten Angaben zu enthalten:

1. die Pflichten und Verantwortlichkeit für alle im Instandhaltungsbetrieb vorgesehenen leitenden Positionen mit Angabe von Namen und Qualifikationen sowie ein Organigramm mit der Gliederung der Zuständigkeiten;
2. das bei der Überprüfung der Arbeiten und bei der Ausfertigung der Instandhaltungsbescheinigungen (§ 50) einzuhaltende Verfahren;
3. Vorschriften für die ordnungsgemäße Führung des Bauteil- und Ersatzteillagers;
4. Hinweise auf erforderliche Massen- und Schwerpunktbestimmungen;
5. Bestimmungen über Eichen und Kalibrieren von Prüf- und Messgeräten;

6. allgemeine Angaben zu den einzelnen Betriebsstätten, deren Standorte und der Räumlichkeiten für den technischen Dienst;
7. die Muster aller verwendeten Formblätter, Prüfaufzeichnungen, Karteikarten, Prüfscheine, Kontrolllisten und dergleichen;
8. das Verfahren zur Änderung des Instandhaltungsbetriebshandbuchs.

(3) Für das Instandhaltungsbetriebshandbuch und dessen Änderungen ist bei der zuständigen Behörde eine Bewilligung zu beantragen.

(4) Die Bewilligung ist von der zuständigen Behörde insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Je ein Exemplar des Instandhaltungsbetriebshandbuchs in der jeweils zuletzt bewilligten Fassung ist der zuständigen Behörde kostenlos zur Verfügung zu stellen.

(5) Die zuständige Behörde kann zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Betriebes auf Grund neuer technischer Erkenntnisse Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs vorschreiben. Sie hat die Bewilligung gemäß Abs. 3 zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegt.

Instandhaltungsbescheinigungen

§ 50. (1) Bei der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten sind die dem letzten Stand des Instandhaltungsprogramms entsprechenden Instandhaltungskontrolllisten zu verwenden. Die Arbeiten müssen in diesen Instandhaltungskontrolllisten für jede Type, getrennt nach den Baugruppen des Flugwerkes, der Motoren und der Ausrüstung sowie deren Bestandteile, in Arbeitsgänge unterteilt und in Schlagworten unter Hinweis auf das entsprechende Instandhaltungsprogramm beschrieben sein. Für nicht schematisierbare Arbeiten, wie Fehlersuche, Reparaturen und dergleichen, sind sinngemäß Arbeitsablaufabschnitte aufzuzeichnen.

(2) Zur Bestätigung darüber, dass die Instandhaltungsarbeiten entsprechend den Bestimmungen der §§ 47 bis 50 Abs. 1 durchgeführt worden sind, haben die Durchführungsberechtigten jene Arbeitsgänge, welche von ihnen ausgeführt wurden, einzeln abzuzeichnen.

(3) Nach Ausführung aller auf den Instandhaltungskontrolllisten für die jeweilige Instandhaltung angeführten Arbeitsgänge hat außerdem zumindest eine der an den Arbeiten beteiligt gewesenen Personen gemäß § 47 Abs. 3 bis 5, welche die Berechtigung zur Durchführung der erfolgten Instandhaltungsarbeiten haben muss, die vollständige Durchführung aller Arbeiten nach dem letztgültigen Instandhaltungsprogramm am Ende der Instandhaltungskontrollliste bzw. des Arbeitsberichtes durch ihre Unterschrift zu bestätigen (Instandhaltungsbescheinigung). Abs. 10 zweiter Satz gilt sinngemäß. Diese Bescheinigung kann auch auf einem gesonderten Blatt, auf welchem die Instandhaltungskontrollliste bzw. der Arbeitsbericht genau bezeichnet ist, erfolgen. Das Verfahren zur Ausstellung einer Freigabebescheinigung gemäß JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ist als gleichwertig anzusehen.

(4) Die Überprüfung der ordnungsgemäßen Durchführung der Instandhaltungsarbeiten gemäß § 46 Abs. 3 bis 5 ist von hiezu bestellten Personen vorzunehmen, welche die Berechtigung zur Durchführung der erfolgten Instandhaltungsarbeiten haben (Kontrollwarte). Durch ihre Unterschriften auf der Instandhaltungsbescheinigung haben diese Personen die Übereinstimmung der Instandhaltungsdurchführung mit dem letztgültigen Instandhaltungsprogramm und die fachgerechte Arbeitsausführung zu bestätigen. Das Verfahren zur Ausstellung einer Freigabebescheinigung gemäß JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ist als gleichwertig anzusehen.

(5) Instandhaltungsbescheinigungen über Instandhaltungsarbeiten an Segelflugzeugen, Ultraleichtluftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen, Amateurbau-Luftfahrzeugen und Freiballonen sowie Luftfahrtgerät gemäß § 5 Z 1 bis 4 und 6, welches in diese Luftfahrzeuge eingebaut wird, können auch von Personen ausgestellt werden, die gemäß § 47 Abs. 5 und 6 zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten berechtigt sind.

(6) Über Instandhaltungsarbeiten gemäß § 47 Abs. 7 ist die Instandhaltungsbescheinigung vom Luftfahrzeughalter, der die Instandhaltungsarbeiten durchgeführt hat, auszustellen. Diese muss in das Bordbuch eingetragen werden und hat die wesentlichen Angaben zur durchgeführten Instandhaltung sowie das Datum, an dem die Instandhaltung beendet wurde, und den Namen des Luftfahrzeughalters, welcher die Instandhaltung durchgeführt hat, zu enthalten.

(7) Instandhaltungsbescheinigungen über Instandhaltungsarbeiten an historischen Luftfahrzeugen im Sinne der lit. a des Anhanges II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 können auch von Personen ausgestellt werden, die gemäß § 47 Abs. 8 zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten berechtigt sind.

(8) Werden Instandhaltungsarbeiten (§ 46 Abs. 3, 4 und 5) unter der Anleitung eines vom Hersteller ermächtigten Fachmannes ausgeführt, so hat auch dieser die fachgerechte Instandhaltungsdurchführung auf der Instandhaltungsbescheinigung zu bestätigen.

(9) Instandhaltungsbescheinigungen, die gemäß § 30 Abs. 6 auch als Bescheinigung über die Betriebstüchtigkeit gelten sollen, haben zumindest Angaben über den ausstellenden Betrieb, die Bezeichnung des Gegenstandes, des Arbeitsumfanges, die Feststellung der Betriebstüchtigkeit, gegebenenfalls die zulässige Lagerzeit, das Datum und den Stempel sowie die Unterschrift der hiezu verpflichteten Person zu enthalten.

(10) Mit der Ausstellung der Instandhaltungsbescheinigung bestätigen die gemäß Abs. 2 bis 8 zur Unterschrift verpflichteten Personen, dass die Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß beendet sind. Eine Instandhaltungsbescheinigung darf jedoch nicht ausgestellt werden, wenn während der Instandhaltungsarbeiten Mängel an anderen Teilen festgestellt worden sind, als an jenen, an denen die Instandhaltung erfolgte, und im Falle deren Nichtbehebung die Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben ist. Dem Luftfahrzeughalter sind alle festgestellten und alle nicht behobenen Mängel nachweisbar mitzuteilen. § 3 Abs. 4 Z 3 ist anzuwenden.

