

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1978

Ausgegeben am 30. März 1978

50. Stück

**151.** Verordnung: Änderung der Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973

**152.** Verordnung: Zivilluftfahrt-Störungsverordnung — ZSV 1978

**151.** Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 9. März 1978, mit der die Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973 geändert wird

Auf Grund der §§ 1 und 3 des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973, BGBl. Nr. 505, wird verordnet:

### Artikel I

Die Anlagen 1 und 2 der Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973, BGBl.

Nr. 515, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 537/1975 und 137/1977 werden durch die Anlagen 1 und 2 zu dieser Verordnung ersetzt.

### Artikel II

Diese Verordnung tritt mit 1. April 1978 in Kraft.

Lausecker

### Anlage 1

(Zu § 2 Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973)

|                                                                                                             |                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1. Anwendungszeitraum:                                                                                      | 1978 04 01 bis 1979 03 31                       |
| 2. Für die Gebührenerhebungsgrundlage maßgebendes Haushaltsjahr:                                            | 1976                                            |
| 3. Kostendeckungssatz (ohne Vereinnahmungskosten):                                                          | 75%                                             |
| 4. Arten von nicht unter die Gebührenregelung fallenden Flügen:                                             | die im § 3 Abs. 1 Z. 1 und 2 bezeichneten Arten |
| 5. Arten von gebührenbefreiten Flügen, für welche die Gebührenerhebungsgrundlage berichtigt wird:           | keine                                           |
| 6. Höhe der Flugsicherungsstreckengebühren je Dienstleistungseinheit (einschließlich Vereinnahmungskosten): | ab 1978 04 01: \$ 28,3707                       |

## Anlage 2

(Zu § 3 Abs. 2 der Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973)

Für Transatlantikflüge, bei denen der Zielflugplatz (oder der Abflugplatz) zwischen dem 30. und dem 110. Grad westlicher Länge und dem 28. und 55. Grad nördlicher Breite (Zone III) liegt, ist — je nachdem, welcher der in der Spalte 1 der nachstehenden Tabelle bezeichneten Flugplätze der Abflugplatz (beziehungsweise der Zielflugplatz) ist — eine Pauschalgebühr in der in der Spalte 2 für Luftfahrzeuge mit dem Gewichtungsfaktor eins (50 metrische Tonnen) angegebenen Höhe zu entrichten (§ 3 Abs. 2 des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973); für derartige Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden die in der Spalte 3 angegebenen Beträge abgezogen, sofern in den in der Spalte 4 bezeichneten Staaten für solche Flüge keine Flugsicherungsstreckengebühren zu entrichten sind:

|          | 1                                | 2                            | 3                                                           | 4                                                                                                                                  |
|----------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          | Abflugplatz (bzw. Zielflugplatz) | Pauschalgebühr bei 50 t in § | Gegebenenfalls abzuziehender Betrag bei 50 t in §           | bei Gebührenbefreiung in                                                                                                           |
| Zone III | Athen                            | 350,93                       | 54,93<br>124,59<br>105,49<br>19,42<br>9,84<br>4,96<br>14,96 | der Bundesrepublik Deutschland<br>Frankreich<br>dem Vereinigten Königreich<br>den Niederlanden<br>Irland<br>der Schweiz<br>Spanien |
|          | Belgrad oder Zagreb              | 581,26                       | 26,69<br>202,31<br>46,12<br>187,96<br>35,61<br>17,89        | Belgien und Luxemburg<br>der Bundesrepublik Deutschland<br>Frankreich<br>dem Vereinigten Königreich<br>den Niederlanden<br>Irland  |
|          | Budapest                         | 622,62                       | 67,04<br>202,69<br>222,50<br>21,04<br>35,87                 | Belgien und Luxemburg<br>der Bundesrepublik Deutschland<br>dem Vereinigten Königreich<br>den Niederlanden<br>Irland                |
|          | Tel Aviv                         | 289,15                       | 17,41<br>163,05<br>77,49<br>6,15<br>8,74<br>3,79<br>7,41    | der Bundesrepublik Deutschland<br>Frankreich<br>dem Vereinigten Königreich<br>den Niederlanden<br>Irland<br>der Schweiz<br>Spanien |
|          | Wien                             | 570,72                       | 66,09<br>198,05<br>38,46<br>158,08<br>7,12<br>35,97         | Belgien und Luxemburg<br>der Bundesrepublik Deutschland<br>Frankreich<br>dem Vereinigten Königreich<br>den Niederlanden<br>Irland  |

**152. Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 9. März 1978 über Störungen in der Zivilluftfahrt (Zivilluftfahrt-Störungsverordnung — ZSV 1978)**

Auf Grund der §§ 135 bis 138 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, sowie der Art. 25 und 26 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 138/1971, wird verordnet:

**Abschnitt I**

**ALLGEMEINES**

**Geltungsbereich**

§ 1. Die Bestimmungen dieser Verordnung finden — soweit sich aus einzelnen ihrer Bestimmungen nichts anderes ergibt — Anwendung auf

1. Störungen (Abschnitt II) innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes sowie Störungen beim Betrieb österreichischer Zivilluftfahrzeuge auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes;
2. Such- und Rettungsfälle (Abschnitt III) sowie Flugunfälle (Abschnitt IV) innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, soweit in dieser Verordnung oder in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes bestimmt wird.

**Begriffserläuterungen**

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gelten beziehungsweise gilt — soweit sich aus einzelnen ihrer Bestimmungen nichts anderes ergibt — als:

**Betrieb von Luftfahrzeugen:**

jede Verwendung von Luftfahrzeugen, bei der die dem Luftfahrzeug eigentümlichen Triebkräfte auf das Luftfahrzeug einwirken.

**Einsatzleiter:**

zur Leitung von Such- und Rettungsmaßnahmen in Flugplatzrettungsbereichen (§ 8 Abs. 2) Beauftragte der Zivilflugplatzhalter, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt oder unter dessen Aufsicht entsprechend zu schulen sind.

**erhebliche Beschädigungen (von Luftfahrzeugen):**

Beschädigungen (von Luftfahrzeugen), welche die Festigkeit, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften von Luftfahrzeugen beeinträchtigen, und deren Beseitigung größere Reparaturen oder den Austausch der betroffenen Bauteile erfordern würde, sowie sonstige Beschädigungen von gleicher Bedeutung.