(11) Bei Luftfahrzeugen haben die gemäß Abs. 3, 4, 5 oder 7 zur Zeichnung der Instandhaltungsbescheinigung verpflichteten Personen außerdem unverzüglich im Bordbuch oder in einem entsprechenden Flight and Maintenance Log des Luftfahrzeuges durch Eintragung der Art der Instandhaltung, der Mängelbehebung und des Termines der nächsten vorherbestimmbaren Instandhaltung unter Beisetzung ihrer Unterschrift und erforderlichenfalls der Nummer ihres Wartscheines die Flugklarheit in Bezug auf die Instandhaltung zu bescheinigen. Diese Bescheinigung darf entweder nur von einer Person gemäß § 47 Abs. 3 bis 6 und 8 ausgestellt werden, welche die Instandhaltungsberechtigung für alle Fachrichtungen der entsprechenden Luftfahrzeugtype besitzt, oder von mehreren jeweils für deren Fachrichtung. Verfahren gemäß JAA - Bestimmungen zur Ausstellung einer Freigabebescheinigung sind als gleichwertig anzusehen.

(12) Die Instandhaltungsbescheinigungen sind vom Luftfahrzeughalter in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (§ 55) aufzunehmen. Instandhaltungsbetriebe haben Zweitschriften der Instandhaltungsbescheinigungen zumindest fünf Jahre lang aufzubewahren.

(13) Instandhaltungsbescheinigungen gemäß den Abs. 2 bis 8 können für bestimmte Arbeiten auch auf andere Weise ausgestellt werden, wenn dies in einem gemäß § 52 bewilligten Betrieb erfolgt und in dessen Instandhaltungsbetriebshandbuch dafür entsprechende gleichwertige Regelungen enthalten sind.

Instandhaltungshilfsbetriebe

§ 51. (1) Soweit Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen selbst Instandhaltungsbetriebe führen wollen, haben sie hierfür bei der zuständigen Behörde eine Bewilligung zu beantragen (Instandhaltungshilfsbetriebe). § 47 bleibt unberührt. Der Antrag hat insbesondere Angaben über den Standort des Unternehmens, die Firmenbezeichnung, den Umfang der beantragten Genehmigung sowie die Namen des verantwortlichen Personals und deren Funktion zu enthalten. Dem Antrag ist weiters das Instandhaltungsbetriebshandbuch (§ 49) beizufügen.

(2) Vor Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1 ist eine mündliche Verhandlung am Ort der Betriebsstätte abzuhalten. Dabei ist anhand des Instandhaltungsbetriebshandbuches zu prüfen, inwieweit der beantragte Betrieb dem beabsichtigten Tätigkeitsumfang entspricht.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 ist zu erteilen, wenn

1. das erforderliche, geeignete, verlässliche (§ 32 LFG sinngemäß) und im Betrieb beschäftigte Personal zur Verfügung steht;
2. das Verfahren bei der Schulung des luftfahrttechnischen Personals die Vermittlung der für die Tätigkeit erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse sowie die Kenntnis der zur Anwendung kommenden Arbeitsverfahren gewährleistet;
3. das Verfahren, welches die Einhaltung der Instandhaltungsvorschriften gewährleisten soll und das Prüfverfahren ausreichend erscheinen (zB vereinfachtes Qualitätssicherungssystem);
4. gewährleistet ist, dass die Instandhaltungshandbücher auf dem neuesten Stand gehalten werden und dem Personal, das diese Angaben zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt, zur Verfügung stehen;
5. gewährleistet ist, dass der Betrieb alle von ihm am Luftfahrzeug oder an einem Luftfahrzeugbauteil festgestellten Zustände, welche geeignet sind, die Sicherheit der Luftfahrt zu gefährden, an die zuständige Luftfahrtbehörde meldet;

6. die für die Durchführung der Arbeiten notwendige Ausrüstung, Werkzeuge und Ersatzteile zur Verfügung stehen;
7. die Arbeitsplätze ein zuverlässiges und fachgerechtes Arbeiten ermöglichen;
8. die Lagermöglichkeiten so beschaffen sind, dass der für die Sicherheit der verwendbaren Teile notwendige Zustand jederzeit gegeben ist;

(4) Instandhaltungshilfsbetriebe haben eine oder mehrere leitende Personen (technische Leiter), die eine mindestens dreijährige praktische Tätigkeit als Luftfahrzeugwarte I. Klasse in der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten nachweisen können, und geeignete Personen (§ 50 Abs. 4) für die Kontrolle der Arbeiten gemäß § 46 Abs. 3 bis 5 zu bestellen. Die Tätigkeit muss sich auf jene Arten oder artverwandten Typen von Luftfahrzeugen erstrecken haben, für die eine Bewilligung gemäß Abs. 1 beantragt wird. Bei der Instandhaltung von eigenstartfähigen Motorseglern kann die Funktion des technischen Leiters von einem Luftfahrzeugwart mit entsprechender Berechtigung und mindestens dreijähriger Praxis nach Erhalt der Berechtigung wahrgenommen werden. Bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugarten gemäß § 47 Abs. 5 gilt für technische Leiter die Anforderung des Luftfahrzeugwarteinscheines nicht.

(5) Die schriftlich zu erteilende Bewilligung gemäß Abs. 1 hat zu enthalten:

1. welche Instandhaltungsarbeiten und gegebenenfalls welche sonstigen Tätigkeiten durchgeführt werden dürfen, und
2. welche Arten und Typen von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät instand gehalten werden dürfen.

Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten und im Hinblick auf die technische Entwicklung erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der gemäß Abs. 3 oder 4 erforderlichen Voraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist, oder gegen Auflagen oder gegen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung verstoßen worden ist. Die zuständige Behörde kann vor Widerruf der Bewilligung den Betrieb unter Setzung einer Frist zur Mängelbehebung untersagen.

Instandhaltungsbetriebe

§ 52. (1) Instandhaltungsbetriebe dürfen nur mit einer Bewilligung der zuständigen Behörde betrieben werden. Instandhaltungsbetriebe sind auf Antrag von der zuständigen Behörde zu bewilligen, wenn sie die Voraussetzungen des § 51 Abs. 3 und 4 erfüllen. § 49 Abs. 1 Z 5 bis 8 und § 49 Abs. 2 bis 5 sind sinngemäß anzuwenden.

(2) Instandhaltungsbetrieben ist auf Antrag von der zuständigen Behörde bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Genehmigung nach den europäischen Bestimmungen für die Genehmigung eines Instandhaltungsbetriebes (JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003) zu erteilen.

(3) In den Bewilligungsverfahren gemäß Abs. 1 und 2 ist § 51 Abs. 2 und 5 sinngemäß anzuwenden.

(4) Eine Bewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ist von der zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder gegen eine Verpflichtung gemäß dieser Verordnung bzw. der JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 verstoßen worden ist. Die zuständige Behörde kann vor Widerruf der Bewilligung den Betrieb unter Setzung einer Frist zur Mängelbehebung untersagen.

Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe

§ 53. (1) Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe dürfen nur mit einer Bewilligung der zuständigen Behörde betrieben werden. Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe sind auf Antrag von der zuständigen Behörde zu bewilligen, wenn sie die Voraussetzungen des § 51 Abs. 3 und 4 sinngemäß erfüllen. § 49 Abs. 1 Z 7 und 8 und § 49 Abs. 2 bis 5 sind sinngemäß anzuwenden.

(2) Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben ist auf Antrag von der zuständigen Behörde bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Genehmigung gemäß den europäischen Bestimmungen für die Genehmigung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben zu erteilen (JAR-21 - bzw. Teil 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003).

(3) In den Bewilligungsverfahren gemäß Abs. 1 und 2 ist § 51 Abs. 2 und 5 sinngemäß anzuwenden.