**Flugnotfälle:**

jene Störungen, bei welchen ein Luftfahrzeug vermißt wird, einen Unfall erlitten hat oder auf andere Weise in Not geraten ist.

**Flugplatzbezugspunkt:**

der Flugplatzbezugspunkt im Sinne des § 1 der ZFV 1972, BGBl. Nr. 313.

**Flugunfälle:**

Unfälle von Zivilluftfahrzeugen ohne Rücksicht auf ihre Folgen und sonstige Kriterien für die Notwendigkeit von Flugunfallsuntersuchungen.

**Flugunfallssachverständige:**

Sachverständige, welche in die vom Bundesminister für Verkehr zu führende Flugunfallssachverständigen-Liste (§ 26) aufgenommen worden sind.

**Flugsicherungshilfsstellen:**

Flugsicherungshilfsstellen im Sinne des § 2 der LVR 1967, BGBl. Nr. 56, in der jeweils geltenden Fassung.

**Flugsicherungsstellen:**

Flugsicherungsstellen (§ 120 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes), soweit sie Flugsicherungsbetriebsdienst ausüben.

**geltende Flugpläne:**

geltende Flugpläne im Sinne des § 2 der LVR 1967.

**Herstellerstaaten von Luftfahrzeugen:**

die für die Beurkundung der Lufttüchtigkeit der Prototypen von Luftfahrzeugen verantwortlichen Staaten.

**im Fluge (befindlich):**

im Fluge im Sinne des § 11 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes (befindlich).

**Militärflugplätze:**

Militärflugplätze im Sinne des § 60 des Luftfahrtgesetzes.

**Militärluftfahrzeuge:**

Militärluftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes.

**Notlandungen:**

Notlandungen im Sinne des § 10 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes.

**österreichische Zivilluftfahrzeuge:**

Zivilluftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 des Luftfahrtgesetzes) sowie nicht in das Luftfahrzeugregister (§ 16 des Luftfahrtgesetzes) einzutragende Zivilluftfahrzeuge, wenn die Voraussetzungen gemäß § 16 Abs. 2 beziehungsweise 3 des Luftfahrtgesetzes gegeben wären.

**Registerstaaten von Luftfahrzeugen:**

die Staaten in deren Luftfahrzeugregister die Luftfahrzeuge eingetragen sind.

**schwere Flugunfälle:**

Flugunfälle, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung von Luftfahrzeugen geführt haben oder auf erhebliche technische Mängel hinweisen.

**schwere Verletzungen von Personen:**

Körperverletzungen von Personen, die

- a) eine mehr als achtundvierzigstündige Krankenhausbehandlung erfordern, welche innerhalb von sieben Tagen — gerechnet vom Unfallszeitpunkt — beginnen muß; oder
- b) Knochenbrüche — ausgenommen einfache Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase — einschließen; oder
- c) schwere innere Blutungen, Nerven-, Muskel- oder Sehnenschäden verursachen; oder
- d) Verletzungen innerer Organe einschließen; oder
- e) Verbrennungen 2. oder 3. Grades oder Verbrennungen umfassen, die sich auf mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche erstrecken.

**Staatsluftfahrzeuge:**

Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Art. 3 Abs. b des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.

**Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen:**

die Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen im Sinne des Art. 17 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.

**Störung:**

jeder ungewollte Ablauf oder jede erzwungene Unterbrechung des Betriebes von Zivilluftfahrzeugen und seiner unmittelbaren Vorbereitung, durch welche die Sicherheit des Flugbetriebes nachteilig beeinflusst werden könnte.

**verantwortliche Piloten:**

verantwortliche Piloten im Sinne des § 2 der LVR 1967.

**Zivilflugplätze:**

Zivilflugplätze im Sinne des § 60 des Luftfahrtgesetzes; die für Zivilflugplätze geltenden Bestimmungen dieser Verordnung finden auf Militärflugplätze Anwendung, soweit das Bundesministerium für Landesverteidigung die Benützung für Zwecke der Zivilluftfahrt bewilligt hat.

**Zivilflugplatzhalter:**

die Halter von Zivilflugplätzen auf Grund der Zivilflugplatzbewilligungen beziehungsweise ihre für den in Betracht kommenden Aufgabenbereich bestellten Organe oder verantwortlichen Vertreter (§ 9 VStG 1950).

**Zivilluftfahrzeuge:**

Zivilluftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, einschließlich ausländischer Staatsluftfahrzeuge.

**Zivilluftfahrzeughalter:**

Halter von Zivilluftfahrzeugen im Sinne des § 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes.

**Abschnitt II****STÖRUNGEN****Störungsmeldungen**

§ 3. (1) Verantwortliche Piloten und Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich — bei Störungen außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes spätestens unverzüglich nach der Rückkehr nach Österreich — alle ihren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen beziehungsweise den Betrieb ihrer Luftfahrzeuge betreffenden Störungen zu melden. Zivilflugplatzhalter und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle wahrgenommenen Störungen zu melden. Diese Verpflichtungen bestehen ohne Rücksicht darauf, ob bereits Flugnotmeldungen beziehungsweise (durch andere Meldepflichtige) Störungsmeldungen erstattet worden sind.

(2) Störungsmeldungen haben neben möglichst genauen Angaben über Ort, Zeit, beteiligte und betroffene Personen sowie Luftfahrzeuge und Luftfahrteinrichtungen, einschließlich allfälliger Schäden, eine detaillierte Darstellung der Störungsvorgänge, einschließlich der Vorgeschichte (zum Beispiel Flugverlauf) und der für allfällige

luftfahrtbehördliche Untersuchungen sonst zweckdienlichen Umstände (zum Beispiel Flugwetter) zu enthalten. Für Störungsmeldungen sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt aufzulegende und auf allen Zivilflugplätzen zur Verfügung zu stellende Formblätter zu verwenden.

#### Verzicht auf Störungsmeldungen

§ 4. Störungsmeldungen können bei folgenden Störungen unterbleiben:

1. Störungen, die sich in bloßen Verzögerungen erschöpfen und infolge unrichtiger Annahmen technischer Gebrechen aufgetreten sind;
2. Störungen, die sich als geringfügig erweisen (zum Beispiel Ausfall einer Kontrollampe) und die Sicherheit des Flugbetriebes nicht unmittelbar berühren;
3. Störungen, die lediglich darin bestehen, daß ein Flug aus Wettergründen nicht in der vorgesehenen Weise zu Ende geführt werden kann.