(4) Eine Bewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ist von der zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder gegen eine Verpflichtung gemäß dieser Verordnung bzw. der JAR-21/Teil 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 verstoßen worden ist. Die zuständige Behörde kann vor Widerruf der Bewilligung den Betrieb unter Setzung einer Frist zur Mängelbehebung untersagen.

(5) Die Entwicklung und/oder Herstellung eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes, ausgenommen Amateurbau-Luftfahrzeuge und Ultraleichtluftfahrzeuge, darf nur von einem von der zuständigen Behörde genehmigten Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb gemäß Abs. 1 oder 2 durchgeführt werden.

(6) Auf Antrag kann die zuständige Behörde die Bewilligung eines gemäß Abs. 1 genehmigten Betriebes auf die Überwachung der Auflagen der Baubewilligung für die eingeschränkte Musterprüfung sowie für die Herstellung von Amateurbau-Luftfahrzeugen erweitern, wenn die Voraussetzungen gemäß § 51 Abs. 3 und § 49 Abs. 2 bis 5 sinngemäß erfüllt werden. Die Bestimmungen des Abs. 3 und 4 sind anzuwenden.

Instandhaltungsarbeiten außerhalb des Bundesgebietes

§ 54. (1) Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen und deren Bau- und Bestandteilen dürfen ohne Bewilligung der zuständigen österreichischen Behörde außerhalb des Bundesgebietes nur ausgeführt werden, wenn der ausländische Instandhaltungsbetrieb eine Genehmigung oder Anerkennung gemäß den Vorschriften der JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 besitzt, oder mit dem betreffenden Staat ein zwischenstaatliches Übereinkommen über die gegenseitige Anerkennung von Instandhaltungsarbeiten besteht. Für Instandhaltungsarbeiten bei anderen ausländischen Instandhaltungsbetrieben ist vom Luftfahrzeughalter eine Bewilligung bei der in Abs. 2 genannten Behörde zu beantragen. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn der ausländische Instandhaltungsbetrieb die Voraussetzungen des § 52 Abs. 1 sinngemäß erfüllt und Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Im Falle des § 47 Abs. 2 Z 2 lit. b und Z 3 lit. b kann die Instandhaltung auch außerhalb eines Instandhaltungsbetriebes bewilligt werden, wenn die Voraussetzungen des § 47 sinngemäß erfüllt sind. Für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen, einschließlich deren Bau- und Bestandteile, welche gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 betrieben werden dürfen, hat der ausländische Instandhaltungsbetrieb auch die Anforderungen der Vorschriften der JAR-145/Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zu erfüllen. Diese Voraussetzung ist für die im § 47 Abs. 5 angeführten Luftfahrzeugarten nicht erforderlich.

(2) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 ist zu erteilen:

1. für jene Luftfahrzeugarten, für welche gemäß der Verordnung BGBl. Nr. 394/1994, in der jeweils geltenden Fassung, die Nachprüfungszuständigkeit dem Österreichischen Aero Club übertragen wurde, vom Österreichischen Aero Club, und
2. für alle anderen Luftfahrzeuge von der Austro Control GmbH.

(3) Instandhaltungsbescheinigungen über außerhalb des Bundesgebietes durchgeführte Arbeiten müssen zumindest die Angaben gemäß § 50 enthalten.

(4) Von den Bestimmungen des Abs. 1 zweiter Satz kann abgesehen werden, wenn im Instandhaltungsbetriebshandbuch geeignete Verfahren, die von der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde genehmigt worden sind, festgelegt sind.

Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges

§ 55. (1) Nach Beendigung von Instandhaltungsarbeiten müssen die zugehörigen Instandhaltungsbescheinigungen gemäß § 50 bzw. § 54 Abs. 3 in die Unterlagen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges gemäß Abs. 2 eingefügt werden.

(2) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges müssen aus den folgenden Elementen bestehen:

1. einem Luftfahrzeug-Bordbuch,
2. einem oder mehreren Motorlogbüchern oder den Laufkarten der Motorbaugruppen,
3. dem technischen Bordbuch,
4. einem oder mehreren Logbüchern oder Laufkarten für Propeller und
5. den Laufkarten für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung.

(3) In die Luftfahrzeug-Bordbücher müssen das Luftfahrzeugmuster und das Kennzeichen, das Datum zusammen mit der Gesamtflugzeit und/oder den Flugzyklen und/oder den Landungen eingetragen werden.

(4) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges müssen folgende Angaben enthalten:

1. den gültigen Stand der Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Lufttüchtigkeitshinweisen (§ 48 Abs. 4 und 5),
2. den gültigen Stand der Änderungen und Reparaturen,
3. den gültigen Stand des Instandhaltungsprogramms zum Zeitpunkt der Arbeitsdurchführung,

4. den gültigen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung,
5. den aktuellen Wägebericht und
6. die Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten.

Die Eintragungen haben sobald dies möglich ist, jedoch spätestens 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten zu erfolgen.

(5) Zusätzlich zur Freigabebescheinigung oder einer gleichwertigen Bescheinigung (§ 30 Abs. 6), müssen die folgenden, für alle eingebauten Komponenten relevanten Angaben in das jeweilige Motor- oder Propeller-Logbuch, die Laufkarte für die Motorbaugruppe oder für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung aufgenommen werden:

1. Kennzeichnung der Komponente und
2. das Muster, die Baureihennummer und das Kennzeichen des Luftfahrzeuges, in das die betreffende Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Bezug auf den Einbau und den Ausbau der Komponente und
3. die auf die betreffende Komponente zutreffende Gesamtbetriebszeit und/oder Flüge und/oder Landungen und/oder Zyklen und/oder die Kalenderzeit, sofern zutreffend, und
4. die für die Komponente geltenden Angaben nach Absatz 4.

(6) Der Luftfahrzeughalter muss die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges kontrollieren und der zuständigen Behörde auf deren Verlangen vorlegen.

(7) Alle Einträge in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.

(8) Der Luftfahrzeughalter muss sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im Folgenden angegebenen Aufzeichnungen für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:

1. sämtliche ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug und für darin eingebaute Komponenten mit begrenzter Lebensdauer für mindestens 24 Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
2. je nach Zweckmäßigkeit die Gesamtzeit und/oder die Gesamtanzahl der Flüge des Luftfahrzeuges und aller lebensdauerbegrenzten Komponenten für wenigstens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
3. je nach Zweckmäßigkeit, die Zeit und/oder die Zahl der Flüge seit der letzten planmäßigen Instandhaltung der Komponente, für die eine zulässige Betriebsdauer bis zur nächsten Instandhaltung angegeben ist, jedoch wenigstens bis auf die Instandhaltung der Komponente eine weitere planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und
4. den gültigen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms, so dass die Übereinstimmung mit dem genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgestellt werden kann, jedoch wenigstens bis auf die Kontrolle des Luftfahrzeuges oder der Komponente eine weitere planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und
5. den gültigen Stand der auf das Luftfahrzeug und die Komponente anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
6. Einzelheiten aktueller Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug, dem (den) Motor(en), Propeller(n) und allen anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Komponenten mindestens zwölf Monate, nachdem sie auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurden.

(9) Fremdsprachigen Schriftstücken in den Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, mit Ausnahme von englischen, sind beglaubigte Übersetzungen in deutscher Sprache anzuschließen.

(10) Wenn das Technische Bordbuch eines Luftfahrtunternehmens sämtliche Aufzeichnungen gemäß Abs. 2 bis 5 enthält, kann auf die gesonderte Führung dieser Aufzeichnungen verzichtet werden.

Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges

§ 56. (1) Der bisherige Luftfahrzeughalter muss sicherstellen, dass, wenn ein Luftfahrzeug auf Dauer an einen neuen Luftfahrzeughalter übergeben wird, die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß § 55 und gegebenenfalls das Technische Bordbuch des Luftfahrtunternehmens ebenfalls übergeben werden.

(2) Die für die Aufbewahrung der Unterlagen vorgeschriebenen Fristen gelten weiterhin für den neuen Luftfahrzeughalter bzw. das neue Luftfahrtunternehmen.

Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

§ 57. Betriebe, die eine Genehmigung gemäß M.A. 711 lit. a Z 1 des Anhangs I Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 innehaben oder beantragen, können diese Berechtigung auch für die Organisation der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß § 3 Abs. 5 für Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beantragen. Diese Genehmigung ist von der zuständigen Behörde unter sinngemäßer Anwendung der Voraussetzungen gemäß Anhang I Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zu erteilen.

VI. GEMEINSCHAFTSRECHTLICHE BESTIMMUNGEN

Allgemeines

§ 58. (1) Soweit Bestimmungen über die Lufttüchtigkeit von Zivilluftfahrzeugen bzw. die Betriebstüchtigkeit von zivilem Luftfahrtgerät und die Genehmigung oder den Widerruf von Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003 S. 6, und in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeit ausführen, ABl. Nr. L 315 vom 28.11.2003 S. 1, festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

(2) Zuständige nationale Behörde im Sinne der im Abs. 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

(3) Im Anwendungsbereich der im Abs. 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen darf ein Luftfahrzeug, unbeschadet der Bestimmungen der §§ 59 Abs. 2 und 61, erstmalig und in weiterer Folge im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. der Eintragungsschein (Muster 1 der Anlage A),
2. das Lufttüchtigkeitszeugnis (EASA Form 25 - Muster 2 der Anlage A) bzw. ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis (EASA Form 24 – Muster 4 und 5 der Anlage A),
3. die Nachprüfungsbescheinigung (Muster 11 der Anlage A) bzw. die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA Form 15a oder 15b – Muster 13 der Anlage A),
4. die Verwendungsbescheinigung (Muster 9 der Anlage A),
5. das Lärmzeugnis (Muster gemäß Anlage A der ZLZV 2005) und
6. die erforderlichen Versicherungen

beim Luftfahrzeughalter gültig vorliegen, das Luftfahrzeug im Rahmen der bescheinigten Einsatz- und Navigationsart betrieben wird und die Betriebssicherheit gegeben ist.

(4) Ist für ein Luftfahrzeug eine Fluggenehmigung (Permit to Fly) erteilt worden, dann darf dieses nur im Rahmen der in der Fluggenehmigung festgelegten Bedingungen, Befristungen und Auflagen verwendet werden.

(5) Vor Ausstellung der im Abs. 3 Z 2 genannten Bescheinigungen und der im Abs. 4 genannten Fluggenehmigung ist von der im Abs. 2 genannten zuständigen Behörde zu prüfen, ob die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen.

(6) Die im Abs. 3 angeführten Beurkundungen sowie die im Abs. 4 genannte Fluggenehmigung sind bei jeder Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge vom verantwortlichen Piloten an Bord mitzuführen.

(7) Wird vom Inhaber einer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilten Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb bzw. einer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 erteilten Genehmigung als Herstellungsbetrieb auch die Genehmigung als Instandhaltungs- bzw. Herstellungsbetrieb gemäß den §§ 52 und 53 beantragt, kann die zuständige Behörde von der Durchführung eines gesonderten Ermittlungsverfahrens und der Erteilung einer gesonderten Genehmigung absehen, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen mit den entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 bzw. 1702/2003 vergleichbar sind. Diesfalls ist die Genehmigung der

entsprechenden Anpassung der jeweiligen Handbücher und Verfahren durch die zuständige Behörde ausreichend.

Anwendung von nationalen Bestimmungen

§ 59. (1) Im Falle der Verbindlichkeit der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 58 Abs. 1 bleiben § 2 Abs. 1 bis 5, Abs. 6 hinsichtlich der flugbetrieblichen Vorschriften, sowie Abs. 7 bis 9, § 3 Abs. 1 bis 4, die §§ 6 bis 21, die §§ 23 bis 29, § 30 Abs. 1 und 2 hinsichtlich der Verwendungsbescheinigung, Abs. 5 und gegebenenfalls Abs. 6, § 31 Abs. 3 und 4 sinngemäß sowie Abs. 6, § 34 Abs. 2, § 38 sinngemäß, § 40 Abs. 1 Z 6 und 7, § 41 sinngemäß, die §§ 42 und 43, § 44 Abs. 7, die §§ 45 und 46 Abs. 1 bis 7, § 47 Abs. 1, § 48 Abs. 4 und 5, § 54 Abs. 1 erster Satz sowie die §§ 78 und 79 unberührt.

(2) Gemäß Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 gilt Folgendes:

1. Für Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens (§ 102 Abs. 2 LFG) betrieben werden dürfen,
 - a) sind die §§ 3 Abs. 5, 40, 46 bis 52, 54, 55 und 56 bis zum Ablauf des 27. September 2009 weiterhin anwendbar;
 - b) können Anträge für eine Bewilligung gemäß Anhang I Unterabschnitt F der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ab 1. Jänner 2006, sodann jedoch mindestens sechs Monate vor Ablauf der Befristung der jeweiligen nationalen Bewilligung gemäß § 51 oder § 52 bei der gemäß § 58 Abs. 2 zuständigen Behörde eingebracht werden;
 - c) können Anträge für eine Bewilligung des Instandhaltungsprogramms gemäß Anhang I Unterabschnitt C und für eine Bewilligung gemäß Anhang I Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ab 1. Jänner 2006 bei der gemäß § 58 Abs. 2 zuständigen Behörde eingebracht werden.

Sobald eine Berechtigung gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erlangt wird, sind auch alle anderen mit dieser Berechtigung zusammenhängenden Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 anzuwenden;

2. Für Luftfahrzeuge, die im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens (§ 102 Abs. 2 LFG) betrieben werden dürfen,
 - a) kann § 40 bis zum Ablauf des 27. September 2008 weiterhin angewendet werden;
 - b) können Anträge für die Berechtigung gemäß M.A.711 lit. b für Betriebe gemäß Anhang I Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ab 1. Jänner 2006 bei der gemäß § 58 Abs. 2 zuständigen Behörde eingebracht werden;
3. Für Luftfahrzeuge über 5 700 kg höchstzulässige Abflugmasse, die in einem gemäß Teil-145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigten Betrieb instand gehalten werden, können § 47 Abs. 3 und 4 sowie § 50 Abs. 13 bis zum Ablauf des 27. September 2006 weiterhin angewendet werden;
4. Für Luftfahrzeuge bis zu 5700 kg höchstzulässige Abflugmasse, die nicht im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens (§ 102 Abs. 2 LFG) betrieben werden dürfen, kann die Freigabebescheinigung von jenen Personen, die bis zum Ablauf vom 27. September 2009 dazu berechtigt waren, bis zum Ablauf des 27. September 2010 weiterhin ausgestellt werden, soweit die Instandhaltung gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchgeführt worden ist.

(3) Bis zum Ablauf des 27. September 2009 ist im Falle der Einfuhr eines gebrauchten Luftfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat vom Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Nachprüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 8 zu beantragen, wenn die Bestimmungen des Teil-M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 noch nicht angewandt wurden.