### Abschnitt III

#### ZIVILLUFTFAHRT-SUCH- UND RETTUNGSDIENST

##### Aufgaben des Such- und Rettungsdienstes

§ 5. (1) Der Such- und Rettungsdienst hat die Aufgabe, im österreichischen Hoheitsgebiet in Flugnot befindliche Zivilluftfahrzeuge zu suchen, deren Insassen zu retten und nach Möglichkeit auch die Post sowie die Fracht zu bergen. Auf Ersuchen der zuständigen Stellen benachbarter Staaten, hat er bei deren Such- und Rettungsaktionen mitzuwirken.

(2) Bei Flugnotfällen österreichischer Militärluftfahrzeuge hat der Such- und Rettungsdienst die unaufschiebbaren Such- und Rettungsmaßnahmen (wie Erste Hilfe und Brandbekämpfung) bis zum Eingreifen des Such- und Rettungsdienstes im Bereich der Militärluftfahrt durchzuführen.

##### Such- und Rettungszentrale

§ 6. Die zusammenfassende Lenkung des Such- und Rettungsdienstes im Sinne dieser Verordnung obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt als Such- und Rettungszentrale.

##### Mitwirkung am Such- und Rettungsdienst im allgemeinen

§ 7. (1) Die Flugsicherungsstellen und Flugsicherungshilfsstellen haben bei der Durchführung von Rettungsmaßnahmen mitzuwirken.

(2) Weiters sind bei der Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen, soweit es sich als notwendig erweist, vor allem

- a) die Sicherheitsbehörden um Hilfeleistung im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben zu ersuchen;
- b) das Bundesheer nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 79 Abs. 2 Z. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der geltenden Fassung unmittelbar in Anspruch zu nehmen;
- c) Hilfs- und Rettungsorganisationen heranzuziehen, deren Zweck die Hilfeleistung bei Elementarereignissen oder sonstigen Unglücksfällen ist;
- d) alle Personen, die hiezu die Möglichkeit haben, besonders die Besatzungen von in der Nähe befindlichen Luftfahrzeugen, um Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft zwecks Nachrichtenübermittlungen von in Flugnot geratenen Luftfahrzeugen beziehungsweise von funktionsfähig gebliebenen Sprechfunkgeräten und erforderlichenfalls auch um Hilfeleistung zu ersuchen.

##### Mitwirkung der Zivilflugplatzhalter am Such- und Rettungsdienst

§ 8. (1) Die Zivilflugplatzhalter sind zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen für Luftfahrzeuge, die im Flugplatzrettungsbereich (Abs. 2) während der Betriebszeit des Zivilflugplatzes in Flugnot geraten sind, verpflichtet.

(2) Die für die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivilflugplatz einen Flugplatzrettungsbereich entsprechend den Erfordernissen des Flugplatzbetriebes unter Berücksichtigung der Geländebeschaffenheit innerhalb eines Umkreises von höchstens 8 km um den Flugplatzbezugspunkt mit Bescheid festzulegen. Soweit es der Flugplatzbetrieb erfordert, ist in diesem Bescheid auch vorzuschreiben, daß mit der Leitung der Such- und Rettungsmaßnahmen im Flugplatzrettungsbereich ein Einsatzleiter zu betrauen ist, Stellvertreter für den Einsatzleiter zu bestellen sind, und daß der Einsatzleiter (ein Stellvertreter) während der Betriebszeit des Zivilflugplatzes jederzeit erreichbar sein muß. Vor Erlassung dieses Bescheides ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu hören.

##### Bereitstellung und Einsatz von Geräten und Hilfsmitteln durch die Zivilflugplatzhalter

§ 9. (1) Die Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, während der Betriebszeit auf ihren Flugplätzen geeignete Rettungs- und Feuerlöschgeräte

sowie sonstige Hilfsmittel (wie Sanitätsmaterial, Tragbahnen, Decken und geeignete Nachrichtsmittel) einsatzfähig bereitzuhalten und erforderlichenfalls einzusetzen.

(2) Halter von Flughäfen sind außerdem verpflichtet, eine Flughafenfeuerwehr und eine Sanitätsstelle einzurichten. Diese müssen über entsprechend geschultes Personal und über eine geeignete Ausrüstung verfügen, besonders auch über geeignete Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge.

(3) Die für die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde hat dem Zivilflugplatzhalter die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Berücksichtigung des Betriebsumfanges des betreffenden Flugplatzes erforderliche Ausrüstung im Sinne der Abs. 1 und 2 sowie das dementsprechend erforderliche Feuerwehr- und Sanitätspersonal gemäß § 141 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes mit Bescheid vorzuschreiben. Vor Erlassung dieses Bescheides ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu hören.

#### Bereitstellung von Rettungsgeräten und Hilfsmitteln durch die Such- und Rettungszentrale

§ 10. (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat dafür zu sorgen, daß Rettungsgeräte und Hilfsmittel (wie Sanitätsmaterial, Decken, Werkzeug, Signalmittel, tragbare Funkgeräte und Abwurfbehälter für Such- und Rettungsmaßnahmen) für Einsätze außerhalb von Flugplatzrettungsbereichen bereitstehen.

(2) Die im Abs. 1 bezeichneten Abwurfbehälter müssen beschriftet und mit 10 cm breiten, farbigen Querstreifen versehen sein, deren Farbe den Inhalt des Behälters bezeichnet. Es bedeuten:

- a) ein roter Streifen: Sanitätsmaterial,
- b) ein blauer Streifen: Wasser und Lebensmittel,
- c) ein gelber Streifen: Decken,
- d) ein schwarzer Streifen: technische Geräte (wie tragbare Funkgeräte, Signalmittel und Werkzeug).

(3) Abwurfbehälter, in welche Hilfsmittel gemäß Abs. 2 lit. a und d verpackt werden, müssen Gebrauchsanweisungen und den Boden-Luft-Sicht-Signalschlüssel für die Verwendung durch Überlebende gemäß Punkt 2.1 des Anhangs zu dieser Verordnung in deutscher, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache enthalten.

(4) Über die im Abs. 1 bezeichneten Geräte und Hilfsmittel ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ein Verzeichnis zu führen.

#### Notausrüstungsverzeichnisse der Zivilluftfahrzeughalter

§ 11. (1) Halter österreichischer Zivilluftfahrzeuge haben über die an Bord ihrer Luftfahrzeuge befindliche Notausrüstung ein Verzeichnis zu führen. In diesem Verzeichnis ist auch zu vermerken, an welcher Stelle des Luftfahrzeuges gegebenenfalls ein Crash-Sender eingebaut ist.

(2) Gerät ein Zivilluftfahrzeug in Flugnot, so hat dessen Halter dem Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Anforderung dieses Verzeichnis unverzüglich bekanntzugeben.

#### Meldeplan der Such- und Rettungszentrale

§ 12. (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat zur Sicherstellung einer raschen und wirksamen Hilfeleistung bei Flugnotfällen in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden, dem Bundesheer und den für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen in Betracht kommenden Hilfs- und Rettungsorganisationen einen Meldeplan zu erstellen.

(2) Der Meldeplan hat jedenfalls zu enthalten:

1. die Fernsprech- und Fernschreibnummer sowie die Funkfrequenz der Such- und Rettungszentrale,
2. die Anschrift, die Fernsprech- und Fernschreibnummern sowie allfälligen Funkfrequenzen der Dienststellen, Personen und Hilfs- und Rettungsorganisationen, die für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen in Betracht kommen,
3. die Fernsprech- und Fernschreibnummern sowie Funkfrequenzen der benachbarten ausländischen Such- und Rettungszentralen,
4. entsprechende Karten des Bundesgebietes, in welchen die Zivilflugplätze, die überwachten Lufträume und Flugbeschränkungsgebiete eingezeichnet sind,
5. die Vorgangsweise bei der Verständigung von im Fluge befindlichen Luftfahrzeugen.

(3) Die im Abs. 2 Z. 1 bis 3 bezeichneten Angaben des Meldeplanes sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren und den am Such- und Rettungsdienst mitwirkenden Stellen (§§ 7 und 8) bekanntzugeben.

#### Einsatzpläne der Zivilflugplatzhalter

§ 13. (1) Zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes bei Flugnotfällen in Flugplatzrettungsbereichen sind von den Zivilflugplatzhaltern Einsatzpläne zu erstellen.

## (2) Die Einsatzpläne haben zu enthalten:

1. die für die Auslösung von Rettungs- und Feuerlöschmaßnahmen vorgesehenen Alarmzeichen (zum Beispiel Sirenengeheul, Glockenzeichen oder Feuerwerkskörper);
2. den Namen des Zivilflugplatzhalters beziehungsweise des Einsatzleiters und seiner allfälligen Stellvertreter;
3. die Fernsprechnummer des Zivilflugplatzhalters beziehungsweise des Einsatzleiters;
4. die Fernsprechnummern und Anschriften der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle, der nächstgelegenen Feuerwehr- und Rettungsstellen, Krankenhäuser und Ärzte;
5. die Abgrenzung der Aufgaben der nach dem Einsatzplan Mitwirkenden;
6. soweit es unter Bedachtnahme auf den Betriebsumfang des Zivilflugplatzes und die örtlichen Verhältnisse erforderlich erscheint, eine in Planquadrate unterteilte Karte des Flugplatzrettungsbereiches (Maßstab 1 : 25 000 oder 1 : 50 000), in welcher die vorhandenen Wasserentnahmestellen sowie alle Zufahrtswege und natürlichen Bodenhebungen besonders gekennzeichnet sein sollen.

(3) Der Einsatzplan bedarf der Genehmigung der zur Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständigen Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn durch den Einsatzplan unter Bedachtnahme auf den Betriebsumfang des betreffenden Zivilflugplatzes und die örtlichen Verhältnisse ein rascher und wirksamer Einsatz gewährleistet erscheint. Vor der Genehmigung des Einsatzplanes sind das Bundesamt für Zivilluftfahrt und die örtlichen Sicherheitsbehörden zu hören.

(4) Der genehmigte Einsatzplan ist vom Zivilflugplatzhalter an einer allgemein zugänglichen, auffallenden Stelle auf dem Zivilflugplatz anzubringen (anzuschlagen), und allen für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen im Flugplatzrettungsbereich in Betracht kommenden Stellen auszufolgen und von diesen zu beachten.

**Such- und Rettungsübungen**

§ 14. Zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes bei Flugnotfällen hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Zusammenarbeit mit den am Such- und Rettungsdienst mitwirkenden Stellen (§§ 7 und 8) die im Interesse eines wirksamen Such- und Rettungsdienstes erforderlich erscheinenden Such- und Rettungsübungen durchzuführen.

**Alarmdienst und Alarmmeldung**

§ 15. (1) Erlangen Flugsicherungsstellen oder Flugsicherungshilfsstellen davon Kenntnis, daß sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet, so haben sie unter Bedachtnahme auf die im § 17 bezeichneten Alarmstufen das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu alarmieren.

(2) Ist innerhalb eines Flugplatzrettungsbereiches ein Luftfahrzeug in Flugnot geraten oder ein Flugnotfall zu erwarten, so haben die im Abs. 1 bezeichneten Stellen während der Betriebszeit des Flugplatzes zunächst unverzüglich den Einsatzleiter des betreffenden Flugplatzes und sodann das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu alarmieren.

(3) Unbeschadet der Verpflichtungen gemäß Abs. 1 und 2 haben die im Abs. 1 bezeichneten Stellen mit Hilfe aller ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu versuchen, mit dem in Flugnot befindlichen Luftfahrzeug Verbindung aufzunehmen und aufrechtzuerhalten, und zwar, sofern das Luftfahrzeug über ein Funkgerät verfügt, vor allem im Funkwege.

**Inhalt der Alarmmeldung**

§ 16. Die Alarmmeldung (§ 15) hat womöglich folgende Angaben zu enthalten:

1. die Bezeichnung der Alarmstufe (§ 17),
2. die alarmierende Stelle,
3. die Art des Flugnotfalles,
4. Type und Kennzeichen des in Flugnot befindlichen Luftfahrzeuges sowie sonstige wesentliche Angaben aus dem geltenden Flugplan (wie besonders die Anzahl der Personen an Bord, die Zeit, für die der Betriebsstoffvorrat des Luftfahrzeuges ausreicht und Angaben, ob das Luftfahrzeug über ein Gegensprechfunkgerät verfügt),
5. wann, wo und gegebenenfalls auf welcher Funkfrequenz die letzte Meldung von dem Luftfahrzeug eingelangt ist,
6. die letzte Standortmeldung des Luftfahrzeuges,
7. die Farbe und die besonderen Merkmale des Luftfahrzeuges,
8. welche Maßnahmen von der meldenden Stelle bereits getroffen wurden,
9. allfällige sonstige für Such- und Rettungsmaßnahmen wesentlichen Angaben und Hinweise (wie zum Beispiel über an Bord befindliche gefährliche Güter und dergleichen).