Nationale Bewilligungen

§ 60. (1) Betriebe gemäß § 53 Abs. 1 dürfen mit 28. September 2005 nur mehr für Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 geführt werden. Betriebe gemäß § 51 und § 52 Abs. 1 dürfen mit 28. September 2009 nur mehr für Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 geführt werden. Bewilligungen gemäß § 40 Abs. 4, § 51 und § 52 Abs. 1 für Luftfahrzeuge gemäß § 59 Abs. 2 Z 1, die nicht vom Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 umfasst sind, dürfen ab 28. September 2008 nur mehr mit einer dem § 59 Abs. 2 Z 1 lit. a bzw. dem § 61 Abs. 2 entsprechenden Gültigkeitsdauer erteilt werden.

(2) Nationale Bewilligungen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung, welche nicht nach den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 58 Abs. 1 als weiterhin anwendbar gelten oder welche

nicht innerhalb der im § 59 Abs. 2 genannten Fristen in gemeinschaftsrechtliche Bewilligungen umgewandelt werden können oder nicht gemäß Abs. 1 für Luftfahrzeuge, die vom Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 umfasst sind, weiterhin angewandt werden können, sind von der gemäß § 58 Abs. 2 zuständigen Behörde zu widerrufen.

Nationale Urkunden

§ 61. (1) Im Anwendungsbereich der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 58 Abs. 1 vor Inkrafttreten der ZLLV 2005, BGBl. II 424/2005, ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnisse, eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse und Lärmzulässigkeitsbescheinigungen bleiben weiterhin gültig, wenn die Voraussetzungen gemäß Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 erfüllt sind.

(2) Ab 28. September 2008 dürfen Nachprüfungsbescheinigungen gemäß § 40 Abs. 1 Z 4 für Luftfahrzeuge gemäß § 59 Abs. 2 Z 1, die nicht vom Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 umfasst sind, nur mehr für einen Gültigkeitszeitraum von 12 Monaten ausgestellt werden. Ab 28. September 2009 darf von einem gemäß § 40 Abs. 4 ermächtigten Betrieb oder der gemäß § 64 Abs. 1 und 2 zuständigen Behörde nach Durchführung einer entsprechenden Prüfung eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (Muster 13 der Anlage A) für einen Gültigkeitszeitraum von 12 Monaten ausgestellt werden, sofern die ab 28. September 2009 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geltenden Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfüllt werden.

VII. SONDERBESTIMMUNGEN FÜR FALLSCHIRME, HÄNGE- UND PARAGLEITER SOWIE MOTORISIERTE HÄNGE- UND PARAGLEITER

A. Fallschirme, Hänge- und Paragleiter

Kennzeichnung betreffend die Lufttüchtigkeit

§ 62. (1) An Fallschirmen und deren Bestandteilen müssen deutlich lesbar und in dauerhafter Schrift die Bezeichnung der Type, das Baujahr, die Seriennummer, eine allenfalls angewandte Prüfnorm sowie der Name und die Anschrift des Herstellers angebracht sein. Angaben, welche am Fallschirm oder an seinen Bestandteilen nicht angebracht werden können, müssen aus dem Betriebshandbuch hervorgehen.

(2) An Hänge- und Paragleitern, an deren Gurtzeugen und Rettungssystemen müssen deutlich lesbar und in dauerhafter Schrift die Bezeichnung der Type, das Baujahr, die Seriennummer, eine allenfalls angewandte Prüfnorm sowie der Name und die Anschrift des Herstellers angebracht sein. Zusätzlich sind bei Hänge- und Paragleitertragflächen die Mindest- und Höchststartmasse, bei Gurtzeugen für Hänge- und Paragleiter die maximale Pilotenmasse, bei Rettungssystemen für Hänge- und Paragleiter die maximale Anhängemasse anzubringen. Angaben, welche am Hänge- oder Paragleiter oder an seinen Bestandteilen nicht angebracht werden können, müssen aus dem Betriebshandbuch hervorgehen.

Voraussetzungen für die zulässige Verwendung

§ 63. (1) Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter dürfen nur betrieben werden, wenn der Hersteller bestätigt hat, dass die für die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile erforderlichen oder anwendbaren international bzw. national anerkannten Standards erfüllt werden, und der Luftfahrzeughalter nach Maßgabe der Festlegungen im Betriebshandbuch bzw. Instandhaltungshandbuch, welches der Hersteller zur Verfügung zu stellen hat, für den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit Sorge trägt.

(2) Bestehen Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter aus Bestandteilen mehrerer Hersteller, die jeweils eine Bestätigung gemäß Abs. 1 auszustellen haben, ist eine Verwendung nur dann zulässig, wenn sich die Kompatibilität der Bestandteile aus den jeweiligen Betriebshandbüchern ergibt oder wenn zumindest ein Hersteller die Kompatibilität der Bestandteile bestätigt.

(3) Der Hersteller darf eine Bestätigung über die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit nur dann ausstellen, wenn die für einen sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges erforderlichen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen vorliegen. Die Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen müssen die erforderlichen Anleitungen und Angaben über die Art, den Umfang, die Häufigkeit und die Zeitabstände der durchzuführenden Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten sowie über besondere Kontrollen enthalten. Der Hersteller hat die Bauurkunden und Prüfberichte, die für den Nachweis der Erfüllung der angewendeten Standards erforderlich sind, aufzubewahren und im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde gemäß § 79 vorzulegen.

(4) Weiters dürfen Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter im Fluge nur verwendet werden, wenn die Kennzeichnungen gemäß § 62 erfolgt ist und die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen.

Instandhaltung

§ 64. Instandhaltungsarbeiten an Fallschirmen und Hänge- und Paragleitern sowie an deren Bestandteilen dürfen nur von Personen ausgeführt werden, die mit den Arbeiten vertraut sind oder die eine entsprechende Einschulung vom Hersteller oder von einem von diesem Autorisierten nachweisen können, wobei die vom Hersteller herausgegebenen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen in der letztgültigen Fassung zu beachten sind. Der Luftfahrzeughalter hat dafür Sorge zu tragen, dass die Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten termingerecht durchgeführt werden. Die Durchführung der Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten ist von der ausführenden Person in den Aufzeichnungen (§ 75) zu bestätigen.

Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

§ 65. Bei Fallschirmen und deren Gurtzeug, die einem international angewandten Standard (zB ETSO, JTSO) entsprechen, sind die diesbezüglichen Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21, sowie der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Teil M, anzuwenden.

B. Motorisierte Hänge- und Paragleiter

Eintragung und Kennzeichnung von motorisierten Hänge- und Paragleitern

§ 66. (1) Für motorisierte Hänge- und Paragleiter ist das Luftfahrzeugregister in Form einfacher Listen zu führen. Die §§ 6 Abs. 4, 7, 9 Abs. 1 und 10 sind sinngemäß anzuwenden.

(2) In den Listen gemäß Abs. 1 eingetragene oder im Rahmen von Erprobungs- oder Prüfflügen verwendete motorisierte Hänge- und Paragleiter müssen entsprechend gekennzeichnet sein. Die Bestimmungen des § 12, § 13 Abs. 1, 3 und 4, § 14 Abs. 1 bis 3 und 5, § 17, § 18, § 19, § 21 und § 22 sind anzuwenden. Das Eintragungszeichen hat aus einer vierstelligen Zifferngruppe zu bestehen. Ein Kennzeichen darf jeweils nur für ein Luftfahrzeug zugeteilt werden, wobei das Kennzeichen jeweils für eine Auftriebsfläche zuzuteilen ist. Das Kennzeichen ist in sinngemäßer Anwendung des § 15 Abs. 2 und 3 an hiezu geeigneten Flächen anzubringen.