**Alarmstufen**

§ 17. (1) Die Alarmstufe 1 (Ungewißheitsstufe) ist gegeben, wenn über die Sicher-

heit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen Zweifel bestehen, besonders wenn

- a) über ein Luftfahrzeug 30 Minuten nach einer fälligen Meldung oder 30 Minuten nach dem ersten erfolglosen Versuch zur Wiederaufnahme der Funkverbindung keine Nachricht vorliegt, oder
- b) ein Luftfahrzeug innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit nicht angekommen ist.

(2) Die Alarmstufe 2 (Bereitschaftsstufe) ist gegeben, wenn Besorgnis über die Sicherheit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen besteht, besonders wenn

- a) Nachforschungen der Flugsicherungsstellen oder Flugsicherungshilfsstellen über ein gemäß Abs. 1 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder
- b) ein Luftfahrzeug nach der Landefreigabe fünf Minuten nach der voraussichtlichen Landezeit nicht gelandet ist und mit ihm keine Funkverbindung mehr hergestellt werden konnte, oder
- c) bekannt wird, daß die Betriebssicherheit eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges zwar beeinträchtigt, aber eine Notlandung nicht wahrscheinlich ist.

(3) Die Alarmstufe 3 (Notstufe) ist gegeben, wenn weitgehende Gewißheit darüber besteht, daß einem Luftfahrzeug und seinen Insassen schwere und unmittelbare Gefahr droht, und daß sofortige Hilfe benötigt wird, besonders wenn

- a) eingehende Nachforschungen der Flugsicherungsstellen oder Flugsicherungshilfsstellen über ein gemäß Abs. 1 oder 2 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder
- b) anzunehmen ist, daß der Betriebsstoffvorrat eines Luftfahrzeuges aufgebraucht ist oder nicht ausreicht, um es in Sicherheit zu bringen, oder
- c) bekannt wird, daß die Betriebssicherheit eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges so beeinträchtigt ist, daß eine Notlandung wahrscheinlich ist, oder
- d) bekannt wird oder mit Sicherheit anzunehmen ist, daß ein Luftfahrzeug im Begriff ist, eine Notlandung durchzuführen oder bereits durchgeführt hat.

#### Flugnotmeldungen

§ 18. (1) Verantwortliche Piloten, Zivilluftfahrzeughalter, Zivillflugplatzhalter und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet,

dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich (fernmündlich, fernschriftlich oder auf dem Funkwege) alle Wahrnehmungen zu melden, die zur Annahme berechtigen, daß sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet.

(2) Flugnotmeldungen haben insbesondere zu enthalten:

1. Das Stichwort „Flugnot“;
2. die Angaben, wann und wo das in Flugnot befindliche Luftfahrzeug gesichtet wurde oder die Angaben, wann und wo es sich in dem Zeitpunkt befunden hat, in dem die letzte Nachricht von ihm eingelangt ist;
3. die Bezeichnung der Art des Flugnotfalles und
4. sonstige wichtige Umstände, welche die Auffindung des Luftfahrzeuges erleichtern können (zum Beispiel Angaben über Type und Kennzeichen des Luftfahrzeuges, über Flugrichtung und Flughöhe).

(3) Nimmt der Pilot eines Luftfahrzeuges auf dem Funkwege ein Notsignal oder eine Notmeldung eines anderen Luftfahrzeuges auf, so hat er die Standortmeldung dieses Luftfahrzeuges aufzuzeichnen und das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Wege der in Betracht kommenden Flugsicherungsstelle hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen, sofern er nicht auch die Bestätigung des Empfanges des Notsignales oder der Notmeldung durch eine Flugsicherungsstelle aufgenommen hat.

#### Vorbereitung von Such- und Rettungsmaßnahmen

§ 19. (1) Werden Such- und Rettungsmaßnahmen außerhalb eines Flugplatzrettungsbereiches erforderlich, so hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt

- a) alle hierfür wesentlichen Angaben über das betreffende Luftfahrzeug, insbesondere über Type, Insassen und Flugplatz einzuholen, soweit diese Angaben nicht aus den Meldungen (§§ 16 und 18) ersichtlich sind,
- b) den Flugweg des in Flugnot befindlichen Luftfahrzeuges festzustellen und
- c) das Suchgebiet abzugrenzen.

(2) Außerdem hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt

- a) wenn die Alarmstufe 1 (Ungewißheitsstufe) gegeben ist, mit den Flugsicherungsstellen und anderen in Betracht kommenden Stellen Verbindung aufzunehmen und aufrechtzuerhalten, um eine rasche Auswertung der einlangenden Meldungen sicherzustellen;

- b) wenn die Alarmstufe 2 (Bereitschaftsstufe) gegeben ist, hievon die für eine allfällige Such- und Rettungsaktion in Betracht kommenden Stellen (§ 7) zu benachrichtigen;
- c) wenn die Alarmstufe 3 (Notstufe) gegeben ist, hievon unverzüglich die für die Such- und Rettungsaktion in Betracht kommenden Stellen (§ 7) in Kenntnis zu setzen und die Durchführung der notwendigen Maßnahmen zu veranlassen.

#### Verständigungen

§ 20. (1) Von jedem Flugnotfall hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt, wenn die Alarmstufe 3 (Notstufe) gegeben ist, unbeschadet der Verpflichtung nach § 19 Abs. 2 lit. c unverzüglich zu verständigen:

1. den Halter des in Flugnot geratenen Zivilluftfahrzeuges, bei ausländischen Luftfahrzeugen die zuständige Luftfahrtbehörde des Registerstaates,
2. die benachbarten ausländischen Such- und Rettungszentralen, wenn dies geboten erscheint,
3. das Bundesministerium für Verkehr, und zwar unter Darstellung des Sachverhaltes und aller für eine allfällige Flugunfallsuntersuchung sonst zweckdienlichen Umstände.

(2) Außerdem hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt bei Flugnotfällen österreichischer Militärluftfahrzeuge das Bundesministerium für Landesverteidigung und bei Flugnotfällen ausländischer Staatsluftfahrzeuge die Bundesministerien für Inneres und für Landesverteidigung in Kenntnis zu setzen.

#### Einsatz von Such- und Rettungsluftfahrzeugen

§ 21. Soweit Such- und Rettungsmaßnahmen für ein in Flugnot befindliches Zivilluftfahrzeug auf dem Luftwege möglich sind und dadurch besonders rasche und zweckdienliche Hilfe gewährleistet erscheint, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt Such- und Rettungsluftfahrzeuge einzusetzen beziehungsweise deren Einsatz zu veranlassen.

#### Einsatz von Such- und Rettungsmannschaften, Rettungsgeräten und Hilfsmitteln

§ 22. (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat den Einsatz von Such- und Rettungsmannschaften zur Auffindung von in Flugnot befindlichen Zivilluftfahrzeugen sowie zur Rettung der Überlebenden und Bergung von Post und Fracht zu veranlassen, wenn dies geboten erscheint, besonders wenn Hilfe auf dem Luftwege (zum Beispiel wegen Schlechtwetters) nicht mög-

lich ist. Hierbei ist das Suchgebiet möglichst genau abzugrenzen.

(2) Gleichzeitig hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu veranlassen, daß von den Such- und Rettungsmannschaften oder auf dem Luftwege geeignete Rettungsgeräte und Hilfsmittel im erforderlichen Ausmaß zur Unfallsstelle gebracht werden.

#### Meldungen über den Verlauf von Such- und Rettungsmaßnahmen

§ 23. (1) Alle an Such- und Rettungsaktionen mitwirkenden Stellen haben das Bundesamt für Zivilluftfahrt, bei Such- und Rettungsaktionen in Flugplatzrettungsbereichen den Einsatzleiter, über den Stand der jeweiligen Such- und Rettungsmaßnahmen fernmündlich, fernschriftlich oder auf dem Funkwege zu informieren.

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt beziehungsweise der Einsatzleiter hat alle am Such- und Rettungsdienst mitwirkenden und um Hilfeleistung ersuchten Stellen zu verständigen, wenn ihre Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

#### Sicherstellung von Beweismitteln

§ 24. (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt und eingesetzte Such- und Rettungsmannschaften haben darauf Bedacht zu nehmen, daß keine Veränderungen vorgenommen werden, die gesetzlich vorgesehene Untersuchungen, wie Flugunfallsuntersuchungen oder Ermittlungen der Luftfahrzeugzulassungsbehörden, erschweren könnten. Von den Rettungsarbeiten abgesehen dürfen an der Unfallsstelle Veränderungen nur vorgenommen werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

(2) Andere Veränderungen dürfen erst vorgenommen werden, wenn das Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund diesbezüglicher Erklärungen der für die gesetzlichen Untersuchungen zuständigen Stellen sie für zulässig erklärt hat (Freigabe des Bruches).

#### Notzeichen

§ 25. (1) Bei Flugnotfällen sind für die Verständigung zwischen Luftfahrzeuginsassen und Personen am Boden, soweit eine Funkverbindung nicht möglich ist, optische Zeichen nach den im Anhang dieser Verordnung kundgemachten Schlüsseln vorgesehen.

(2) Piloten, die ein Notzeichen am Boden erkannt und verstanden haben, haben dies durch Signale nach Punkt 3 des Anhangs dieser Verordnung zu bestätigen.

(3) Die vorstehenden Bestimmungen schließen nicht aus, daß jedes andere, zweckdienlich erscheinende Mittel verwendet werden darf.

## Abschnitt IV

## FLUGUNFALLSUNTERSUCHUNGEN

## Flugunfallssachverständige

§ 26. (1) Der Bundesminister für Verkehr hat Flugunfallssachverständige durch Bescheid zu bestellen und in einer Liste zu verzeichnen (Flugunfallssachverständigen-Liste), aus der im Bedarfsfalle die Mitglieder der Flugunfallskommissionen (§ 27) zu entnehmen sind.

(2) Der Bundesminister für Verkehr hat darauf Bedacht zu nehmen, daß folgende Fachgebiete durch eine ausreichende Anzahl von Sachverständigen vertreten sind:

- a) Luftfahrzeugtechnik,
- b) Flugbetrieb,
- c) Flugsicherungsbetrieb und
- d) Flugwetterkunde.

(3) Die Flugunfallssachverständigen müssen zuverlässig sein, über eingehende Kenntnisse und langjährige praktische Erfahrungen auf dem Fachgebiet verfügen, für das sie bestellt werden und einen vom Bundesministerium für Verkehr veranstalteten oder anerkannten Schulungskurs für Flugunfallsuntersuchungen absolvieren.

(4) Die Bestellung zum Flugunfallssachverständigen setzt voraus, daß sich die betreffende Person gegenüber dem Bundesminister für Verkehr schriftlich bereit erklärt hat, im Bedarfsfalle das Amt eines Sachverständigen in einer Flugunfallskommission zu übernehmen.

(5) Auf eine Bestellung zum Flugunfallssachverständigen besteht kein Rechtsanspruch.

(6) Die Flugunfallssachverständigen sind anläßlich ihrer Bestellung auf die gewissenhafte und unparteiische Erfüllung ihrer Amtspflichten anzugeloben. Sie sind zur Verschwiegenheit über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit als Mitglieder einer Flugunfallskommission bekannt gewordenen Tatsachen verpflichtet, deren Geheimhaltung im Interesse einer Gebietskörperschaft, eines Beteiligten oder der Untersuchung geboten ist.

(7) Die Bestellung zum Flugunfallssachverständigen ist vom Bundesminister für Verkehr durch Bescheid zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Bestellung nicht oder nicht mehr gegeben ist oder wenn der Flugunfallssachverständige seine Amtspflichten verletzt hat.

## Bestellung der Flugunfallskommissionen

§ 27. (1) Das Bundesministerium für Verkehr hat nach Einlangen einer Meldung (§ 20 Abs. 1

Z. 3) über einen Flugunfall eines Zivilluftfahrzeuges eine Flugunfallskommission gemäß § 137 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes oder — unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen im § 31 — zumindest die erforderlichen Kommissionsmitglieder zu bestellen, wenn der Unfall gemäß § 137 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes zu untersuchen ist.

(2) Eine Flugunfallskommission ist auch dann zu bestellen, wenn zwar die Unfallsursachen von vornherein feststehen und keine neuen Vorschläge zur Vermeidung derartiger Unfälle zu erwarten sind, jedoch ein Luftfahrzeug fremder Staatszugehörigkeit beteiligt ist, der Unfall gemäß Art. 26 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu untersuchen wäre, und die zuständigen Stellen des Registerstaates des beteiligten fremden Luftfahrzeuges eine Untersuchung für wünschenswert halten.