Urkunden und Kennzeichnung betreffend die Lufttüchtigkeit

§ 67. (1) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß § 62 Abs. 2 müssen an Antriebseinheiten von motorisierten Hänge- und Paragleitern deutlich lesbar und in dauerhafter Schrift die Bezeichnung der Type, das Baujahr, die Seriennummer, eine allenfalls angewandte Prüfnorm sowie der Name und die Anschrift des Herstellers angebracht sein.

(2) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters für motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie deren Bestandteile nach erfolgtem Nachweis der erforderlichen Versicherungen

1. ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem Muster 6 der Anlage A (Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis) auszustellen, sofern auf Grund einer Prüfung gemäß § 68 Abs. 1 die Lufttüchtigkeit festgestellt worden ist, und
2. nach erfolgter Prüfung gemäß den §§ 68 und 69 bei Vorliegen aller Voraussetzungen den Bestand bzw. Weiterbestand der Lufttüchtigkeit durch Ausstellung einer Nachprüfungsbescheinigung nach dem Muster 11 der Anlage A zu bestätigen. Im Falle der periodischen Nachprüfung kann die Nachprüfungsbescheinigung nach erfolgter Prüfung gemäß § 69 auch von einem gemäß § 40 Abs. 4 ermächtigten Betrieb ausgestellt werden.

Erstmalige Feststellung der Lufttüchtigkeit

§ 68. (1) Vor der ersten Inbetriebnahme des motorisierten Hänge- und Paragleiters hat der Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde die Prüfung zu beantragen, ob

1. von den Herstellern der einzelnen Bestandteile ordnungsgemäß bestätigt worden ist, dass die für die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der Bestandteile erforderlichen oder anwendbaren international bzw. national anerkannten Standards (§ 63 Abs. 1) erfüllt sind,
2. die erforderlichen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen ordnungsgemäß (§ 63 Abs. 3) vorliegen, und
3. ein ordnungsgemäßer Nachweis, dass das Luftfahrzeug den Lärmzulässigkeitsanforderungen gemäß der ZLZV 2005 genügt, vorliegt.

Die zuständige Behörde hat weiters zu überprüfen, ob die Kompatibilität der Bestandteile anhand der jeweiligen Handbücher oder auf Grund einer Bestätigung des Herstellers, dass der motorisierte Hänge- oder Paragleiter die für die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile erforderlichen oder anwendbaren internationalen bzw. national anerkannten Standards erfüllt, vorliegt. Die Bestimmung des § 42 Abs. 2 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Die zuständige Behörde hat über die Prüfung gemäß Abs. 1 einen Prüfbericht auszustellen. § 31 Abs. 3 bis 5 ist sinngemäß anzuwenden.

(3) Zum Abschluss der Prüfung ist von der zuständigen Behörde ein Kennblatt zu erstellen, sofern für das Luftfahrzeug nicht bereits ein entsprechendes Kennblatt vorliegt. § 35 Abs. 1 dritter und vierter Satz ist sinngemäß anzuwenden.

Nachprüfungen

§ 69. (1) Für motorisierte Hänge- und Paragleiter ist nach der Durchführung von die Lufttüchtigkeit beeinflussenden Instandsetzungs- oder Überholungsarbeiten und in periodischen Abständen von jeweils 24 Monaten ab dem Datum der Prüfung gemäß § 68 oder der letzten periodischen Nachprüfung (Referenzdatum) zur Feststellung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit vom Luftfahrzeughalter bei der zuständigen Behörde die Durchführung einer Nachprüfung zu beantragen. Auf die Durchführung dieser Prüfung sind die Bestimmungen über die Nachprüfung gemäß § 40 sinngemäß anzuwenden. Im Falle der periodischen Nachprüfung kann der Luftfahrzeughalter die Nachprüfung auch von einem gemäß Abs. 2 ermächtigten Betrieb durchführen lassen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 40 Abs. 4 die Zuständigkeit für die Durchführung der periodischen Nachprüfung gemäß Abs. 1 an einen gemäß § 72 genehmigten Betrieb zu übertragen. § 40 Abs. 6 und 7 ist anzuwenden.

(3) Aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt können von der zur Durchführung der Nachprüfung zuständigen Behörde mit Bescheid kürzere Abstände für die periodische Prüfung festgelegt werden.

(4) Die periodische Nachprüfung kann ohne Wirkung auf den Termin der jeweils folgenden periodischen Nachprüfung in einem Zeitraum von drei Monaten vor bis spätestens 3 Monaten nach dem durch das Referenzdatum bestimmten Zeitpunkt erfolgen. Die Prüfung kann auch vor den oben genannten Zeiträumen durchgeführt werden. In diesem Fall wird das Referenzdatum jeweils neu festgelegt. In die Nachprüfungsbescheinigung ist das Datum für die Durchführung der nächsten periodischen Prüfung einzutragen.

(5) Nach Abschluss der Nachprüfung ist ein entsprechender Prüfbericht zu erstellen und der Antragsteller über das Ergebnis der Prüfung und allfällige weitere Erfordernisse umgehend in Kenntnis zu setzen. § 41 ist sinngemäß anzuwenden.

Feststellung der mangelnden Voraussetzung für die Verwendung

§ 70. (1) Werden die Voraussetzungen, die zur Ausstellung der im § 67 genannten Beurkundungen geführt haben, nicht oder nicht mehr erfüllt, sind die Bestimmungen des § 45 sinngemäß anzuwenden.

Voraussetzungen für die zulässige Verwendung

§ 71. Motorisierte Hänge- und Paragleiter dürfen erstmalig und in weiterer Folge im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. ein Kennzeichen (§ 62 Abs. 2) und ein Typenschild des Herstellers gemäß § 67 Abs. 1 angebracht worden ist,
2. das Sonderlufttüchtigkeitszeugnis (Muster 6 der Anlage A),
3. die Nachprüfungsbescheinigung (Muster 11 der Anlage A) und
4. gegebenenfalls das Lärmzeugnis (Muster der Anlage A der ZLZV 2005) oder eine Ausnahmegewilligung gemäß der ZLZV 2005 idgF

beim Luftfahrzeughalter gültig vorliegen und das Luftfahrzeug nach Maßgabe der Festlegungen im Betriebs- oder Instandhaltungshandbuch ordnungsgemäß instand gehalten wird sowie die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen. Die Beurkundungen gemäß Z 2 bis 4 sind bei jeder Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge vom verantwortlichen Piloten an Bord mitzuführen.

Instandhaltungsbetriebe und Instandhaltungsbetriebe

§ 72. (1) Instandhaltungsbetriebe und Instandhaltungsbetriebe für motorisierte Hänge und Paragleiter sind auf Antrag von der zuständigen Behörde zu bewilligen, wenn sie die Voraussetzungen gemäß § 51 Abs. 3 erfüllen sowie einen technischen Leiter, der eine mindestens dreijährige praktische Tätigkeit in der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten nachweisen kann und geeignete Personen für die Kontrolle der Instandhaltungsarbeiten, bestellt haben. § 49 Abs. 1 Z 5 bis 7 und § 49 Abs. 2 bis 5 sowie § 51 Abs. 5 sind sinngemäß anzuwenden.