(3) Flugunfallskommissionen können auch bei anderen als schweren Flugunfällen (besonders zur Unterstützung sonstiger Ermittlungen) bestellt werden, wenn dies mit Rücksicht auf den Sinn der Flugunfallsuntersuchungen zweckmäßig erscheint.

(4) Nach Möglichkeit sind solche Flugunfallssachverständige heranzuziehen, die sich in der Nähe des Unfallsortes aufhalten, die für die Beurteilung des betreffenden Unfalles erforderlichen theoretischen und praktischen Spezialkenntnisse haben und zumindest innerhalb der letzten zehn Jahre einen vom Bundesministerium für Verkehr veranstalteten oder anerkannten Schulungskurs für Flugunfallsuntersuchungen absolviert haben.

## Befangenheit

§ 28. (1) Mitglieder von Flugunfallskommissionen haben sich ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (wie besonders die im § 7 Abs. 1 Z. 1 bis 3 AVG 1950 bezeichneten Gründe).

(2) Bei Gefahr im Verzug haben, wenn eine Vertretung nicht sogleich bewirkt werden kann, auch befangene Mitglieder von Flugunfallskommissionen unaufschiebbare Maßnahmen selbst zu ergreifen.

## Zulassung ausländischer Beobachter

§ 29. (1) Bei Unfällen ausländischer Zivilluftfahrzeuge sind die obersten Zivilluftfahrtbehörden der Registerstaaten der Luftfahrzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt mit einer kurzen Darstellung des Sachverhaltes vom Unfall zu verständigen.

(2) Gleichzeitig ist es den zuständigen Stellen der Registerstaaten freizustellen, zur Unfallsuntersuchung Beobachter zu entsenden, soweit der betreffende Staat bei Unfällen österreichischer Zivilluftfahrzeuge auf seinem Staatsgebiet österreichische Beobachter zur Unfallsuntersuchung zulässt.

(3) Soweit es im Interesse der Untersuchung zweckmäßig erscheint, sind auch die Herstellerstaaten von Luftfahrzeugen und andere Staaten, die um Informationen ersucht werden, einzuladen, Beobachter zur Unfallsuntersuchung zu entsenden.

#### Flugunfallsuntersuchung

§ 30. (1) Flugunfallsuntersuchungen sind in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 45 bis 55 AVG 1950 zu führen. Als Parteien des Verfahrens sind jedenfalls die betroffenen Zivilluftfahrzeughalter, Besatzungsmitglieder und Unfallschädigten zu behandeln. Die Flugunfallkommissionen haben sich bei den Untersuchungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen.

(2) Der Leiter der Flugunfallkommission kann Sachverständige auf Spezialgebieten, die in der bestellten Flugunfallkommission nicht vertreten sind (zum Beispiel fliegerärztliche Sachverständige, Lawinensachverständige) und Dolmetscher zur Untersuchung heranziehen, soweit dies im Hinblick auf den Untersuchungszweck nützlich erscheint.

#### Vereinfachte Untersuchung

§ 31. Untersuchungen am Unfallsort (§ 30 Abs. 2) sind von den mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Einzelfalles erforderlichen, vom Leiter der Flugunfallkommission bestimmten Mitgliedern der Kommission allein zu führen (vereinfachte Untersuchung), wenn nach Ansicht des Leiters der Flugunfallkommission im Hinblick auf die Umstände des Falles und den Zweck der Untersuchung kein Lokalaugenschein durch alle Mitglieder der Flugunfallkommission erforderlich erscheint.

#### Gutachten und Vorschläge

§ 32. (1) Dem Gutachten und den Vorschlägen der Flugunfallkommission (§ 137 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes) ist eine Sachverhaltsdarstellung voranzustellen, die zumindest zu enthalten hat:

1. eine Darstellung des unfallserheblichen Flugverlaufes und des maßgeblichen Flugwetters,
2. Angaben über Besatzung und Fluggäste,
3. Angaben über Luftfahrzeugtypen, Triebwerke, Ausrüstung und Zulassungsumfang der Luftfahrzeuge,

4. Angaben über Flugplanung und Wetterberatung,

5. Angaben über die am Unfallsort getroffenen Feststellungen,

6. die Wiedergabe von Tonbandaufnahmen über einen allfälligen Sprechfunkverkehr,

7. Angaben über sonstige Beweismittel.

(2) Im Gutachten und in den Vorschlägen sind abweichende Auffassungen einzelner Kommissionsmitglieder gesondert festzuhalten.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr hat die Wiederaufnahme der Untersuchung anzuordnen, wenn neue Tatsachen bekannt werden, auf Grund deren ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

#### Aussendung des Gutachtens und der Vorschläge

§ 33. (1) Das Gutachten und die Vorschläge sind vom Bundesministerium für Verkehr der für den Unfallsort örtlich zuständigen Staatsanwaltschaft, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, dem Bundesministerium für Inneres, den Herstellern, den Haltern und den Eigentümern der beteiligten Luftfahrzeuge zu übermitteln. Soweit Vorschriften über die Amtsverschwiegenheit nicht entgegenstehen, ist eine Abschrift des Gutachtens und der Vorschläge überdies auf Verlangen jedermann gegen Ersatz der Kosten zu überlassen beziehungsweise jedermann Einsicht zu gewähren.

(2) Haben die verunglückten Luftfahrzeuge nicht die österreichische Staatszugehörigkeit, so sind das Gutachten und die Vorschläge überdies an die obersten Zivilluftfahrtbehörden der Staaten zu versenden, deren Staatszugehörigkeit die Luftfahrzeuge haben.

#### Abschnitt V

#### SCHLUSS- UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

##### Kosten

§ 34. (1) Ob und inwieweit für die Kosten von Such- und Rettungsmaßnahmen Ersatz zu leisten ist, richtet sich nach den Bestimmungen des Zivilrechtes.

(2) Ob und inwieweit Bundesbediensteten in ihrer Eigenschaft als Mitglieder oder sonstige Sachverständige oder Dolmetscher der Flugunfallkommission eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften.