(2) Eine Bewilligung gemäß Abs. 1 ist von der zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder

gegen eine Verpflichtung gemäß dieser Verordnung verstoßen worden ist. Die zuständige Behörde kann vor Widerruf der Bewilligung den Betrieb unter Setzung einer Frist zur Mängelbehebung untersagen.

Instandhaltung

§ 73. (1) Soweit Instandhaltungen nicht in einem Betrieb gemäß § 72 durchgeführt werden, dürfen Instandhaltungsarbeiten an motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie an deren Bestandteilen nur von Personen ausgeführt werden, die mit den Arbeiten vertraut sind oder die eine entsprechende Einschulung vom Hersteller oder von einem von diesem Autorisierten nachweisen können.

(2) Die Instandhaltung von motorisierten Hänge- und Paragleitern, die gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 bis 3 oder für eine andere entgeltliche Beförderung betrieben werden, ist von einem gemäß § 72 genehmigten Betrieb durchzuführen.

(3) Bei allen Instandhaltungsarbeiten sind die vom Hersteller herausgegebenen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen in der letztgültigen Fassung zu beachten. Der Luftfahrzeughalter hat dafür Sorge zu tragen, dass die Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten termingerecht durchgeführt werden. Die Durchführung der Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten ist von der ausführenden Person in den Aufzeichnungen (§ 75) zu bestätigen.

C. Gemeinsame Bestimmungen

Erprobungs- und Prüflüge

§ 74. Flüge zur Erprobung von Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern und motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie Prüflüge zur Feststellung, ob ein solches Luftfahrzeug als lufttüchtig anzusehen ist, dürfen nur vom Hersteller oder unter Aufsicht des Herstellers durchgeführt werden, sofern die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen und die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird.

Aufzeichnungen

§ 75. Der Halter von Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern hat Aufzeichnungen über die maßgeblichen Betriebsdaten der Luftfahrzeuge (Absprünge, Flugstunden, Betriebsstunden der Antriebseinheit u.ä.) und über die Instandhaltungsarbeiten an den Luftfahrzeugen in geeigneter Form zu führen.

Lufttüchtigkeitshinweise des Herstellers

§ 76. Die Hersteller haben jene Hinweise, welche die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit des Fallschirmes, Hänge- und Paragleiters oder motorisierten Hänge- und Paragleiters oder deren Bestandteile betreffen, auf geeignete Weise bekannt zu geben. Werden diese Hinweise der zuständigen Behörde bekannt, hat sie diese auf elektronischem Weg zu veröffentlichen.

Verantwortlichkeiten des Luftfahrzeughalters

§ 77. (1) Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter dürfen nicht verwendet werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass deren Lufttüchtigkeit oder die Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile nicht gegeben ist.

(2) Der Luftfahrzeughalter (§ 13 LFG) ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich und hat dafür zu sorgen, dass sich das Luftfahrzeug bei jeder Verwendung im Fluge in einem lufttüchtigen Zustand befindet sowie die für den Betrieb erforderliche Betriebs- und Notausrüstung korrekt eingebaut und betriebsbereit ist. Weiters hat er dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten nach den Herstelleranweisungen ordnungsgemäß durchgeführt und bestätigt worden sind.

(3) Der Luftfahrzeughalter hat, unbeschadet anderer Bestimmungen, alle Störungen, deren Ursache in der mangelnden Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges oder der Betriebstüchtigkeit eines Bauteiles liegen kann, dem jeweiligen Hersteller zu melden.

VIII. BESONDERE BESTIMMUNGEN

Maßnahmen bei unmittelbar drohender Gefahr

§ 78. (1) In Fällen erkannter, unmittelbar drohender Gefahr für die Verkehrssicherheit von in- oder ausländisch registrierten Luftfahrzeugen haben Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter, Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe sowie natürliche oder juristische Personen, denen ein Luftfahrzeug zur Beaufsichtigung, Verwahrung, Inbetriebnahme, Instandhaltung oder Nachprüfung übertragen wurde, alle geeigneten, von ihrem Aufgabenbereich umfassten Maßnahmen zu treffen, um die Gefahr abzuwenden. Reichen diese Maßnahmen für die Gefahrenabwehr nicht aus, haben diese Personen unverzüglich die

gemäß § 171 LFG zuständige Luftfahrtbehörde oder die jeweilige Aufsichtsbehörde (§ 141 LFG und § 79) zu verständigen.

(2) Erforderlichenfalls können die gemäß § 171 LFG oder von der jeweiligen Aufsichtsbehörde ermächtigten Organe unter gleichzeitiger Verständigung des Luftfahrzeughalters oder jener Personen, die jeweils die tatsächliche Verfügungsgewalt über das betroffene Luftfahrzeug haben, geeignete Maßnahmen an Ort und Stelle treffen. Insbesondere können sie ein sofortiges Betriebsverbot mit allfälliger Einziehung der Luftfahrzeugdokumente verfügen.

(3) Wenn die unmittelbar drohende Gefahr nicht mehr vorliegt, hat die im Abs. 1 genannte Behörde die getroffenen Maßnahmen aufzuheben.

Aufsicht

§ 79. (1) Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter sowie Personen, denen ein Luftfahrzeug zur Beaufsichtigung, Verwahrung, Inbetriebnahme, Instandhaltung oder Durchführung der Nachprüfung überlassen worden ist, haben der zuständigen Behörde zur Ausübung der Aufsicht, ob die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden, oder zur Feststellung der Lufttüchtigkeit in- oder ausländisch registrierter Luftfahrzeuge bzw. der Betriebstüchtigkeit in- oder ausländisch beurkundeten Luftfahrtgeräts:

1. alle einschlägigen Auskünfte zu erteilen;
2. auf Aufforderung alle für sie verfügbaren Bewilligungs- und Betriebsunterlagen vorzulegen, insbesondere Eintragungsschein (§ 8), Urkunden über die Lufttüchtigkeit bzw. Betriebstüchtigkeit (§§ 30 und 71) sowie die Lärmzulässigkeit, Ausnahmegewilligungen nach §§ 21 und 26 sowie die Erprobungsbewilligung gemäß § 42 Abs. 1, Zwischenbewilligungen gemäß § 20 LFG und Bewilligungen gemäß § 132 LFG, das Instandhaltungshandbuch, das Instandhaltungsbetriebshandbuch sowie die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (§§ 55 und 75);
3. Zutritt zu den Luftfahrzeugen und zu allen Räumlichkeiten und Orten zu gewähren, an denen Luftfahrzeuge abgestellt, untergebracht, betrieben und instand gehalten werden.

Im Falle der Übertragung von Zuständigkeiten gemäß den §§ 37 oder 40 ist die Aufsicht von der Austro Control GmbH oder, soweit Luftfahrzeuge betroffen sind, die in den Zuständigkeitsbereich des Österreichischen Aero Clubs fallen, von diesem, auszuüben, welche dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie darüber zu berichten haben.

(2) Auf Militärflugplätzen ist im Falle des Abs. 1 Z 3 der zuständige Kasernenkommandant vor dem Betreten der militärischen Liegenschaft in Kenntnis zu setzen. Dieser kann aus wichtigen militärischen Gründen den Zutritt verweigern oder die Zutrittsgenehmigung aus Gründen der militärischen Sicherheit unter Auflagen erteilen.