(3) Andere als die im Abs. 2 bezeichneten Mitglieder oder sonstige Sachverständige oder Dolmetscher der Flugunfallkommission haben einen Gebührenanspruch in sinngemäßer Anwendung

des Gebührenanspruchsgesetzes 1975, BGBl. Nr. 136, in der jeweils geltenden Fassung. Über den Gebührenanspruch entscheidet das Bundesministerium für Verkehr nach den Grundsätzen des Gebührenanspruchsgesetzes.

#### **Zeitlicher Geltungsbereich und Außerkrafttreten bestehender Vorschriften**

§ 35. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. April 1978 in Kraft.

(2) Untersuchungen von Flugunfällen, die sich vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung er-

eignet haben, sind nach den Bestimmungen dieser Verordnung weiterzuführen, soweit dies auf Grund des Verfahrensstandes möglich ist.

(3) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung treten die Zivilluftfahrt-Such- und Rettungsdienstverordnung, BGBl. Nr. 74/1960, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 217/1965 und die Flugunfallsuntersuchungs-Verordnung, BGBl. Nr. 68/1958, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 216/1965 außer Kraft.

**Lausecker**

#### Anhang

### **SUCH- UND RETTUNGSSIGNALE**

#### **1. Signale mit Bodenfahrzeugen und für Bodenfahrzeuge**

1.1 Die folgenden, aufeinanderfolgend mit einem Luftfahrzeug ausgeführten Flugmanöver bedeuten, daß mit diesem Luftfahrzeug ein Bodenfahrzeug zu einem in Not befindlichen Luftfahrzeug oder Bodenfahrzeug geleitet werden soll:

- a) mindestens einmaliges Umkreisen des Bodenfahrzeuges;
- b) nahes Kreuzen des geplanten Fahrweges des Bodenfahrzeuges in geringer Höhe und
  - 1. wechselseitiges Betätigen der Querruder oder allenfalls
  - 2. Gasgeben und Motordrosseln beziehungsweise
  - 3. wechselndes Propellerverstellen;
- c) Steuern in die Richtung, in welche das Bodenfahrzeug geleitet werden soll.

Wiederholungen solcher Flugmanöver haben dieselbe Bedeutung.

1.1.1 Folgende Antworten können mit Bodenfahrzeugen auf Signale gemäß 1.1 gegeben werden:

— um anzuzeigen, daß empfangene Signale verstanden wurden:

- 1. Hissen des Signalwimpels „Verstanden“ (vertikale rote und weiße Streifen);
- 2. wiederholtes Blinken des Buchstaben „T“ des Morsealphabetes (—) mit einer Signallampe;
- 3. Kursänderung, um dem Luftfahrzeug zu folgen;

— um anzuzeigen, daß den Signalen nicht entsprochen werden kann:

- 1. Hissen der internationalen Flagge „N“ (ein blau und weiß kariertes Quadrat);
- 2. wiederholtes Blinken des Buchstaben „N“ des Morsealphabetes (— .).

1.2 Die folgenden, mit einem Luftfahrzeug ausgeführten Flugmanöver bedeuten, daß die Hilfe des Bodenfahrzeuges, dem das Signal gegeben wird, nicht länger benötigt wird:

- nahes Kreuzen des Fahrweges des Bodenfahrzeuges hinter diesem Fahrzeug in geringer Höhe und
  - 1. wechselseitiges Betätigen der Querruder oder allenfalls
  - 2. Gasgeben und Motordrosseln beziehungsweise
  - 3. wechselndes Propellerverstellen.

**2. Boden-Luft-Sicht-Signalschlüssel****2.1 Boden-Luft-Sicht-Signalschlüssel für die Verwendung durch Überlebende**

| Nummer | Meldung                                         | Zeichen |
|--------|-------------------------------------------------|---------|
| 1      | Brauchen Arzt — schwere Verletzungen            | I       |
| 2      | Brauchen Sanitätsmaterial                       | II      |
| 3      | Können nicht weiter                             | X       |
| 4      | Brauchen Lebensmittel und Wasser                | F       |
| 5      | Brauchen Feuerwaffen und Munition               | ≡       |
| 6      | Brauchen Landkarte und Kompaß                   | □       |
| 7      | Brauchen Signallampe mit Batterie und Funkgerät | !       |
| 8      | Zeigt einzuschlagende Richtung                  | K       |
| 9      | Begeben uns in diese Richtung                   | ↑       |
| 10     | Werden Start versuchen                          | I>      |
| 11     | Luftfahrzeug schwer beschädigt                  | □       |
| 12     | Landung dürfte hier möglich sein                | △       |
| 13     | Brauchen Treibstoff und Öl                      | L       |
| 14     | Alles in Ordnung                                | LL      |
| 15     | Nein                                            | N       |
| 16     | Ja                                              | Y       |
| 17     | Nicht verstanden                                | JL      |
| 18     | Brauchen Techniker                              | W       |

## 2.2 Boden-Luft-Sicht-Signalschlüssel für die Verwendung durch Rettungseinheiten

| Nummer | Meldung                                                                               | Zeichen                                                                             |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | Einsatz beendet                                                                       | LLL                                                                                 |
| 2      | Wir haben alle Personen gefunden                                                      | <u>LL</u>                                                                           |
| 3      | Wir haben nur einige Personen gefunden                                                | ++                                                                                  |
| 4      | Wir können nicht weiter, kehren zurück                                                | XX                                                                                  |
| 5      | Wir haben uns in zwei Gruppen geteilt, die sich in die angegebenen Richtungen begeben |  |
| 6      | Information erhalten, daß sich das Luftfahrzeug in dieser Richtung befindet           |  |
| 7      | Nichts gefunden, werden weitersuchen                                                  | NN                                                                                  |

2.3 Die Zeichen können auf jede geeignete Weise dargestellt werden, so zum Beispiel mit Hilfe von Textilien, Holzstücken, Steinen und dergleichen. Sie sollen mindestens 2,50 m groß sein, sich gut vom Untergrund abheben und so auffallend wie möglich dargestellt werden.

## 3. Luft-Boden-Signale

3.1 Die folgenden, mit einem Luftfahrzeug ausgeführten Signale bedeuten, daß die Bodensignale verstanden worden sind:

- a) Bei Tageslicht
  - wechselseitiges Betätigen der Querruder;
- b) bei Dunkelheit
  - Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder (wenn nicht vorhanden) Ein- und Ausschalten der Positionslichter.

3.2 Das Unterlassen der vorstehenden Signale zeigt an, daß das Bodensignal nicht verstanden wird.