(3) Werden, außer im Falle des Abs. 2, der Zutritt oder die Untersuchung oder die Auskunftserteilung verweigert oder stehen die als Instandhaltungs- oder Betriebsvoraussetzungen erforderlichen Anlagen, Einrichtungen und Unterlagen nicht vollständig zur Verfügung, so ist die jeweilige Bewilligung zu widerrufen, wenn die Mängel nicht innerhalb der von der Aufsichtsbehörde festgesetzten Frist behoben werden. Bei begründetem Zweifel an der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges ist der Luftfahrzeughalter von der zuständigen Behörde aufzufordern, unverzüglich die Durchführung einer Nachprüfung gemäß § 40 Abs. 1 Z 3 oder 5 bzw. gemäß § 69 zu beantragen, andernfalls ist von der zuständigen Behörde mit Bescheid festzustellen, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf und die Rückgabe der gemäß den §§ 30 Abs. 8, 44 bzw. 58 Abs. 3 und 67 ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.

(4) Die zur Ausübung der jeweiligen Aufsicht zuständige Behörde hat die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung durch stichprobenartige Überprüfungen im Sinne des Abs. 1 sicherzustellen.

IX. ZUSTÄNDIGKEITEN

§ 80. (1) Zuständige Behörde ist, sofern nichts anderes bestimmt ist, die Austro Control GmbH.

(2) Der Österreichische Aero Club ist insoweit zuständige Behörde, als die Vollziehung in sein Aufgabengebiet gemäß der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club, BGBl. Nr. 394/1994, in der jeweils geltenden Fassung, fällt.

(3) § 58 Abs. 2 bleibt von den Abs. 1 und 2 unberührt.

X. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

In- und Außer-Kraft-Treten

§ 81. (1) Diese Verordnung tritt mit XXX 2009 in Kraft.

(2) Die Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBl. II Nr. 424, tritt mit Ablauf des YYY 2009 außer Kraft.

(3) Wurde im Fall der Zuteilung desselben Kennzeichens für mehrere Freiballon-Hüllen vom Luftfahrzeughalter verabsäumt, eine dem § 65 Abs. 3 ZLLV 2005 entsprechende Änderung der Kennzeichnungen zu veranlassen, sind von der zuständigen Registerbehörde unverzüglich sämtliche Eintragungen der Freiballon-Hüllen dieses Kennzeichens zu löschen und dem Luftfahrzeughalter die Rückstellung der Eintragungsscheine vorzuschreiben. § 10 Abs. 4 und 5 bleibt unberührt.

Übergangsbestimmungen

§ 82. Alle Bescheide und Beurkundungen, die gemäß der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005, BGBl. II Nr. 424, erteilt wurden bzw. gültig waren, behalten unbeschadet der Bestimmungen der §§ 45 und 61 weiterhin ihre Gültigkeit.

Anlagen B bis D werden unverändert von der ZLLV 2005 übernommen, in der Anlage A werden die Muster 2, 4, 5, 8, 12, 13 und 15 ausgetauscht bzw. entfallen.

II.

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 geändert wird

Auf Grund der §§ 12 und 21 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 83/2008, wird verordnet:

Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005, BGBl. II Nr. 425, zuletzt geändert durch die Verordnung, BGBl. II Nr. 19/2007, wird wie folgt geändert:

1. § 8 Abs. 2 lautet:

„(2) Der in Übereinstimmung mit den Lärmmessmethoden der Anlage B ermittelte Lärmpegel darf für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge sowie für motorisierte Hänge- und Paragleiter den Lärmgrenzwert von 60 dB(A) und für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 450 kg den Lärmgrenzwert von 68 dB(A) nicht überschreiten. Für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse über 450 kg berechnen sich die Lärmgrenzwerte nach folgender Formel:

M MTOM in 1000 kg

$L_{\text{Agrenz}} = 79,27 + 32,51 \cdot \log M.$ “

2. Im § 17 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) § 8 Abs. 2 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. XXX tritt mit xxx in Kraft.“

3. § 18 lautet:

„§ 18. Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 2006/93/EG zur Regelung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), ABl. Nr. L 374 vom 27.12.2006 S. 1, umgesetzt.“

III.

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club geändert wird

Auf Grund von § 140b des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 83/2008, wird verordnet:

Die ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung, BGBl. Nr. 394/1994, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 207/2006, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 1 werden die Z 12 bis 21 durch folgende Z 12 bis 20 ersetzt:

- „12. Beurkundung der Lufttüchtigkeit für motorisierte Hänge- und Paragleiter (§ 68 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2009 – ZLLV 2009) und Ausstellung des Lärmzeugnisses für motorisierte Hänge- und Paragleiter (§ 4 der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 idGF (ZLZV 2005),
13. Nachprüfung von motorisierten Hänge- und Paragleitern (§ 69 ZLLV 2009),
14. Anerkennung ausländischer Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge, Widerruf dieser Anerkennung (§§ 18 Abs. 2 und 19 Abs. 2 LFG) sowie Bewilligung der Fristverlängerung gemäß § 15 Abs. 4 LFG für motorisierte Hänge- und Paragleiter,
15. Feststellung der mangelnden Voraussetzung für die Verwendung im Fluge (§ 70 ZLLV 2009) für motorisierte Hänge- und Paragleiter,
16. Nachprüfung von Segelflugzeugen (§ 40 Abs. 1 Z 1, 2, 3, 4, 5 und 7 ZLLV 2005),
17. Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen (§ 40 Abs. 1 Z 1, 2, 3, 4, 5 und 7 ZLLV 2005),
18. periodische Nachprüfung (§ 40 Abs. 1 Z 4 ZLLV 2005) von Motorseglern, die nicht im Rahmen von Luftfahrtunternehmen (§ 102 Abs. 2 LFG) verwendet werden, und
19. Bewilligung von Instandhaltungs- und Instandhaltungshilfsbetrieben für motorisierte Hänge- und Paragleiter (§§ 72 ZLLV 2009) und deren Instandhaltungsbetriebshandbücher,
20. Veröffentlichung von Lufttüchtigkeitshinweisen gemäß § 76 sowie Durchführung der Aufgaben als Aufsichtsbehörde gemäß § 79 für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter,“

2. § 1 Abs. 2 und 3 lautet:

„(2) Durch die Übertragung gemäß Abs. 1 Z 13, 16, 17 und 18 werden die gemäß § 40 Abs. 4 bzw. § 69 Abs. 2 ZLLV 2009 übertragenen Zuständigkeiten nicht berührt.

(3) Eine Durchschrift der Nachprüfungsbescheinigungen und gegebenenfalls der Verwendungsbescheinigungen nach Durchführung der Nachprüfungen gemäß Abs. 1 Z 16 bis 18 sind der Austro Control GmbH spätestens bis zum Ende des Folgemonates zu übermitteln. Festgestellte Mängel, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen und vom Luftfahrzeughalter nicht fristgerecht behoben wurden, sind der Austro Control GmbH unverzüglich zu melden.“

3. § 1 Abs. 4 entfällt.

4. Im § 2 Abs. 1 werden die Worte „Luftfahrtgerät-Verordnung 2005“ durch die Worte „Luftfahrtgerät-Verordnung 2009“ ersetzt.

5. § 2 Abs. 2 lautet:

„(2) Insoweit die im § 1 Abs. 1 genannten Aufgaben vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und deren Durchführungsbestimmungen umfasst sind, dürfen diese Aufgaben nur durchgeführt werden, wenn die in diesen Bestimmungen festgelegten Voraussetzungen erfüllt werden. Bei Durchführung dieser Aufgaben sind die jeweils maßgeblichen Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 anzuwenden.“

6. Im § 9 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) § 1 und § 2 Abs. 1 und 2 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. XXX treten mit xxx in Kraft.“